

Experiencias de agresión y estrategias de evasión en la movilidad cotidiana de las personas LGBTIQ+ en Barcelona

Gonzalo Carmona Ruiz

Irene Gómez-Varo

Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia

gonzalo00carmona@gmail.com

irene.gomez@uab.cat

Monika Maciejewska

Vrije Universiteit Brussel. Cosmopolis Center for Urban Research

Universitat Autònoma de Barcelona. Departament de Geografia

monika.maciejewska@vub.be



© de los autores

Recibido: septiembre de 2022

Aceptado: diciembre de 2023

Publicado: mayo de 2024

Resumen

Este estudio profundiza en las experiencias de agresión y estrategias de evasión en la movilidad cotidiana de las personas LGBTIQ+ en Barcelona, una ciudad conocida por su mentalidad abierta y descrita como socialmente progresista. La investigación ayuda a reconocer a las personas LGBTIQ+ como sujetos dentro de la urbe y contribuye a realizar los estudios sobre movilidades disidentes, haciendo de portavoz de las vivencias de agresión potencial y experimentada en el espacio público durante los desplazamientos cotidianos. Además, amplía el enfoque de los estudios de movilidad y género —centrado principalmente en las limitaciones de las mujeres cuando experimentan sus movilidades— a otros grupos minoritarios. Mediante 15 entrevistas a sujetos pertenecientes al colectivo LGBTIQ+, se ha identificado un alto nivel de vulnerabilidad de las personas con sexualidades no normativas a incidencias de acoso, lo que fuerza el uso de distintas estrategias que moldean la manera en la que se desplazan por la ciudad. Los resultados de esta investigación pueden informar futuras actuaciones de planificación de la movilidad o modificar las existentes, integrando las necesidades de todos aquellos individuos que confluyen en los distintos espacios que componen los soportes de las movilidades cotidianas.

Palabras clave: movilidad cotidiana; LGBTIQ+; Barcelona; experiencias de acoso; estrategias

Resum. *Experiències d'agressió i estratègies d'evasió en la mobilitat quotidiana de les persones LGBTIQ+ a Barcelona*

Aquest estudi aprofundeix en les experiències d'agressió i estratègies d'evasió en la mobilitat quotidiana de les persones LGBTIQ+ a Barcelona, una ciutat coneguda per la seva mentalitat oberta i descrita com a socialment progressista. La investigació ajuda a reconèixer les persones LGBTIQ+ com a subjectes dins de la ciutat i contribueix a realitzar els estudis sobre mobilitats dissidents, fent de portaveu de les vivències d'agressió potencial i experimentada a l'espai públic durant els desplaçaments quotidians. A més, amplia el focus d'estudi —centrat principalment en les limitacions de les dones quan experimenten les seves mobilitats— a uns altres grups minoritaris. Mitjançant 15 entrevistes a subjectes pertanyents al col·lectiu LGBTIQ+, s'ha identificat un alt nivell de vulnerabilitat de les persones amb sexualitats no normatives a incidències d'assetjament, la qual cosa força l'ús de diferents estratègies que modelen la manera com aquestes es desplacen per la ciutat. Els resultats de la present investigació poden informar futures actuacions de planificació de la mobilitat o modificar-ne les existents, integrant les necessitats de totes aquelles persones que conflueixen als diferents espais que componen els suports de les mobilitats quotidianes.

Paraules clau: mobilitat quotidiana; LGBTIQ+; Barcelona; experiències d'assetjament; estratègies

Résumé. *Expériences d'agression et stratégies d'évasion dans la mobilité quotidienne des personnes LGBTIQ+ à Barcelone*

Cette étude explore les expériences des stratégies d'agression et d'évasion dans la mobilité quotidienne des personnes LGBTIQ+ à Barcelone, une ville connue pour son état d'esprit ouvert et décrite comme socialement progressiste. La recherche aide à considérer les personnes LGBTIQ+ comme des sujets au sein de la ville et contribue aux études sur la mobilité dissidente en agissant comme porte-parole des expériences d'agression potentielle vécues dans l'espace public lors des déplacements quotidiens. En outre, il élargit l'orientation des études sur la mobilité et le genre axées principalement sur les limites des femmes lorsqu'elles font l'expérience de leurs mobilités vers d'autres groupes minoritaires. À travers 15 entretiens avec des sujets appartenant au collectif LGBTIQ+, un niveau élevé de vulnérabilité des personnes aux sexualités non normatives face aux incidents de harcèlement a été identifié, obligeant à l'utilisation de différentes stratégies qui façonnent leur façon de se déplacer dans la ville. Les résultats de cette recherche peuvent éclairer les futures actions de planification de la mobilité ou modifier les actions déjà existantes, en intégrant les besoins de tous ces individus qui se retrouvent dans les différents espaces qui composent les supports de la mobilité quotidienne.

Mots-clés : mobilité quotidienne ; LGBTIQ+ ; Barcelone ; expériences de harcèlement ; stratégies

Abstract. *Experiences of aggression and evasion strategies in the daily commute among LGBTIQ+ people in Barcelona*

This study delves into experiences of aggression and also evasion strategies in daily commute among LGBTIQ+ community members in Barcelona, a city known for its open mindset and described as socially progressive. This research article helps to recognise LGBTIQ+ people as subjects within the city and aims to contribute to studies on dissident commuting by acting as conduit for the potential and real experiences of aggression in public spaces during the daily commute. In addition, it broadens the focus of mobility and

gender studies that previously primarily focused on the constraints of women as they experience their commute to instead look at other minority groups. Through 15 interviews with people belonging to the LGBTIQ+ community, high levels of vulnerability to incidents of harassment in people with a non-normative sexuality was identified, which makes the use of different strategies to change the way in which these people move around the city absolutely critical. The results of this research must inform planning for future mobility actions or modify existing ones, while addressing the needs of all those who come together in different spaces that make up the foundations of the daily commute.

Keywords: daily commute; LGBTIQ+; Barcelona; experiences of harassment; strategies

Sumario

1. Introducción	4. Resultados y discusión
2. Marco teórico	5. Conclusiones
3. Metodología	Referencias bibliográficas

1. Introducción

El cambio de paradigma, del de la modernidad al de la sostenibilidad, ha ocasionado la introducción de la perspectiva social en los estudios de movilidad. Ha trasladado el objeto de análisis de los medios de transporte a las personas que se desplazan (Miralles-Guasch y Cebollada, 2009). Desde entonces, un amplio abanico de variables demográficas (la edad o el género), variables socioeconómicas de los individuos (el nivel de ingresos, el estatus de ocupación, la etnia, etc.), así como sus circunstancias vitales (la presencia de personas dependientes en el hogar o el acceso a un vehículo) han sido incluidas en el análisis para entender los patrones de movilidad de distintos colectivos y notificar las desigualdades existentes (Kwan y Schwanen, 2016; Luiu et al., 2017; Maciejewska et al., 2019; Habib et al., 2009; Preston y McLafferty, 2016; Scheiner y Holz-Rau, 2012; Iovanna y Vance, 2013). Una de las corrientes de análisis más relevantes para revelar estas desigualdades sociales en los estudios sobre movilidad cotidiana ha sido el enfoque de género (Hanson, 2010). Estos estudios se han centrado mayoritariamente en las diferencias de los patrones de movilidad entre mujeres y hombres (Gauvin et al., 2020; Hu, 2021; Maciejewska y Miralles, 2020; Miralles-Guasch et al., 2015), asumiendo una definición de la identidad de género principalmente cisgénero, y sin tener en cuenta variables identitarias relevantes como la orientación sexual. Así, encontramos una laguna de investigación que explore las experiencias y las estrategias de supervivencia en relación con las movilidades cotidianas de personas con identidades no hegemónicas, como las personas de colectivos LGBTIQ+¹ (Lubitow et al., 2017). La escasez de estudios con dicho

1. LGBTIQ+ es el acrónimo formado con las iniciales de las palabras *lesbiana*, *gay*, *bisexual*, *transgénero*, *intersexual* y *queer*. El signo plus (+) viene a representar a todas aquellas minorías que no se identifican con esas siglas en concreto.

enfoque puede tener sus raíces en la metodología. Las encuestas de movilidad, frecuentemente utilizadas como herramienta de detección de patrones, no son sensibles a los colectivos en cuestión, ya que no suelen incorporar variables referidas a la orientación sexual o ni siquiera consideran las concepciones no binarias de género. Sin embargo, en los últimos años, la creciente atención a las vivencias y necesidades del colectivo LGBTIQ+ en el espacio público, proveniente de diferentes lugares del mundo, está demostrando que es un tema emergente (Duggan, 2014 —Reino Unido—; Jubany et al., 2021 —España—; Shakibaei y Vorobjovas-Pinta, 2021 —Turquía—; Weintrob et al., 2021 —Reino Unido e Israel—). La inmensa mayoría de dichos estudios se decantan por los métodos cualitativos o mixtos que permitan analizar el asunto en profundidad.

Barcelona es una ciudad que popularmente ha logrado consolidarse como un lugar amigable con la población de personas LGBTIQ+ (ACN, 2021; Turisme de Barcelona, 2017). Gracias a sus políticas inclusivas, como el Plan Municipal para la Diversidad Sexual y de Género, las Medidas para la Igualdad LGBTI 2016-2020 y el II Plan para la Justicia de Género 2021-2025, entre otros, se ha ganado una reputación de ser una ciudad de espíritu progresista y de mentalidad abierta. No obstante, aún se desconoce cómo las personas con identidades y sexualidades no hegemónicas enfrentan sus movilidades cotidianas en ella, sus experiencias y sus posibles limitaciones a la hora de desplazarse. Por ello, este estudio pretende explorar de qué modo dicho colectivo experimenta sus movilidades cotidianas en un entorno como Barcelona, reconocido como abierto a todo tipo de identidades (Ajuntament de Barcelona, 2021; Ajuntament de Barcelona 2016: 5; Consorci de Turisme de Barcelona, s. f.). A partir de una metodología cualitativa, este trabajo pretende ahondar en los relatos de las experiencias de movilidad cotidiana de personas LGBTIQ+ y así contribuir a la discusión académica en curso.

El artículo se estructura del siguiente modo: la sección 2 revisa los hallazgos de la literatura relacionados con la movilidad, el género y la interseccionalidad; la sección 3 se dedica a la metodología, donde se describe el contexto del estudio, el perfil de las personas entrevistadas y el *modus operandi* de las entrevistas y su análisis; la sección 4 presenta los resultados y su discusión, y, finalmente, la sección 5 proporciona las conclusiones.

2. Marco teórico

2.1. Movilidad, género y sexualidades

Entre los determinantes personales de la movilidad, el género y la edad son las variables sociodemográficas que se examinan con mayor frecuencia (Queirós y Marques de Costa, 2012; Peters, 2013). Diferentes estudios en contextos diversos han demostrado que las pautas de movilidad de las mujeres muestran características divergentes de los patrones de los hombres, debido principalmente a sus roles de género en la estructura social (Hanson, 2010). Las mujeres tienden a utilizar con mayor frecuencia los modos de transporte activos y el

transporte público (Polk, 2003; Levy, 2013). Por su parte, otras investigaciones han revelado que la edad constituye una característica que resulta determinante en la movilidad femenina (Díaz, 1989). Por ejemplo, se observa que las mujeres de mediana edad, que se encuentran en una etapa de la vida en la que muchas de ellas concilian dos roles, de trabajadora y cuidadora del hogar, realizan muchos desplazamientos y con un amplio abanico de motivos (Miralles-Guasch et al., 2015). Concretamente, llevan a cabo numerosos viajes asociados a las tareas de cuidado, como acompañar a los hijos e hijas a la escuela, hacer la compra y realizar trámites (Gutiérrez y Reyes, 2017).

También el género y la edad, entre otros factores, influyen en la probabilidad de ser víctima de hechos violentos en el espacio público (Fuentes y Rosado, 2016). Si bien las estadísticas oficiales sugieren que los hombres tienen las tasas más altas de victimización por los delitos de esta categoría, excepto la violación y la agresión sexual, las mujeres reportan un nivel de inseguridad más elevado (Falú, 2009; May et al., 2010). Sin embargo, las mujeres no son las únicas que perciben el miedo y sufren acoso y violencia en el espacio público. Las personas LGBTQ+ y otros colectivos minoritarios son también víctimas frecuentes de las agresiones en la calle y pueden llegar a sentir inseguridad (McDowell, 2001). Un estudio sobre movilidad, género y sexualidades realizado en Portland, Oregón, ha revelado cómo las personas no cisgénero reportan mayores experiencias de acoso y violencia cuando acceden al transporte colectivo incluso en entornos considerados tolerantes (Lubitow et al., 2017). Los espacios urbanos, incluidos aquellos que integran la red de transporte público, se construyen como normativos de género y heterosexuales, lo que impulsa a reproducir las asimetrías de género (Toro y Ochoa, 2017). Misgav (2019) mostró las interrelaciones entre planificación, política municipal y sexualidad, señalando que es un tema que necesita mayor conocimiento para generar ciudades más inclusivas en lo que respecta a la diversidad sexual.

Lubitow et al. (2020) muestran cómo un entorno urbano basado en la agresión y la intolerancia inmoviliza e invisibiliza a las personas trans². De igual manera, la noción de las transmovilidades sirve para aclarar cómo la utilización rutinaria del transporte público por parte de personas con identidades no hegemónicas puede verse alterada o restringida debido a actitudes cissexistas³ y cómo las experiencias negativas relacionadas con la movilidad y el movimiento pueden, a su vez, moldear la conducta o la expresión de género de una persona (Lubitow et al., 2017). El reconocimiento de estas experiencias distintas es una arista fundamental en el camino a poder ejercer el derecho a la libre circulación

2. El término *trans* se refiere a las personas cuya conducta, identidad de género o expresión de género no se ajusta a las que les ha asignado la sociedad al nacer. El concepto incluye tanto a las personas transexuales, que desean hacer o han realizado una transición al sexo con el que se identifican, como a las personas transgéneros, que tienen una identidad o expresión de género que difiere del sexo que se les asignó al nacer.
3. El cissexismo se define como la creencia o suposición de que las identidades, las expresiones y las encarnaciones de género de las personas cis son más naturales y legítimas que las de las personas trans.

por la ciudad (Verlinghieri y Schwanen, 2020). Esta investigación pretende servir de portavoz de las necesidades, las experiencias y las prácticas particulares en los desplazamientos cotidianos de las personas LGBTIQ+.

2.2. *Experiencias interseccionales*

Dentro del colectivo LGBTIQ+, se encuentran diferentes vivencias y experiencias que van más allá de las relacionadas estrictamente con la sexualidad. Factores como la clase social, la identidad religiosa, la etnia y el género contribuyen a diversificar las experiencias en las movilidades cotidianas. El análisis interseccional no solo busca examinar cómo estas identidades entrecruzadas generan diferentes formas de privilegio o desventaja, y cómo pueden mitigar o agravar las experiencias de acoso y discriminación (Brown, 2011), sino que también revela ejemplos concretos que respaldan esta perspectiva.

Por ejemplo, Lubitow et al. (2017) señalan que las mujeres transgénero en sus movilidades cotidianas experimentan actitudes sexistas similares a la de las mujeres cisgénero. Otros, como Guzmán y Platero (2012), visibilizan las conexiones entre la exclusión y opresión que se ejercen sobre la diversidad funcional y las sexualidades no heteronormativas. Alonso y Muyor (2020) muestran cómo las personas mayores homosexuales, además de sufrir actitudes LGBTIQfóbicas, están expuestas a un tipo de discriminación denominado *edadismo*. También se ha notado cómo el color de piel blanco, particularmente para los hombres trans, puede mitigar las experiencias de discriminación (Schilt, 2010). Rodó-Zárate y Baylina (2018) han evidenciado la necesidad imperante de considerar la perspectiva interseccional que contempla varios ejes de desigualdad en los estudios sobre sexualidades.

2.3. *Experiencias del miedo*

La percepción y la experiencia del miedo en el espacio público varían entre hombres y mujeres, y están influenciadas por diversos factores, como la edad, la etnia, el género, la sexualidad y la diversidad funcional (Day, 1999; Pain, 2001). Sin embargo, también es importante tener en cuenta el impacto acumulativo de las experiencias de agresión y acoso en el espacio público. En el caso de las mujeres, estas vivencias se manifiestan tanto en formas de violencia de alto impacto, como la violencia sexual y física, como en formas más sutiles y cotidianas, como miradas hostiles, miradas con connotaciones sexuales, piropos y agresiones verbales. Estas experiencias constantes refuerzan los sentimientos de temor e inseguridad (Toro y Ochoa, 2017).

En un estudio focalizado en las experiencias de las mujeres, se descubrió que la sensación de miedo no es aespacial, ya que experimentan una mayor aprensión hacia lugares desconocidos que han sido asociados con una imagen negativa, como callejones, parques y estacionamientos. Como resultado, su ansiedad limita sus movimientos, especialmente durante la noche (Sabaté et al., 1995). Las mujeres establecen de manera inconsciente un ritual que, una

vez interiorizado y reforzado por la cultura y las instituciones principales, se convierte en una norma para transitar por el espacio público. Estas normas implican evitar lugares donde podría existir un acoso potencial, evitar salir solas a altas horas de la noche y prestar atención a su apariencia (Arteaga, 2014).

2.4. Estrategias de evasión

El miedo que experimentan las mujeres al moverse por las ciudades genera una desvinculación de ciertos espacios (Falú, 2009; Weintrob et al., 2021). En tales circunstancias se desarrollan estrategias evitativas, ya sean individuales o colectivas, que impiden disfrutar de determinados lugares de la ciudad. Sin embargo, con frecuencia estas estrategias o conductas se normalizan, lo que lleva al ocultamiento de sus causas y al no reconocimiento de quienes las practican. En ocasiones, esto puede desembocar en un proceso de destierro del espacio público, llegando incluso hasta el abandono del mismo (Rainero, 2009). Valentine (1993) describió la actuación de las personas homosexuales basada en la autocensura y en la reducción del tiempo que pasan en los espacios heterosexuales como una forma de evitar situaciones de violencia.

Las estrategias o mecanismos de defensa y de prevención contra la violencia se presentan en algunos casos como *mecanismos defensivos*, como ignorar al agresor o bajar la mirada, o *mecanismos ofensivos*, como gritar, insultar o golpear al agresor (Toro y Ochoa, 2017). Otros estudios de género han categorizado estas estrategias como *reactivas o proactivas* y se han centrado en el modo como se desarrollan las situaciones que generan las sensaciones de miedo o inseguridad (Lubitow et al., 2017).

Sin embargo, no todas las estrategias son desarrolladas individualmente. Algunas son implementadas por diversas instituciones con el objetivo de prevenir, atender y sancionar diferentes formas de acoso. Por ejemplo, el gobierno federal de la Ciudad de México ha implementado el programa *Viajemos Seguras*, que incluye vagones de metro exclusivo para mujeres (Inmujeres, 2012). Experiencias similares se pueden observar en Barcelona, donde se ofrece el servicio de paradas intermedias para mujeres y menores en la red nocturna de autobuses metropolitanos llamada Nitbus, con el fin de promover una movilidad más segura y equitativa (*La Vanguardia*, 2018).

3. Metodología

3.1. Contexto del estudio

El área de estudio corresponde al Área Metropolitana de Barcelona (AMB), dado el carácter metropolitano de la movilidad cotidiana (Buliung y Kanaroglou, 2006). La Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) del año 2019 indica que, dentro del AMB, la movilidad a pie corresponde a un 47,9% y que el uso del transporte público equivale a un 23,9% del total de desplazamiento.

La AMB —con casi tres millones trescientos mil habitantes— aparece junto con Madrid como una metrópolis de rango continental (Feria-Toribio, 2011) y como un lugar destacado para los miembros de la comunidad LGBTIQ+, debido a factores tan determinantes como lo es la seguridad personal, la tolerancia y el respeto, entre otros elementos (Ajuntament de Barcelona, 2021; Prat, 2014). En la década de 1980 la escena gay local de Barcelona florece y comienza a atraer un número creciente de turistas (Moner et al., 2006). Actualmente España se ubica en el décimo puesto de la lista de clasificación Rainbow Europe Country Index⁴ (RECI, 2022), con un puntaje del 61,749%, por debajo de países como Malta, Suecia, Finlandia y otros.

A pesar de que Barcelona esté considerada como un referente para la comunidad LGBTIQ+, no es ajena a situaciones de discriminación y odio. El informe del Observatorio de las Discriminaciones en Barcelona (2020) establece que la discriminación por LGBTIQfobia es la segunda causa más denunciada después de la discriminación por racismo y xenofobia. Los espacios públicos como las calles, los parques, las playas, las plazas y las estaciones de transporte o los medios de transporte colectivo son los lugares donde estas discriminaciones ocurren en mayor medida, y en los distritos de Ciutat Vella y el Eixample es donde más se localizan.

La empresa Transportes Metropolitanos de Barcelona (TMB), la Oficina por la No Discriminación (OND), el Centro LGBTIQ de Barcelona y el Observatorio contra la Homofobia (OCH) han declarado su compromiso con la lucha contra la LGBTIQfobia. El 17 de mayo de 2020 se presentó el protocolo de actuaciones ante situaciones de discriminación por LGBTIQfobia y durante el año 2021, un protocolo de prevención, detección e intervención contra la LGBTIQfobia en las redes de metro y autobús.

3.2. Diseño de estudio

Esta investigación de carácter exploratorio requiere una aproximación metodológica cualitativa, ya que se pretende identificar vivencias y percepciones (Ruiz Olabuénaga, 1996). Los datos se recopilaron a través de entrevistas semiestructuradas con 15 personas que se autoidentifican como miembros del colectivo LGBTIQ+, que habitan en Barcelona o los municipios que integran la AMB y que realizan sus movi­lidades cotidianas dentro del área metropolitana. Las entrevistas se realizaron entre marzo y junio del año 2021 y se estructuraron en torno a preguntas abiertas centradas en temas relacionados con la movilidad cotidiana, las experiencias en el espacio y el transporte público como personas LGBTIQ+, las posibles experiencias de acoso, la existencia de espacios del miedo y las estrategias de comportamiento a la hora de salir de casa o volver a ella.

La persona entrevistadora es una persona blanca, cisgénero, que se identifica como miembro del colectivo LGBTIQ+. La búsqueda de participantes

4. Rainbow Europe es la herramienta de evaluación comparativa anual de ILGA-Europe, que clasifica a 49 países de Europa en referencia a sus leyes y políticas de igualdad LGBTIQ+.

Tabla 1. Características de los participantes

Código entrevista	Género	Orientación sexual	Etnia	Edad	Ciudad de origen
E01	Hombre	Gay	Blanca	24	Santiago de Compostela, España
E02	Hombre	Bisexual	Sin responder	44	Bogotá, Colombia
E03	Hombre	Gay	Blanca	44	San Ramón de Bembibre, España
E04	Hombre	Gay	Blanca	25	L'Hospitalet de Llobregat
E05	Hombre	Gay	Blanca	25	A Coruña
E06	Hombre	Gay	Blanca	47	Sin responder
E07	Mujer	Lesbiana	Blanca	40	Salt, España
E08	Hombre	Gay	Sin responder	Sin responder	Sin responder
E09	Mujer	Bisexual	Negra	30	Kumasi, Ghana
E10	Mujer	Lesbiana	Blanca	49	Lleida, España
E11	Hombre	Gay	Negra	29	Aracatuba Sao Paulo, Brasil
E12	Hombre	Gay	Latinoamericano	36	Santa Bárbara, Honduras
E13	Mujer	Bisexual	Blanca	34	Viña del Mar, Chile
E14	Mujer	Bisexual	Blanca	28	Berlín, Alemania
E15	Hombre	Gay	Negra	32	Caracas, Venezuela

Fuente: elaboración propia a partir de la información proporcionada por cada persona entrevistada.

inicialmente se realizó por medio de asociaciones y entidades LGBTIQ+, sin embargo, al no obtener una respuesta favorable, se decidió buscar a los primeros entrevistados por medio de las redes sociales personales y universitarias (Coll-Planas y Missé, 2018; Cebollada, 2009). El resto de los entrevistados fue reclutado a través de la técnica de la bola de nieve.

La muestra incluye una variedad de orientaciones sexuales y de género, grupos étnicos e individuos de distintas edades. La tabla 1 presenta las características autoidentificadas de los participantes e información demográfica clave.

Por motivos de la pandemia provocada por el coronavirus, se realizaron ocho entrevistas mediante videoconferencia y el resto, de manera presencial. Las entrevistas duraron entre 25 y 55 minutos. Con el consentimiento de los participantes, las conversaciones fueron grabadas para su análisis posterior. Se asignó un código a cada persona con el fin de preservar su confidencialidad y anonimizar sus datos personales. El material recopilado fue transcrito con apoyo del software de transcripción de audio profesional Amberscript y se utilizó el software Atlas.ti para facilitar la codificación y el análisis de datos. El análisis se centra en las experiencias de acoso de las personas LGBTIQ+ durante sus desplazamientos cotidianos, explorando cómo se entrelazan diferentes aspectos de identidad para aumentar las discriminaciones y las desventajas en algunos casos, así como los privilegios en otros. Además, se examinan las estrategias que los participantes de este estudio manifiestan que, de manera consciente o inconsciente, utilizan para navegar por la ciudad. Estos temas constituyen la base de los hallazgos presentados.

4. Resultados y discusión

4.1. *Experiencias de acoso verbal, no verbal y violencia física en la movilidad cotidiana de las personas LGBTQ+*

Las personas entrevistadas sufrieron ataques LGBTQfóbicos durante su movilidad cotidiana con mayor frecuencia cuando optaron por no limitar ni restringir la expresión de su sexualidad. En estos casos, los relatos de las personas participantes coincidieron en que exhibir su sexualidad de manera más abierta a través de la vestimenta, la expresión de género, la actitud, los gestos o las demostraciones de afecto en el espacio público aumentaba la probabilidad de enfrentar experiencias de acoso. Estos hallazgos confirman que, aunque los comportamientos públicos heterosexuales se consideran normativos, las manifestaciones similares de la sexualidad LGBTQ+ y otras demostraciones de no conformidad de género y sexualidad son condenadas al ostracismo y desalentadas, a menudo mediante actos de violencia (Pantazis, 2002; Johnson, 2002; De Vos, 2008).

A modo de ilustración, una de las personas entrevistadas relató su experiencia mientras esperaba un taxi en una parada de transporte público: «besé a mi chico en ese momento, hace dos años por las Ramblas, y alguien nos agredió verbalmente» (E02, hombre, bisexual). De manera similar, otra persona entrevistada compartió una experiencia al volver a casa con su pareja: «las veces que yo recuerdo sucedieron ahora durante la pandemia, creo que han sido dos o tres veces que nos ha pasado, de cruzarnos con alguien e ir abrazados o de la mano y oír comentarios [...] me causó extrañeza y más en Barcelona» (E03, hombre, homosexual).

Entre las experiencias de acoso, varias entrevistadas mencionaron haber sufrido agresiones verbales, no verbales, discriminación y, en menor medida, violencia física. Una situación de violencia que se señaló como especialmente común fueron las miradas con señales visibles de desaprobación. Como expresó una de las participantes: «en el transporte colectivo siempre he sentido un trato discriminatorio o miradas, la gente reaccionando o mirando como algo antinatural y la gente que siempre mira es... ¿es chocante no?» (E09, mujer, bisexual). De igual manera, otra persona entrevistada recordó una ocasión en la que participaba en una sesión de fotos en el espacio público y notó la forma en que las personas reaccionaban ante la apariencia de su amigo, quien llevaba peluca y tacones. Comentó: «no hubo nadie que nos dijese nada, pero simplemente el hecho de estar muy observado me fue superincómodo [...] en plan que no maten a mi amigo» (E05, hombre, homosexual). Las miradas son parte de las formas de acoso menos directas, pero funcionan como un mecanismo para establecer límites del espacio heterosexual y hacer que las personas LGBTQ+ que no siguen el modelo de masculinidad hegemónica se sientan excluidas (Alonso y Muyor, 2020).

Otros participantes recordaron incluso experiencias de acoso que ocurrieron hace más de 10 y 20 años en Barcelona, tanto en el espacio público: «estaba con una pareja que íbamos por la calle y nos empezaron a insultar, nos dijeron lesbianas», como en el transporte colectivo:

[...] iban en grupo y se metían con la peña de una manera brutal. [...] En general a colectivos minoritarios, tipo que se bajen los negros, que se bajen los moros, que se bajen las bolleras. O sea, empezaron a decir exactamente este tipo de enunciados. Me temblaban las piernas a mí desde Les Corts hasta la siguiente parada, o sea tembleque de piernas que pensaba que me caía y no podía bajar del metro del miedo. Muy *heavy*. [...] Eso sí que es algo que no he superado, que seguramente si me los encuentro ahora, un grupo de esos [...] en el metro me separaría totalmente de verdad [haciendo referencia a su pareja].

A pesar de haber sucedido hace años, estas vivencias perduran en la memoria y afectan a la forma de relacionarse con los espacios (Fuentes y Rosado, 2016). Toro y Ochoa (2017) indican que las conductas experimentadas, como las agresiones y el acoso, fomentan la sensación de peligro, el miedo percibido y estimulan el uso de estrategias adaptativas.

4.2. *Identidades entrecruzadas: Orientación sexual, género y etnia.*

Los aspectos identitarios de las personas participantes, en especial aquellos relacionados con la etnia, el género y la orientación sexual, dieron lugar a distintas experiencias de discriminación. Una gran parte de las personas entrevistadas reflexionó sobre cómo la opresión derivada de su orientación sexual se manifestaba de forma simultánea con otras discriminaciones debido a los aspectos coexistentes de sus identidades, lo que multiplicaba las desventajas y las opresiones en sus desplazamientos cotidianos. Las personas LGBTIQ+ que se autodefinen de género femenino mostraron ser conscientes de cómo este rasgo de su identidad moldeaba sus experiencias, a diferencia de los relatos de los entrevistados de género masculino, donde solo uno mencionó este aspecto. El entrevistado E11 compartió lo siguiente: «tengo amigos que sí han tenido malas experiencias, pero yo no, pero eso también creo que viene que soy una marica de dos metros negra que también soy hombre, ¿sabes?». Esto confirma que la noción de privilegio, a nivel discursivo, no suele estar presente en los relatos de los varones (Sanfélix y Téllez, 2021).

Las participantes mujeres mencionaron que en ciertas ocasiones su género determinaba el nivel de miedo e inseguridad durante sus desplazamientos. Una de las participantes compartió: «Volvía tarde y cogía un metro y el vagón estaba vacío y quizás había solo dos chicos, todos hombres o lo que sea. Entonces intentas ir en algún vagón donde haya más mujeres» (E10, mujer, lesbiana). De manera similar, otra entrevistada señaló: «Tienes un poco de miedo por las noches, si vas sola por una calle, por lo mismo a veces sientes miedo, pero esto como tía, no como lesbiana, esto como tía» (E07, mujer, lesbiana).

Las personas que se autoidentificaron como afrodescendientes o latinoamericanas expresaron su reflexión sobre de qué modo estos aspectos podían condicionar su movilidad. Estos participantes relataron experiencias de racismo, como en el siguiente testimonio: «Una chica me miró: “¿Tú sabes hablar catalán?”. Yo sí lo sé y ella empezó a hablar catalán conmigo [...] Y luego de

un rato me dijo “tienes que volver a la selva, pues es de dónde vienes” y tal, mi acompañante reaccionó y empezó a llorar» (E11, hombre, gay).

Sin embargo, se reconoció que otras experiencias de discriminación eran el resultado de la intersección entre el género, la orientación sexual y la etnia: «Recuerdo siempre mi primera novia. Era rubia y, claro, era un choque impresionante. Todos nos quedaban mirando cuando nos dábamos un beso, una caricia [...] una chica de color y otra chica rubia en el metro era mucho más chocante» (E09, mujer, bisexual). Entre las personas de origen blanco o caucásico, solo una señaló ser consciente de este privilegio. Esto sugiere que las posiciones privilegiadas basadas en el simple hecho de nacer con un sexo, un color de piel o una orientación sexual determinados se consideran algo natural, y las ventajas que conllevan se perciben como normales (Cascales, 2017).

4.3. Estrategias para gestionar el acoso

Los participantes no demostraron ser conscientes de cómo su propia sexualidad condicionaba su movilidad cotidiana, a pesar de que a lo largo de las entrevistas reflexionaron sobre el uso de diversas tácticas en sus desplazamientos e incluso relataron varias experiencias de acoso. Este hallazgo concuerda con lo señalado por Rainero (2009), que indica que muchas conductas, como el uso de estrategias adaptativas, son internalizadas y, por consiguiente, el reconocimiento de estas es aún confuso para aquellos que las utilizan.

Todas las personas entrevistadas manifestaron tener diferentes estrategias que utilizaban de manera consciente o inconsciente para sentirse más seguras y reducir el miedo en sus desplazamientos cotidianos. Durante las entrevistas se identificaron tres tipos de estrategias para evitar situaciones de acoso, que podían manifestarse de manera reactiva cuando se enfrentaban a momentos de peligro inesperado, o de manera proactiva cuando previamente se consideraba que ciertos lugares o situaciones eran peligrosos e inseguros.

En primer lugar, algunas voces relataron que en determinadas horas del día podían *modificar su medio de transporte habitual* para aumentar la sensación de seguridad en sus movi­lidades cotidianas. Un entrevistado compartió que se sentía más seguro al utilizar la bicicleta en lugar de esperar un taxi en la calle, especialmente cuando iba acompañado de una persona íntima: «Cuando tú estás esperando un taxi en una calle, estás más expuesto, especialmente si estás con alguien o si estás de la mano con otra persona. [...] Entonces, yo me siento mucho más seguro si me puedo ir en bicicleta» (E02, hombre, bisexual). Este entrevistado utilizaba una estrategia proactiva, valorando la velocidad y la autonomía que le proporcionaba la bicicleta por encima de otro medio de transporte. De manera similar, otro participante señaló su preferencia de esperar la apertura del metro de Barcelona en lugar de tomar el Nitbus: «Los autobuses nocturnos están plagados de gente borracha, como nosotros, pero creo que hay gente que está en una condición igual o peor. Gente violenta» (E04, hombre, homosexual).

Una segunda estrategia adoptada por nuestros interlocutores e interlocutoras es la *alteración de las rutas de movilidad*, especialmente de noche. Prefieren ciertas calles, barrios o zonas de la ciudad por encima de otras, o evitan estratégicamente ciertas estaciones y líneas de metro: «hay estaciones o líneas de metro que utilizo poco, porque sé que hay gente más chungu [...] Que te dan un poco de reparo o que te dan un poco de miedo porque ves que pueden ser agresivos» (E06, hombre, gay). Muchos de los entrevistados señalaron evitar en horas nocturnas un barrio concreto de Barcelona, el Raval, situado en el distrito de Ciutat Vella, que tiene una reputación de ser conflictivo y donde se producen agresiones. Algunas voces relataron lo siguiente: «Es que tampoco quiero sonar clasista [...] De noche de fiesta, pues tampoco me apetece pasar por el Raval ¿sabes? [...] igual vamos a subir por la ronda Universidad [...] puedo rodear el Raval. Bueno, para no cruzar o pasar por la zona más norte del Raval [...]». E02 agregó: «No, no me cuesta nada, ni me lo planteo [transitar por el Raval de noche] [...] Porque sé que hay agresiones, porque sé que hay gente que no piensa como yo. Me tienen sin cuidado que piensen distinto, todo el mundo piensa diferente. Simplemente que no respeta. [...]». El Raval se ubica en uno de los distritos con mayor proporción de población migrante de la ciudad (Instituto de Estadística de Cataluña, 2021) y con una de las rentas familiares per cápita más baja de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2018). Este hallazgo ayuda a entender que la dicotomía entre las sensaciones de seguridad e inseguridad en algunas zonas o barrios de Barcelona se debe a la vinculación de la LGBTQ+fobia con una otredad configurada por marcadores étnico-clasistas que contribuyen a realizar la ordenación simbólica del espacio urbano (Langarita et al., 2019).

La tercera estrategia está relacionada con la *gestión de la identidad* y tiene como objetivo minimizar un acoso potencial. Este hallazgo concuerda con lo señalado por Soto (2017) en un estudio sobre mujeres que describe cómo estas cambian o adaptan su vestimenta dependiendo del espacio al que estarán expuestas, por ejemplo para pasar desapercibidas cuando utilizan el transporte colectivo. Esta estrategia incluye acciones que van desde limitar las demostraciones de afecto en espacios públicos y en el transporte (parada de autobuses, interior de autobuses, estaciones y vagones del metro), ocultar la orientación sexual, practicar el *passing*⁵ e incluso intentar asumir un género diferente al propio. Estos cambios suceden tanto cuando las personas participantes se desplazan individualmente, adaptando su actitud y apariencia para evitar problemas: «pues como voy un poco más acobardado. [...] cambio mi actitud. [...] de repente templar un poco la pluma [...] Me pongo como machito, me enciendo un cigarro» (E05, hombre, gay); como cuando van en pareja: «cuando ves a un grupo de hombres, básicamente tres chicos, o sea y que ves que no están mucho en tu onda, si voy de la mano con mi pareja [...] le suelto

5. *Passing* es un término anglosajón que define el hecho de ser percibido socialmente como una persona con una identidad sexual o de género concreta en función de la apariencia y sin tener en cuenta cómo dicha persona se identifica.

la mano [...] Bueno, para no tener que escuchar otra vez lo otro [agresiones verbales]» (E10, mujer, lesbiana). Este relato corresponde a una estrategia que se manifiesta de manera reactiva. Otro grupo de participantes admite que no mostrar afecto en público con sus parejas es una práctica intrínseca de sus relaciones: «nos podemos abrazar o dar un beso, pero ya de inicio tampoco lo hacemos. [...] ¿Por qué no lo hacemos? Nos da la sensación, según lo hemos hablado alguna vez, que es porque seguramente así se inició la relación, pero no porque tengamos miedo». Este ejemplo demuestra que a veces existen patrones de comportamiento regulares entre las personas LGBTIQ+ que pueden parecer espontáneos, pero en realidad surgen del entendimiento del espacio público como un lugar construido y diseñado por y para personas heterosexuales (Frisch, 2002; Toro y Ochoa, 2017).

Otras voces coincidieron en que ser reconocidas como personas cisgénero y tener una orientación sexual considerada normativa disminuye el riesgo de sufrir alguna agresión en sus desplazamientos cotidianos, como señalan Lubitow et al. (2017). Respecto a las vivencias de agresión o acoso, se destaca que el hecho de tener *passing* reduce la probabilidad de ser víctima de violencia: «yo soy una persona que realmente puedo tener un *heteropassing* bastante elevado» (E05, hombre, gay), «hay gente que lo pasa peor [...] Mi identidad de género tampoco es muy femenina» (E04, hombre, gay). El *passing* es una práctica común para aquellas personas que se encuentran en una posición fronteriza en cuanto a su sexualidad. Guzmán y Platero (2012) señalan que los estereotipos de género dominante pueden motivar a ocultar, cuando sea posible, una sexualidad no normativa para evitar conflictos. Algunas personas relataron que las características físicas, como la altura o la fuerza, disminuían la posibilidad de sufrir agresiones físicas o verbales: «Llegó un momento que dije “mira, me voy a meter en el gimnasio, me voy a poner fuerte para que nadie se meta conmigo”» (E12, hombre, gay).

5. Conclusiones

El estudio de las vivencias en las movilidades cotidianas de las personas LGBTIQ+ abre una perspectiva más amplia en los estudios de movilidad y género, que tradicionalmente se han centrado principalmente en las mujeres. Este enfoque permite reconocer que otros colectivos también enfrentan agresiones e inseguridades en entornos urbanos con una estructura social heteropatriarcal. Los resultados obtenidos indican que, a pesar de la reputación de Barcelona como una ciudad inclusiva para las personas con identidades sexuales no normativas, este grupo sigue experimentando situaciones de acoso en sus movilidades cotidianas (Observatorio de las Discriminaciones en Barcelona, 2020). Los resultados de este estudio evidencian que las situaciones de acoso pueden manifestarse de diferentes formas, desde violencia física y verbal hasta señales sutiles de desaprobación en miradas y gestos. Sin embargo, todas tienen en común la discriminación basada en la orientación sexual. Estas formas de violencia consiguen marginar a las personas LGBTIQ+ de los espacios que son

fundamentales para sus desplazamientos, lo que resulta en un acceso desigual al transporte público y en una disparidad en las experiencias, las emociones y las prácticas socioespaciales en las movilidades cotidianas de aquellos que se identifican con sexualidades no normativas.

Además de la identidad sexual, se encontró que la intersección de otras identidades, como la etnia, juega un papel significativo en las experiencias de acoso de las personas LGBTIQ+. La intersección de identidades de los participantes puede agravar o atenuar las experiencias de acoso, y de la misma manera proporciona información acerca de la existencia de distintas formas de privilegio. El estudio reveló que las personas LGBTIQ+ de género femenino y/o cuya etnia difería de la occidental eran más conscientes de cómo estos rasgos moldeaban sus experiencias en sus desplazamientos cotidianos. Por el contrario, se observó que las personas entrevistadas LGBTIQ+ que se identificaban como hombres y/o de origen caucásico mostraron menos consciencia sobre cómo estos aspectos podían otorgarles ciertas formas de privilegio y protección.

Las personas que manifiestan haber sufrido acoso anteriormente despliegan distintas tácticas o estrategias en sus desplazamientos para sentirse más protegidas: algunos participantes han compartido que optan por ocultar las muestras de afecto hacia sus parejas o intentan parecer más masculinos. Otros incluso eligen aparentar ser heterosexuales para sentirse protegidos. Esto sugiere que las experiencias individuales de cada persona pueden determinar la manera como gestionan las identidades disidentes, ocultándolas o dejándolas entrever, sea de manera consciente o inconsciente (Recalde, 2020). Además, algunos mencionan que cambian el modo de transporte que utilizan, por ejemplo, prefieren la bicicleta durante algunas horas del día debido a su rapidez y autonomía. También evitan ciertas zonas específicas de la ciudad. Estas acciones indican que los individuos integrantes del colectivo podrían verse obligados a renunciar a su movilidad en ciertos momentos del día y en determinadas áreas.

Los relatos manifestaron experiencias similares tanto en espacios públicos como en los lugares que forman parte de la red de transporte colectivo, lo que sugiere que utilizar un medio de transporte colectivo de pago no proporciona una seguridad mayor que estar en la calle, como ya fue señalado por Lubitow et al. (2017) en su estudio sobre transmovilidades. Aunque se han implementado protocolos y planes que abordan de manera directa e indirecta las experiencias de acoso y discriminación de las personas LGBTIQ+ en el sistema de transporte público de la ciudad de Barcelona (Ajuntament de Barcelona, 2020; Transports Metropolitans de Barcelona, TMB, 2021), es importante tener en cuenta que estas medidas llevan poco tiempo en funcionamiento, por lo que no ha sido posible investigar su efectividad en este estudio.

Este artículo contribuye al debate y al conocimiento de la movilidad de las identidades LGBTIQ+, sin embargo, las situaciones expuestas aún están lejos de ser eliminadas, lo que dificulta una movilidad sin restricciones y un disfrute equitativo de la ciudad. Lograr este objetivo requiere un gran esfuerzo y la creación de estrategias efectivas por parte de los planificadores que involucren a todos los actores que confluyen en los soportes de las movilidades cotidianas.

En el corto plazo, y con la finalidad de salvaguardar a las personas LGBTIQ+, es importante crear estrategias dirigidas a estos grupos minoritarios que provengan de las propias agencias, lo cual permitirá realizar una actuación rápida y efectiva en el caso de que se produzcan agresiones. Además, se sugiere incorporar preguntas referidas a las sexualidades o sobre concepciones no binarias de género en las encuestas de movilidad, de manera que se pueda contar con información más detallada sobre los desplazamientos de este colectivo. En el largo plazo, resulta imperativo considerar a los colectivos LGBTIQ+ en los modelos de movilidad, con el objetivo de reducir la desigualdad en los desplazamientos y evitar perpetuar las diferencias en las experiencias, las emociones y las prácticas de las personas con sexualidades no normativas.

Referencias bibliográficas

- ACN (2021). «Barcelona awarded as 2021 best gay travel destination city outside US». *Catalan News* (30 de diciembre). Recuperado de <<https://www.catalannews.com/life-style/item/barcelona-awarded-as-2021-best-gay-travel-destination-city-outside-us>>.
- AJUNTAMENT DE BARCELONA (2016). *Plan municipal para la diversidad sexual y de género: Medidas para la igualdad LGTBI 2016-2020*. Recuperado de <https://ajuntament.barcelona.cat/lgtbi/sites/default/files/documentacio/plan_mcpal_diversidad_sexual_y_de_genero_lgtbi_2016_2020.pdf>.
- (2018). *La renda de les llars a Barcelona*. Recuperado de <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/wp-content/uploads/2021/07/LA-RENDI-DE-LES-LLARS_2018_def.pdf>
- (2020). *Protocolo de actuaciones ante situaciones de discriminación por LGTBIfobia*. Recuperado de <<https://ajuntament.barcelona.cat/oficina-no-discriminacio/sites/default/files/PROTOCOL%20LGTBIf%03%B2bia-def-es-ES.pdf>>.
- (2021). *Barcelona, ciudad LGTBI* (9 de junio). Recuperado de <<https://meet.barcelona.cat/es/descubre-barcelona/vive-barcelona/lgtb>>.
- ALONSO-SÁNCHEZ, J. y MUYOR-RODRÍGUEZ, J. (2020). «La homosexualidad en las personas mayores: Vivenciando narrativas en torno a las discriminaciones y prácticas resilientes». *Trabajo Social Global - Global Social Work*, 10 (18), 46-71. <<https://doi.org/10.30827/tsg-gsw.v10i18.8654>>
- ARTEAGA, M. (2014). «¿A dónde tan solita? Mujeres, lugares públicos y acoso sexual callejero». *A la izquierda*.
- BROWN, M. A. (2011). *Coming out narratives: Realities of intersectionality* [Disertación]. Georgia State University.
- BULIUNG, R. y KANAROGLOU, P. (2006). «Urban form and household activity-travel behavior». *Growth and Change*, 37 (2), 172-199. <<https://doi.org/10.1111/j.1468-2257.2006.00314.x>>
- CASCALES, J. (2017). «Metáforas en el aire: Discurso, género, prestigio y privilegios en la masculinidad actual». En: *Investigación joven con perspectiva de género II*. Madrid: Universidad Carlos III. Instituto Universitario de Estudios de Género, 164-179.
- CEBOLLADA, À. (2009). «Mobility and labour market exclusion in the Barcelona Metropolitan Region». *Journal of Transport Geography*, 17 (3), 226-233. <<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2008.07.009>>

- COLL PLANAS, G. y MISSÉ, M. (2018). «Identificación de los factores de inserción laboral de las personas trans: Exploración del caso de la ciudad de Barcelona». *OBETS: Revista de Ciencias Sociales*, 13 (1), 45-68.
<<https://doi.org/10.14198/OBETS2018.13.1.02>>
- CONSORCI DE TURISME DE BARCELONA (s. f.). *Barcelona LGTBIQ+-Friendly*. Recuperado de <<https://www.barcelonaturisme.com/wv3/es/enjoy/35/barcelona-lgtbiq-friendly.html>>.
- DAY, K. (1999). «Strangers in the night: Womens fear of sexual assault on urban college campuses». *Journal of Architecture and Planning Research*, 16, 289-312.
- DE VOS, P. (2008). «From heteronormativity to full sexual citizenship?: Equality and sexual freedom in Laurie Ackermann's constitutional jurisprudence». *Acta Juridica*, 2008 (1), 254-272.
- DÍAZ, M. Á. (1989). «Movilidad femenina en la ciudad: Notas a partir de un caso». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 14, 219-239.
- DUGGAN, M. (2014). «Working with Lesbian, Gay, Bisexual and Transgender Communities to Shape Hate Crime Policy». En: CHAKRABORTI, N. y GARLAND, J. (eds.). *Responding to Hate Crime: The Case for Connecting Policy and Research*. Bristol: Policy Press, 87-98.
<<https://doi.org/10.51952/9781447308782.ch006>>
- FALÚ, Ana (2009). *Mujeres en la ciudad: De violencias y derechos*. Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina, Ediciones SUR.
- FERIA TORIBIO, J. M. (2010). «La delimitación y organización espacial de las áreas metropolitanas españolas: Una perspectiva desde la movilidad residencia-trabajo». *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, 42 (164), 189-210.
- FRISCH, M. (2002). «Planning as a Heterosexist Project». *Journal of Planning Education and Research*, 21 (3), 254-266.
- FUENTES GÓMEZ, J. y ROSADO LUGO, M. (2008). «La construcción social del miedo y la conformación de imaginarios urbanos maléficos». *Iztapalapa: Revista de Ciencias Sociales y Humanidades* (enero-diciembre), 93-115.
- GAUVIN, L.; TIZZONI, M.; PIAGGESI, S.; YOUNG, A.; ADLER, N.; VERHULST, S.; ... y CATTUTO, C. (2020). «Gender gaps in urban mobility». *Humanities and Social Sciences Communications*, 7 (1), 1-13.
<<https://doi.org/10.1057/s41599-020-0500-x>>
- GUTIÉRREZ, A. I. y REYES, M. L. (2017). «Mujeres entre la libertad y la obligación: Prácticas de movilidad cotidiana en el Gran Buenos Aires». *Revista Transporte y Territorio*, 16, 147-166.
<<https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3607>>
- GUZMÁN, P. y PLATERO, L. (2012). «Passing, enmascaramiento y estrategias identitarias: Diversidades funcionales y sexualidades no-normativas». En: *Intersecciones: Cuerpos y sexualidades en la encrucijada*. Barcelona: Bellaterra, 125-158.
- HABIB, K. M. N.; DAY, N. y MILLER, E. J. (2009). «An investigation of commuting trip timing and mode choice in the Greater Toronto Area: Application of a joint discrete-continuous model». *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 43 (7), 639-653.
<<https://doi.org/10.1016/j.tra.2009.05.001>>
- HANSON, S. (2010). «Gender and Mobility: New Approaches for Informing Sustainability». *Gender, Place & Culture*, 17 (1), 5-23.
<<https://doi.org/10.1080/09663690903498225>>

- HU, L. (2021). «Gender differences in commuting travel in the US: Interactive effects of race/ethnicity and household structure». *Transportation*, 48 (2), 909-929.
<<https://doi.org/10.1007/s11116-020-10085-0>>
- INMUJERES (2012). *Informe de actividades: Programa interinstitucional Viajemos Seguras en el sistema de transporte público de la Ciudad de México*. México: Instituto de las Mujeres de la Ciudad de México.
- INSTITUTO DE ESTADÍSTICA DE CATALUÑA (2021). *Población extranjera a 1 de enero. Por distritos*. Recuperado de <<https://www.idescat.cat/poblacioextranjera/?b=10&geo=mun:080193&lang=es>>.
- IOVANNA, R. y VANCE, C. (2013). «Land conversion and market equilibrium: Insights from a simulated landscape». *The Annals of Regional Science*, 50 (1), 169-184.
- JOHNSON, C. (2002). «Heteronormative citizenship and the politics of passing». *Sexualities*, 5 (3), 317-336.
- JUBANY, O.; LANGARITA ADIEGO, J. A. y MAS GRAU, J. (2021). «There is LGBTQ Life beyond the Big City: Discourses, Representations and Experiences in Two Medium-Sized Spanish Cities». *Journal of Homosexuality*, 69 (11), 1-20.
<<https://doi.org/10.1080/00918369.2021.1933787>>
- KWAN, M. P. y SCHWANEN, T. (2016). «Geographies of mobility». *Annals of the American Association of Geographers*, 106 (2), 243-256.
<<https://doi.org/10.1080/24694452.2015.1123067>>
- LANGARITA, J.; MAS, J. y JUBANY, O. (2019). «Geografías de la diversidad sexogenérica más allá de la gran ciudad: Experiencias, discursos y prácticas en dos ciudades medianas de Cataluña». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 65 (3), 473-492.
<<https://doi.org/10.5565/rev/dag.572>>
- La Vanguardia* (2018). «El Nitbus de Barcelona probará las paradas intermedias para mujeres y menores». *La Vanguardia* (22 de febrero). Recuperado de <<https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20180222/44982070035/nitbus-prueba-piloto-paradas-intermedias-mujeres-menores-de-edad.html>>.
- LEVY, C. (2013). «Travel choice reframed: “deep distribution” and gender in urban transport». *Environment and Urbanization*, 25 (1), 47-63.
<<https://doi.org/10.1177/0956247813477810>>
- LUBITOW, A.; ABELSON, M. J. y CARPENTER, E. (2020). «Transforming mobility justice: Gendered harassment and violence on transit». *Journal of Transport Geography*, 82, 102601.
<<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102601>>
- LUBITOW, A.; CARATHERS, J.; KELLY, M. y ABELSON, M. (2017). «Transmobilities: Mobility, harassment, and violence experienced by transgender and gender non-conforming public transit riders in Portland, Oregon». *Gender, Place & Culture*, 24 (10), 1398-1418.
<<https://doi.org/10.1080/0966369X.2017.1382451>>
- LUIU, C.; TIGHT, M. y BURROW, M. (2017). «The unmet travel needs of the older population: A review of the literature». *Transport Reviews*, 37 (4), 488-506.
<<https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1252447>>
- MACIEJEWSKA, M.; MARQUET, O. y MIRALLES-GUASCH, C. (2019). «Changes in gendered mobility patterns in the context of the Great Recession (2007-2012)». *Journal of Transport Geography*, 79, 102478.
<<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102478>>
- MACIEJEWSKA, M. y MIRALLES-GUASCH, C. (2020). «Evidence of gendered modal split from Warsaw, Poland». *Gender, Place & Culture*, 27 (6), 809-830.
<<https://doi.org/10.1080/0966369X.2019.1639631>>

- MAS, J. y JUBANY, O. (2019). «De la révolution sexuelle à l'inclusion sociale des expressions LGBT+: Le processus d'obtention des droits LGBT en Espagne». *Droit et Cultures: Revue Internationale Interdisciplinaire*, 77, 53-68.
<<https://doi.org/10.4000/droitcultures.5101>>
- MAY, D.; RADER, N. y GOODRUM, S. (2010). «A Gendered Assessment of the "Threat of Victimization": Examining Gender Differences in Fear of Crime, Perceived Risk, Avoidance, and Defensive Behaviors». *Criminal Justice Review*, 35 (2), 159-182.
<<https://doi.org/10.1177/0734016809349166>>
- MCDOWELL, L. (2001). «Women, men, cities». En: PADDISON, R. (ed.). *Handbook of Urban Studies*. Londres: Sage Publications, 206-219.
<<https://dx.doi.org/10.4135/9781848608375.n13>>
- MIRALLES-GUASCH, C. y CEBOLLADA, À. (2009). «Movilidad cotidiana y sostenibilidad: Una interpretación desde la geografía humana». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 50, 193-216.
- MIRALLES-GUASCH, C.; MARTÍNEZ, M. y MARQUET, O. (2015). «A gender analysis of everyday mobility in urban and rural territories: From challenges to sustainability». *Gender, Place & Culture: A Journal of Feminist Geography*, 23 (3), 398-417.
- MISGAV, C. (2019). «Planning, Justice and LGBT Urban Politics in Tel-Aviv: A Queer Dilemma». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 65 (3), 541-562.
<<https://doi.org/10.5565/rev/dag.580>>
- MONER, C.; ROYO, M. y RUIZ, M. E. (2006). «El mercado turístico homosexual: Un estudio para Cataluña». *Estudios Turísticos*, 167, 103-129.
- OBSERVATORIO DE LAS DISCRIMINACIONES EN BARCELONA (2020). *Informe del Observatorio de las Discriminaciones en Barcelona 2020*. Ajuntament de Barcelona. Recuperado de <<https://ajuntament.barcelona.cat/oficina-no-discriminacio/sites/default/files/Informe%20OND%202020%20ES.pdf>>
- PAIN, R. (2001). «Gender, race, age and fear in the city». *Urban Studies*, 38, 899-913.
- PANTAZIS, A. (2002). «Home and the world: Lesbian and gay places in the law». *South African Law Journal*, 119 (2), 305-316.
- PETERS, D. (2013). *Gender and Sustainable Urban Mobility: Thematic study prepared for Global Report on Human Settlements 2013*.
<<http://dx.doi.org/10.13140/RG.2.1.4746.9287>>
- POLK, M. (2003). «Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transportation system in Sweden?». *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 8 (2), 75-95.
<[https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(02\)00034-2](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(02)00034-2)>
- PRAT, J. M. (2014). «Nuevos planteamientos y nuevas motivaciones en la elección de destinos de turismo cultural-urbano homosexual: El Festival Circuit de Barcelona». *Cuadernos de Turismo*, 33, 311-334.
- (2015). «Les motivacions dels turistes LGBT en l'elecció de la ciutat de Barcelona». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 61 (3), 601-621.
<<https://doi.org/10.5565/rev/dag.314>>
- PRESTON, V. y MCLAFFERTY, S. (2016). «Revisiting gender, race, and commuting in New York». *Annals of the American Association of Geographers*, 106 (2), 300-310.
<<https://doi.org/10.1080/00045608.2015.1113118>>
- QUEIRÓS, M. y MARQUES DE COSTA, N. (2012). «Knowledge on Gender Dimensions of Transportation in Portugal». *Dialogue and Universalism Journal*, 3 (1), 47-69.

- RAINBOW EUROPE COUNTRY INDEX, RECI (2022). *Annual Review of the Human Rights Situation of Lesbian, Gay, Bisexual, Trans and Intersex People in Europe and Central Asia*. Recuperado de <<https://www.ilga-europe.org/report/rainbow-europe-2022/>>.
- RAINERO, L. (2009). «Ciudad, espacio público e inseguridad: Aportes para el debate desde una perspectiva feminista». En: *Mujeres en la ciudad: De violencias y derechos*. Santiago de Chile: Red Mujer y Hábitat de América Latina. Ediciones SUR, 163-176.
- RECALDE, L. (2020). «Politizaciones fronterizas: El “lugar” de las identidades sexuales disidentes en los espacios de la ciudad». *RELIES: Revista del Laboratorio Iberoamericano para el Estudio Sociohistórico de las Sexualidades*, 3, 178-208
- RODÓ-ZÁRATE, M. y BAYLINA, M. (2018). «Intersectionality in feminist geographies». *Gender, Place and Culture*, 25 (4), 547-553.
<<https://doi.org/10.1080/0966369X.2018.1453489>>
- RUIZ OLABUÉNAGA, J. I. (1996). «Metodología de la investigación cualitativa». *Revista Internacional de Sociología*, 0, 205-208.
- SABATÉ, A.; RODRÍGUEZ, J. y DÍAZ, M. (1995). «Mujeres, espacio y sociedad: Hacia una geografía del género». *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 30, 259-262.
- SANFÉLIX ALBELDA, J. y TÉLLEZ INFANTES, A. (2021). «Masculinidad y privilegios: El reconocimiento como potencial articulador del cambio». *Masculinities and Social Change*, 10 (1), 1-24.
<<https://doi.org/10.17583/mcs.2021.4710>>
- SCHNEIDER, J. y HOLZ-RAU, C. (2012). «Gendered travel mode choice: A focus on car deficient households». *Journal of Transport Geography*, 24, 250-261.
<<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.02.011>>
- SCHILT, K. (2011). *Just one of the guys?: Transgender men and the persistence of gender inequality*. Chicago: University of Chicago Press.
- SHAKIBAEI, S. y VOROBOVAS-PINTA, O. (2021). «Access to urban leisure: Investigating mobility justice for transgender and gender diverse people on public transport». *Leisure Sciences*, 1-19.
<<https://doi.org/10.1080/01490400.2021.2023372>>
- SOTO, P. (2017). «Diferencias de género en la movilidad urbana: Las experiencias de viaje de mujeres en el Metro de la Ciudad de México». *Transporte y Territorio*, 16, 127-146.
<<https://doi.org/10.34096/rtt.i16.3606>>
- TORO-JIMÉNEZ, J. y OCHOA-SIERRA, M. (2017). «Violencia de género y ciudad: Cartografías feministas del temor y el miedo». *Sociedad y Economía*, 32, 65-84.
- TRANSPTS METROPOLITANS DE BARCELONA, TMB (2021). *Protocol de Prevenció i Intervenció de l'LGTLBI-fòbia a les xarxes de transport de TMB*. Recuperado de <https://pro.static.gentmb.tmb.cat/s3fs-public/fitxers/1637917091/protocol_lgtbi-fobia_transport_public_v3-plantilla_corporativa.pdf>.
- TURISME DE BARCELONA. INTERNATIONAL PROMOTION DEPARTMENT (2017). «Case study 10: Diversity: a part of Barcelona's DNA». En: *Second Global Report on LGBT Tourism*. Madrid: World Tourism Organisation.
<<https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284418619>>
- VALENTINE, G. (1993). «(Hetero)sexing space: Lesbian perceptions and experiences of everyday spaces». *Environment and Planning D: Society and Space*, 11 (4), 395-413.
<<https://doi.org/10.1068/d110395>>

- VERLINGHIERI, E. y SCHWANEN, T. (2020). «Transport and mobility justice: Evolving discussions». *Journal of Transport Geography*, 87, 102798.
<<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102798>>
- WEINTROB, A.; HANSELL, L.; ZEBRACKI, M.; BARNARD, Y. y LUCAS, K. (2021). «Queer mobilities: Critical LGBTQ perspectives of public transport spaces». *Mobilities*, 16 (5), 775-791.
<<https://doi.org/10.1080/17450101.2021.1958249>>

