



UGR

Universidad
de **Granada**

Facultad de Ciencias Políticas y Sociología

Grado en Sociología, cuarto curso

Convocatoria Ordinaria de presentación del Trabajo de Fin de Grado

La calle más allá de la circulación: el caso de Granada

Investigación social aplicada a partir de datos secundarios y primarios

Presentado por:

D. Kristiyan Ivanov Milanov

Tutores:

Prof. D. Ricardo Duque Calvache, Prof.^a Ángela Mesa Pedrazas

2023/2024

Índice

0.	Resumen	3
1.	Introducción.....	4
2.	Marco teórico.....	5
2.1.	Una aproximación sistemática a la literatura sobre espacios públicos	5
2.2.	Espacios públicos, movilidad y actividad: estado de la cuestión	7
2.3.	Los espacios de la ciudad desde la mirada sociológica.....	9
2.4.	La calle como espacio vivido: las preferencias de los ciudadanos.....	12
3.	Metodología.....	14
3.1.	Objetivo general y objetivos específicos.....	14
3.2.	Métodos de investigación y muestreo	15
3.2.1.	Técnicas e instrumentos utilizados.....	15
3.2.2.	Calendario de trabajo	18
4.	Resultados.....	20
4.1.	Lugares cargados emocionalmente en la ciudad de Granada	20
4.2.	Infraestructura peatonal y barreras	27
4.3.	Prácticas sociales más allá de la circulación	29
4.4.	Claves del discurso joven sobre la ciudad.....	33
4.5.	Tráfico rodado y peatón: un antagonismo claro	34
4.6.	Ocio nocturno y restauración como constructores de identidad para el universitario granadino	36
4.7.	El sentimiento de (in)seguridad diferenciado por género y su localización.....	38
5.	Conclusiones.....	40
6.	Aprendizajes del grado y el TFG.....	42
7.	Referencias	42

Resumen

Las actividades peatonales en los entornos urbanos de la ciudad de Granada influyen en el uso y la percepción social de la ciudad. Utilizando encuestas, grupos de discusión y observación etnográfica, se identifican y categorizan las actividades sociales en las calles más allá del tránsito. Los hallazgos revelan que terceros lugares como las terrazas son centrales para las interacciones sociales, a menudo en conflicto con el uso de la infraestructura pública. La circulación vehicular no permite las interacciones sociales, resaltando la necesidad de una mejor gestión del espacio público como lugar físico. Además, se exploran las preferencias de los jóvenes de entre 18 y 29 años, mostrando patrones entre las prácticas sociales y la identidad urbana. Los resultados subrayan la importancia de las dinámicas sociales en la ciudad; poniendo en relieve la urgencia de crear espacios públicos inclusivos y vibrantes, superando los conflictos existentes, mejorando la calidad de vida y fortaleciendo los lazos comunitarios.

Palabras clave: calle; movilidad; espacio público; etnografía; Granada

Abstract

Pedestrian activities in the urban environments of Granada influence the use and social perception of the city. Using surveys, focus groups, and ethnographic observation, social activities on the streets beyond transit are identified and categorized. The findings reveal that third places like terraces are central to social interactions, often in conflict with the use of public infrastructure. Vehicular traffic hinders social interactions, highlighting the need for better management of public space as a physical place. Additionally, the preferences of young people aged 18 to 29 are explored, showing patterns between social practices and urban identity. The results underscore the importance of social dynamics in the city, emphasizing the urgency of creating inclusive and vibrant public spaces, overcoming existing conflicts, improving quality of life, and strengthening community ties.

Keywords: street; mobility; public space; ethnography; Granada

1. Introducción

La calle es más que baldosas y coches. Es el segundo lugar que más pisamos después de nuestra propia casa, si tenemos el privilegio de tener una; si no, solo nos quedaría el espacio público restante. A pesar de que existan en pueblos y aldeas, su papel en las ciudades es esencial, ya que, a mayor densidad poblacional, mayor necesidad de una infraestructura cómoda y eficaz para el desarrollo de las actividades cotidianas. La calle, más allá de ser un mero lugar de tránsito, es un espacio de interacción social y expresión cultural en sí misma. Sin embargo, la creciente urbanización y privatización han cambiado la naturaleza de estos lugares en la ciudad (Mesa-Pedrazas, 2023), por lo que una aproximación sociológica al fenómeno es imprescindible. El objetivo principal de este trabajo es comprender cómo las prácticas sociales influyen en la configuración y percepción social de los espacios públicos. Específicamente, se busca identificar y categorizar las actividades peatonales que ocurren en las calles más allá del tránsito, explorar los significados simbólicos y culturales asociados a estas prácticas y analizar las preferencias espaciales de los jóvenes de entre 18 y 29 años en relación con la ciudad.

El interés de esta investigación se justifica por su potencial para aportar conocimiento relevante en la gestión del espacio público y el análisis de políticas públicas en este sentido. Talavera-García y Valenzuela-Montes (2018) demuestran, en el caso de Granada, como la actitud hacia los espacios de la ciudad influye en su propio uso; aquí, la propuesta comprensión de las dinámicas sociales y los espacios vividos de la ciudad podría contribuir en la creación de entornos más inclusivos para la ciudadanía. Asimismo, el trabajo se enmarca en una beca de colaboración con el departamento de sociología, en concreto, en la investigación más amplia del proyecto MARBEL (PID2020-119569GA-100, 2023), llevada a cabo por el Laboratorio de Movilidad, Vivienda y Espacios (MoVivEsLab) de la Universidad de Granada.

La estructura del Trabajo de Fin de Grado se desarrolla en varias secciones. La primera parte ofrece una revisión teórica que contextualiza el tema, abordando conceptos clave como el espacio público, la movilidad urbana y los terceros lugares. A continuación, se expone el diseño metodológico de la investigación, que incluye una combinación de técnicas: análisis de datos secundarios, grupos de discusión y observación etnográfica. Seguidamente, se detallan los resultados obtenidos a través de estos métodos.

Finalmente, se discuten los hallazgos y sus implicaciones, siempre teniendo en cuenta las limitaciones de la propia investigación y las futuras líneas de estudio. Este trabajo busca proporcionar una comprensión profunda de las prácticas peatonales y su impacto en la vida urbana de Granada, ofreciendo *insights* que pretenden guiar futuras políticas urbanas y mejorar la experiencia de los usuarios en última instancia.

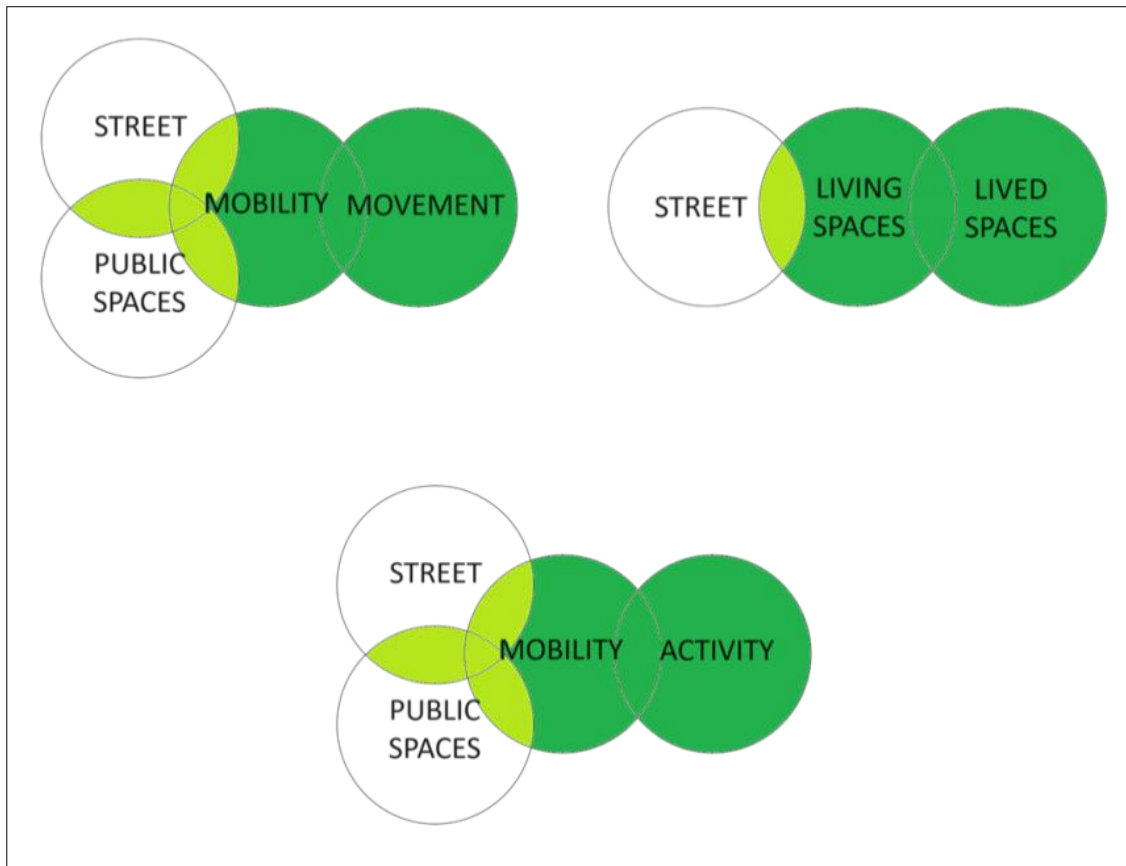
2. Marco teórico

2.1. Una aproximación sistemática a la literatura sobre espacios públicos

Montenys (2019, p.9) propone “distinguir la calle como infraestructura y como lugar” en sí mismo. Esto es, la calle cobra sentido en su cualidad de espacio público independiente de las fachadas de los edificios y el asfalto del suelo. Sin embargo, antes de entrar en las especificidades de las calles de Granada y sus funciones, que son el objeto principal de esta investigación, cabe hacer un recorrido por los principales conceptos de la sociología urbana en el tema. Para ello nos serviremos de la tesis de Mesa-Pedrazas (2023) y del libro previamente mencionado como guías en el desarrollo de la revisión. Por otro lado, se ha empleado el protocolo PRISMA (Tricco et al., 2018) junto con herramientas de inteligencia artificial con el fin de captar el máximo número de documentación científica pertinente. El proceso PRISMA (PRISMA-ScR) consiste en un manual detallado que establece estándares para la realización de revisiones sistemáticas estructuradas y coherentes, facilitando su evaluación y réplica de resultados. Las fases del proceso de revisión teórica se resumen gráficamente en el apartado primero de los [anexos](#).

Los términos de búsqueda empleados han seguido las siguientes configuraciones, donde la intersección representa el uso del término “AND” y la inclusión de ambos círculos sería el uso de “OR” en la búsqueda. Ya que las búsquedas se han realizado igualmente en español, empleando términos sinónimos, hace falta mencionar algunos aspectos referentes a las traducciones: se ha traducido *public spaces* por espacio público, *mobility* por movilidad y *movement* por su equivalente más cercano, que sería desplazamiento. Asimismo, se ha traducido *street* por calle, *living spaces* por espacios de vida y *lived spaces* por espacios vividos. En el caso de la primera y última configuración, se sustituyó *movement* entendido como movimiento por sus ambigüedades de significado en el inglés por *activity* (que en español sería actividad).

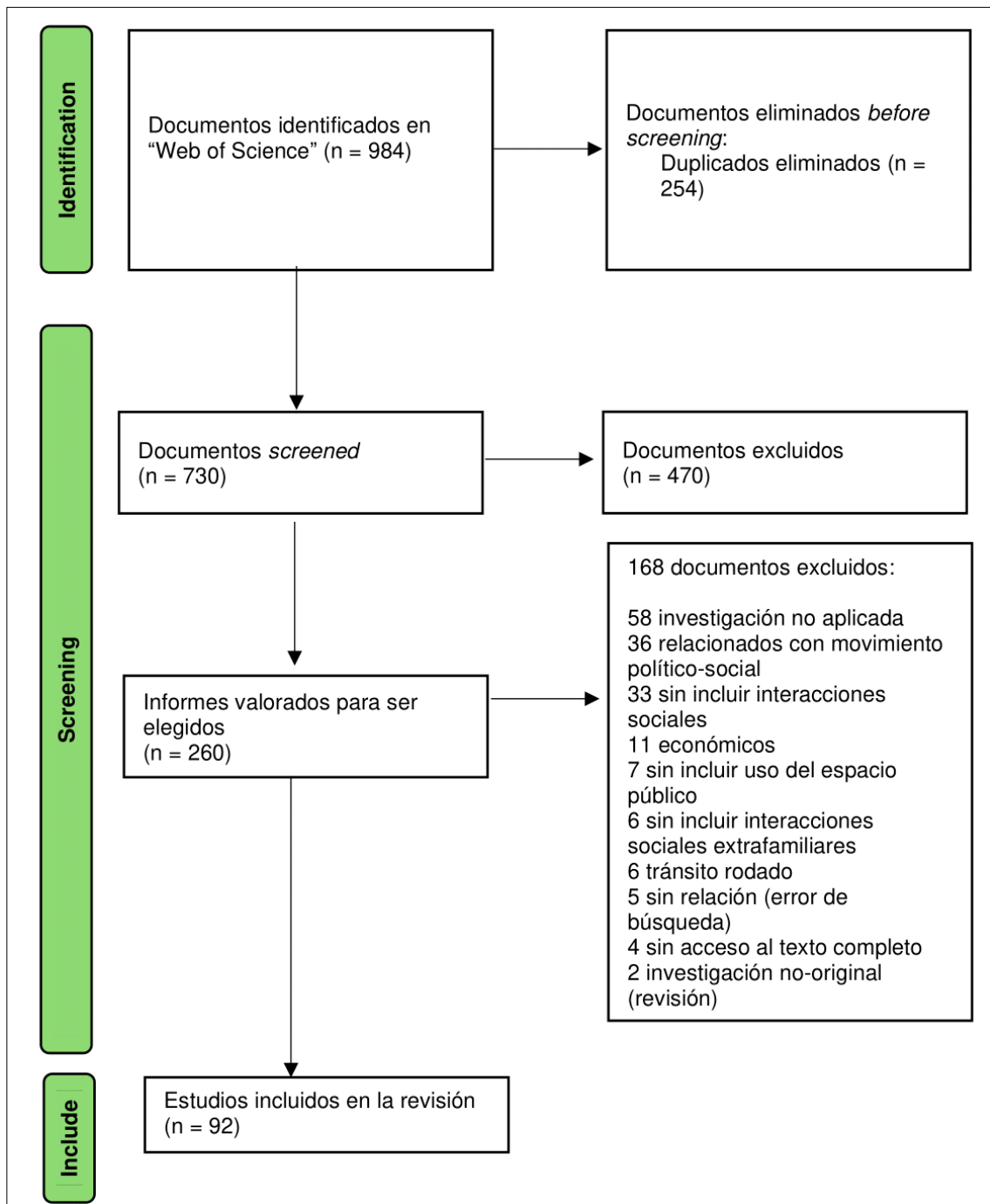
Figura 1. Configuraciones de términos de búsqueda para el protocolo PRISMA



Fuente: elaboración propia

En cuanto a los filtros aplicados en la revisión teórica, se ha optado por los artículos más relevantes en la materia independientemente del momento temporal; desde investigaciones clave del siglo XX hasta las aportaciones más contemporáneas. Asimismo, se han filtrado por tipo de publicación, incluyendo artículos, libros y capítulos de libro y excluyendo reseñas, comunicaciones a congresos y literatura gris. Además, tanto en Web of Science, Scopus, Google Scholar como Dialnet se han seleccionado las categorías o revistas (dependiendo de la plataforma) en el ámbito de estudio de las ciencias sociales -específicamente de la sociología, los estudios urbanos y la ciencia política-. Finalmente, tras el empleo de dichos filtros se cribaron los resultados de forma manual para descartar aquellos textos no relevantes para la investigación en curso. A continuación, se adjunta el diagrama de resultados del Protocolo PRISMA aplicado a la búsqueda en la base de datos de Web of Science.

Figura 1.5. Fases del protocolo PRISMA



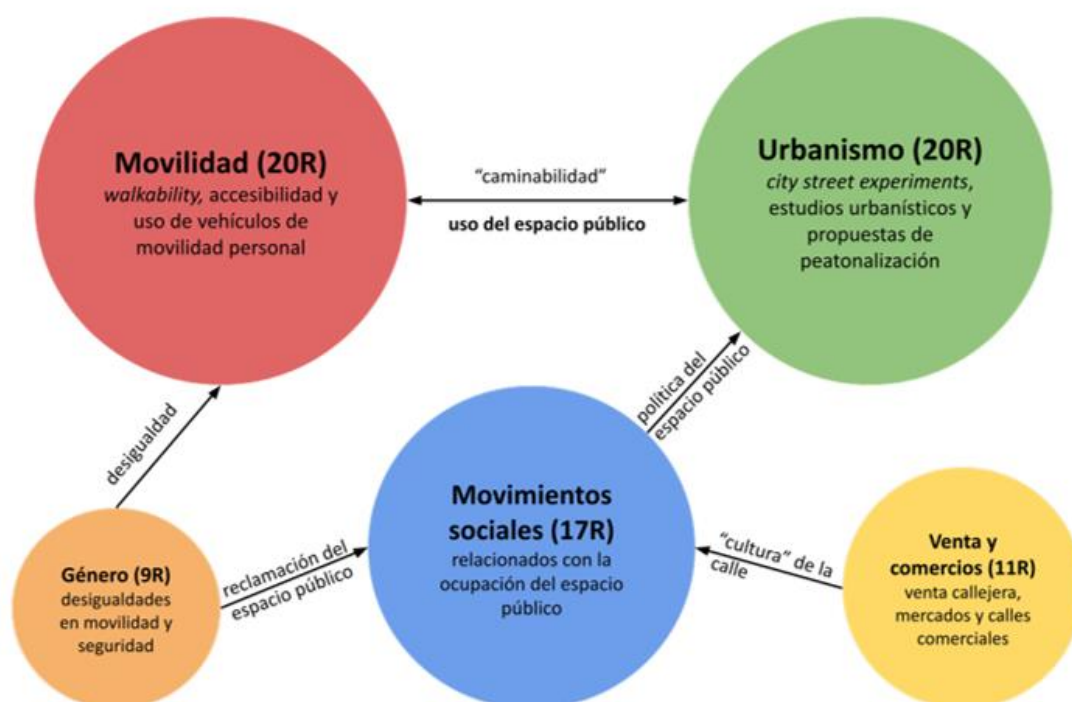
Fuente: elaboración propia

2.2. Espacios públicos, movilidad y actividad: estado de la cuestión

Tras la revisión de los artículos finalmente incluidos en la revisión, se ha podido extraer la siguiente situación del campo de estudio. En general, son cinco las esferas que dominan la búsqueda. La primera hace referencia a la venta callejera, los mercados

municipales y las calles comerciales en diversos contextos específicos: entre otros, México, Abuja, Riyadh o París. En general, se estudia el comportamiento espacial y la utilización del espacio público en relación a los comercios previamente mencionados. En segundo lugar, un tópico muy estudiado es el de la movilidad; *walkability*, accesibilidad de la infraestructura urbana y el uso de patinetes eléctricos y bicicletas como nuevas formas de desplazamiento. Un tercer resultado muy repetido, por el que se tuvo que modificar la configuración de la tercera búsqueda de *movement a activity*, es el estudio de los movimientos sociales relacionados con la ocupación del espacio público. Entre otros, se menciona *Occupy Wall Street*, el uso del espacio por parte de *skaters* y acciones de protesta llevadas a cabo en universidades por mujeres en India. Y es que la perspectiva de género en la revisión está presente con fuerza: se abordan las desigualdades en movilidad y la seguridad de las mujeres en la vía pública en diversos contextos urbanos. Por último, el quinto ámbito más presente es el referente al urbanismo. Desde aquí, se explican diversos experimentos callejeros (*city street experiments*) en ciudades de todo el mundo, como también otras soluciones científicamente avaladas a las congestiones de vehículos y propuestas de urbanismo adaptado al peatón. En la figura 2 se representa la importancia de los mayores campos

Figura 2. Diagrama de los campos identificados, según su importancia en cuanto a referencias y relaciones



Fuente: elaboración propia a partir de los resultados cribados del protocolo PRISMA

en la búsqueda, junto con un esbozo de las relaciones que guardan entre ellos. Se han excluido 15 estudios a vistas de su independencia de la clasificación mencionada.

Posteriormente, se ha seleccionado un pequeño número de estos artículos con el fin de ilustrar cada uno de los apartados del marco. De esta selección son, por ejemplo, las investigaciones de Smeds y Papa (2023), Young (2012), Von Schönfeld y Bertolini (2017) y Talavera-García y Valenzuela Montes (2018), entre otros. En caso de un mayor interés en esta fase, se pueden consultar los artículos cribados, junto con otros extraídos del mismo motor y otros en los archivos de Excel del segundo apartado de [anexos](#).

2.3. Los espacios de la ciudad desde la mirada sociológica

Para comprender plenamente el fenómeno de la vida urbana en sus calles es imperativo revisar algunos de los conceptos que delimitan los confines y libertades de las ciudades. El espacio se entenderá desde una perspectiva sociológica, siguiendo a Mesa-Pedrazas (2023, p.22), tanto en su vertiente física o territorial, y sobre todo en su experiencia más social donde representará una “realidad experimentada de manera colectiva” que inevitablemente genera una carga simbólica digna de estudiar. El primero de estos espacios será el público, siendo la calle el mayor espacio público “detrás de la puerta”, que curiosamente está fuera de la casa y al mismo tiempo lleva a ella (Montenys, 2019). Generalmente, se ha construido su definición en base a su contrario, el espacio privado, en dos sentidos (Mesa-Pedrazas, 2023, p.47). El primero es la propiedad pública del mismo, pues las calles como todo el espacio público (o bienes de dominio público, en términos jurídicos) pertenecen, en el caso de España y según el Real Decreto 1372/1986, a las Entidades Locales y serán de servicio público. Esto recoge con claridad las calles, plazas, parques, fuentes, caminos y puentes, entre otros. En segundo lugar, Devereux y Littlefield (2017) tratarán esta idea del uso colectivo como segundo criterio diferenciador del espacio común. En contraste, el espacio privado se define por la propiedad particular del mismo y su empleo personal.

La relación entre los dos es más bien ambigua, pues muchas veces es difícil señalar la frontera entre los mismos. Una calle sin salida rápidamente se puede convertir en privada por su uso exclusivo por parte de los residentes de las zonas contiguas (véanse las calles en Londres de la serie *Top Boy* de Netflix), al igual que un territorio de propiedad privada puede pasar a público por el mismo motivo (véase el caso de las

terrazas de Burgos relatado en Carro, 2023). La distinción clara de lo público y lo privado es una característica fundamental para que una calle sea percibida como segura, y así ocurre en la realidad. La liquidez de los límites entre estos espacios ha requerido la construcción de conceptos alternativos que acojan estas condiciones: uno de ellos son los terceros lugares, aquellos que no son ni la vivienda ni el lugar de trabajo pero que sirven para el uso colectivo. Oldenburg (1989) pone de ejemplo los bares o los cafés, que se presentan como alternativa a un espacio público deficiente. Por otra parte, llama la atención el rol de los balcones, las vitrinas o los ascensores por su conexión de lo privado y lo común. A veces son categorizados como espacios intermedios (Delgado Perera, 2015), “no lugares”, desde la perspectiva de Max Augé (Arriagada, 2013) o “puntos de unión” de los espacios (Montenys, 2023, p.66-72). A pesar de tratarse de un conjunto heterogéneo de elementos del imaginario urbano, todos se entenderían en el contexto de evolución de la modernidad, donde las interacciones humanas son efímeras y la identidad es cada vez más individualizada e introspectiva.

Al observar los estudios de la ciudad desde lentes sociológicos se debe hablar necesariamente de los espacios de vida y los espacios vividos. Los espacios de vida o *living spaces* remiten al área física de desarrollo de la vida cotidiana (Courgeau, 1988, en Mesa-Pedrazas, 2023, p.34). La relación domicilio y trabajo es fundamental en la configuración de esta dimensión (Lindon, 1997) y, además, se debe vincular al concepto de movilidad pues estos modificarían su tamaño según la misma. En definitiva, el espacio de vida es el territorio recorrido u ocupado por una persona en su día a día. Más adelante se verá con otros casos como varían según las características sociodemográficas del usuario.

En la otra cara de la moneda encontramos los espacios vividos, la dimensión social compartida de los espacios de vida (Lefebvre, 2013). Es precisamente la carga simbólica de los lugares lo que interesa en este caso, cómo se construyen los mapas de la ciudad en las subjetividades de cada persona y esencialmente cómo cada ciudadano vive la realidad urbana. Mesa-Pedrazas (2023, p.35) describe de forma ilustrativa el primero como el “área de acción (...) cotidiana en un territorio” mientras que “el espacio vivido es el recubrimiento social”. En este sentido, interesa la reflexión de Young (2012) sobre la criminalización del arte callejero y el grafiti, puesto que desde la perspectiva sociológica entraría como una forma más de expresión simbólica en las ciudades, mientras que a ojos de la ley constituye un crimen al mobiliario urbano.

Con respecto a la movilidad, se podría decir que es el aceite que mueve los engranajes de la urbe, aquello que obedece la interacción entre el espacio y el tiempo propia de los humanos en movimiento. Kaufmann (2006, citado en Módenes, 2007) distingue cuatro tipos de movilidad: la cotidiana, la residencial, la migración y por viaje. Los desplazamientos humanos por las urbes se realizan mediante transporte público, privado (incluyendo los vehículos de micromovilidad) o a pie, esencialmente. Sobre todo, en lo que el espacio público se refiere, el escenario principal de la movilidad son las calles en todas sus formas. Aunque la movilidad no es igual para todos. Investigaciones recientes apuntan que hay diferencias significativas en movilidad urbana según el género y las características socioeconómicas de los individuos. Macedo et al. (2022) demuestran cómo el incumplimiento de estas necesidades de movilidad de los grupos vulnerables reducen sus oportunidades de vida en general, afectando especialmente a las mujeres independientemente de su nivel socioeconómico. Torrado, Romaní Fernández y Susino (2018), en cambio, comprueban como existen pautas de movilidad diferentes para el *commuting* o desplazamiento al trabajo entre hombres y mujeres, donde la presencia de las segundas sería mucho mayor en empleos a tres kilómetros de la residencia, mientras que los varones estarían más representados en los trabajos a media y larga distancia del domicilio. Esto no quiere decir que las mujeres tengan una mayor facilidad en la conciliación hogar-trabajo, más bien es su excesiva carga laboral doméstica y la segregación ocupacional de muchas esferas profesionales la que les obligará a postular por este tipo de empleos. Con respecto a la variable económica, investigaciones como la de Tao et al. (2020) de Hong Kong (o la anteriormente mencionada de Macedo et al., 2022), muestran que la mejora y expansión del transporte público (ya eficiente) de la ciudad no ha alterado el espacio de movilidad cotidiana de las personas de menores ingresos; dando a entender que hay factores intermedios de mayor peso en esta relación.

Complementariamente, Moreno, Prados y Cuenca-Piqueras (2022) comprueban la relevancia de un factor clave en las diferencias de movilidad: el acoso callejero. A partir de un análisis factorial de una encuesta europea de 2012, concluyen que prácticamente la mitad de las mujeres residentes en Europa (44,2%) evitan ciertos espacios de la ciudad por miedo a ser atacadas. Es más, el 45,8% de las mujeres jóvenes cambian su ruta como estrategia para lidiar con la inseguridad en los espacios públicos; teniendo que interrumpir alguna vez, 1 de cada 4, las actividades recreativas a consecuencia de esta sensación en el espacio público. Cabe mencionar que se encuentra correlación

directa entre la presencia de acoso callejero a mujeres y los ingresos por cápita del país: los países más enriquecidos presentan un mayor acoso, según el estudio mencionado. En la misma línea, Imanza Avendaño, Romero-Mendoza y Gómez San Luis (2022) estudian cualitativamente la exposición a la delincuencia callejera en el caso de México, y apuntan que las mujeres jóvenes serían el grupo más vulnerable a este fenómeno, experimentando también restricciones de movilidad.

2.4 La calle como espacio vivido: las preferencias de los ciudadanos

Las calles, en cuanto a movilidad, serían las venas y arterias de la ciudad viva. Cómo perciben estos espacios los residentes es relevante para la disciplina sociológica. En efecto, Smeds y Papa (2023) se hicieron esta misma pregunta en su estudio con una muestra de más de 500 personas en las ciudades de Múnich, Bolonia y Londres, donde tuvieron lugar algunos *street experiments*. Sus resultados afirman que los ciudadanos valoran la dimensión funcional en cuanto a *public life* (entendido como actividades recreativas y los significados de estos espacios en relación con la vida en la ciudad) por encima de la movilidad (no-recreativa). En el caso de Granada, Talavera-García y Valenzuela-Montes (2018) pusieron en relieve las actitudes de la población con respecto a las zonas peatonales. Los encuestados no solo demostraron una actitud positiva hacia caminar (que aumenta con la edad), sino que valoran especialmente las calles de tipología bulevar o comerciales, destacando especialmente la presencia de arbolado o iluminación como características importantes. En el continente americano, Mehta (2009) observó cualitativamente como las calles representaban una parte necesaria del espacio público de la ciudad de Massachussets: tanto a nivel funcional, como social o de ocio. En la ciudad de Estambul, Warakanyaka y Atmodiwirijo (2017) ven como ocurre lo mismo: la calle es un espacio de vida indispensable para la calidad de vida de los residentes. Añaden como, en muchos casos, la misma se ve estigmatizada por su asociación a comunidades en situación de vulnerabilidad o excluidas. La arquitectura hostil es la materialización de esta tendencia en el día a día.

Volviendo a Granada, Conde (1999) realiza una aproximación muy precisa a la dimensión social de la ciudad para la época de su trabajo. Explica como Granada es compartida por tres grupos que raramente coinciden en espacios de vida: estudiantes, turistas y granadinos. Además, la divide en varias zonas y valora la satisfacción de sus habitantes. Las mismas serían: centro, barrios históricos (Albaicín, Sacromonte y

Realejo), barrios populares (Zaidín y la Chana), la zona “oscura” (Plaza de Toros y Pajaritos, fundamentalmente) y los barrios periféricos (Almanjáyar). La satisfacción más fuerte sería la de los residentes del Zaidín y la Chana, que el autor relaciona con la presencia de redes familiares. Lo cierto es que hoy la situación es diferente y las calles de la ciudad no son pobladas por la misma gente que en los 2000. Los tejidos sociales de los barrios se han transformado y con ello los espacios vividos de sus habitantes. Investigaciones en profundidad como la de Duque-Calvache (2010) apuntaba a los cambios en el Albaicín como un hecho novedoso consecuente de la intensa turistificación del área, lento pero definitorio en las experiencias cotidianas de los residentes. González-Cuccaro (2021) analiza detalladamente el proceso de gentrificación del barrio del Realejo y alrededores, desencadenando el desplazamiento de los residentes de menores recursos económicos por una clase adinerada. Véase, por ejemplo, el caso de la Plaza del Campillo, pasando de las zonas más pobres de la ciudad en 1930 a una de las más caras en la actualidad (p.105, ídem).

No cabe duda de que la calle siempre ha sido un lugar vivo y vivido, donde transitar, pero también donde parar, jugar, quedar o incluso habitar. Czyński (2021) afirma que en el pasado era un lugar de socialización básico que formaba parte de la identidad cultural de sus habitantes. Añade que el aumento de la movilidad ha convertido a la calle en un espacio de flujos donde la identidad se funde. Y hasta cierto punto es cierto, si no fuese porque ya en la Roma imperial el foro y sus calles cumplían la misma función, al igual que en las Polis griegas. Por tanto, la calle es reflejo de la sociedad misma, y también de sus cambios históricos.

Por otro lado, Borja (2011, p.44) explica cómo el espacio público está íntimamente relacionado con la democracia y los derechos de los ciudadanos y que los aspectos urbanos excluyentes deben de ser objeto de crítica, así como se debe de luchar contra la privatización del espacio común en las urbes. Son estas corrientes críticas del urbanismo del siglo XX y XXI las que permiten la aparición de los mencionados *street experiments* en las ciudades alrededor del mundo. Von Schönfeld y Bertolini (2017) analizan la cuestión de cómo pueden planificarse las calles para dar cabida al movimiento, la interacción y la habitabilidad. Sugieren que existen tensiones entre movilidad e interacción (sobre todo en cuanto a los coches), la inclusividad del entorno y los incentivos económicos externos de los urbanistas encargados de estos proyectos. Varios experimentos en calles han sido estudiados por Bertolini (2020), quien recalca el

impacto positivo de los mismos en la movilidad, seguridad, actividad física y cohesión social de los residentes.

En definitiva, la calle es una fuente clave para el estudio de la vida social. La espontaneidad, cotidianidad y naturaleza performativa de nuestro paso por ella es lo que la hace tan interesante para el saber sociológico, quien será encargado de descifrar los códigos y patrones sobre los que caminamos.

3. Metodología

Visto el complejo abanico de posibilidades que se abren en cuanto al estudio de las calles y el espacio público como “laboratorio” (Hubbard y Lyon, 2018) del estudio de la sociedad, la investigación presente irá orientada según la pregunta de investigación:

¿Cuáles son las prácticas cotidianas no vinculadas al tránsito vehicular en las calles y plazas de Granada y cómo contribuyen a la diversidad funcional del espacio público?

Asimismo, esta pregunta se transforma en la siguiente jerarquía de objetivo general y específicos, con fines aplicativos respecto a las fases de trabajo de campo.

3.1. Objetivo general y objetivos específicos

- OG: Examinar cómo las actividades peatonales desarrolladas en los entornos urbanos de Granada moldean el uso y la percepción social de la ciudad.
 - OE1: Identificar y categorizar las actividades y prácticas sociales desarrolladas en las calles de la ciudad más allá de la circulación.
 - OE2: Explorar los significados simbólicos y culturales asociados con estas prácticas, así como su influencia en la identidad urbana de la ciudad de Granada.
 - OE3: Analizar las preferencias acerca de los lugares por parte de la población joven universitaria granadina entre los 18 y 29 años.

3.2. Métodos de investigación y muestreo

A partir de las investigaciones previas en el campo de estudio y por su aplicabilidad al objeto, se ha optado por el empleo de una metodología mixta, combinando diferentes técnicas y fuentes de datos. Esta incluye el análisis interpretativo y espacial de datos secundarios procedentes de la encuesta de espacios vividos del proyecto MARBEL (PID2020-119569GA-100, 2023), y el análisis de datos primarios, generados por el

Figura 3. Diagrama del proceso investigador



Fuente: elaboración propia

autor a través de la realización de dos grupos de discusión y diferentes sesiones de observación etnográfica. En la figura 3, se adjunta un diagrama de la planificación del proceso investigador en su conjunto.

3.2.1. Técnicas e instrumentos utilizados

En primer lugar, se realizaron un total de dos observaciones exploratorias en horarios, días y localizaciones diferentes a modo de piloto de la ficha de observación elaborada y como base para la redacción del guion del grupo de discusión. El diseño de los instrumentos anteriores se complementó con resultados de la encuesta MARBEL, cuyo tema de “espacios de vida y espacios vividos” se relaciona íntimamente con la investigación presente.

Con las herramientas pulidas, se procedió al empleo de los grupos focales. En estos, se contempló el uso de los mapas con pegatinas al final de las sesiones con la finalidad de

capturar las preferencias de los participantes con mayor concreción. En cuanto a la muestra, se ha aplicado una estrategia intencional por el mecanismo de bola de nieve a partir de las redes propias del investigador. Se llevaron a cabo dos grupos heterogéneos entre sí según la variable género (en relación con los resultados comprobados en las investigaciones de Macedo et al., 2022; Moreno, Prados y Cuenca-Piqueras, 2022; Imanza Avendaño, Romero-Mendoza y Gómez San Luis, 2022; Torrado, Romaní Fernández y Susino, 2018) para asegurar la igual representación de opiniones. Cada grupo se ha compuesto de 6 participantes (siguiendo las recomendaciones de Valles, 1999, p.352), enmarcados en el rango de edad “joven”, por las características de su comportamiento urbano (Imanza Avendaño, Romero-Mendoza y Gómez, 2022), su especial protagonismo en las ciudades en general (Skelton y Gough, 2013) y en específico en Granada por su rol como “estudiantes” (Conde, 1999). Por tanto, el rango de edad de la muestra ha sido entre 18 a 29 años, con necesidad de que fuesen residentes en el momento del grupo en la ciudad.

En la próxima página se adjunta el guion de temas y subtemas para el grupo de discusión; junto con las preguntas formuladas en la actividad de localización en mapa. Igualmente, se adjuntan otros detalles técnicos de los grupos de discusión en el apartado tercero en el documento de [anexos](#).

A continuación, se realizó la observación etnográfica del fenómeno en la que se buscó la diversidad de zonas y participantes según criterios sociodemográficos. La elección de la técnica se basa en su capacidad de documentar de forma inmersiva y natural las prácticas sociales de las calles (como lo hacen en sus estudios Conde, 1999; Mehta, 2009; Warakanyaka y Atmodiwirjo, 2017 y Mesa-Pedrazas, 2023), además de poder capturar el dinamismo y los significados asociados al uso de los espacios públicos de la ciudad. En este marco, se introdujo la metodología móvil en forma de recorridos marcados, conformes a la naturaleza en constante cambio de las urbes (Pellicer, Vivas-Elías y Rojas, 2013).

Tabla 1. Guion de temas para el grupo de discusión.

<p>1. Introducción y presentación</p> <p>Impulso inicial: <i>¿Cuál es vuestra calle preferida de la ciudad de Granada y por qué?</i></p>
<p>2. Percepción y experiencias en la calle</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Entorno urbano: espacios públicos y privados, arquitectura y organización de la ciudad para los usuarios. ○ Diferencias de género, clase y etnia en la experiencia del espacio público. Acoso callejero, racismo y barreras.
<p>3. Usos y prácticas sociales</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Actividades culturales y recreativas en la calle: paseos, comidas, bares, festividades (Navidad, Semana Santa, Cruces...). ○ Interacciones sociales en las vías: encuentros, enfrentamientos, flujos de personas. ○ Presencia de terceros lugares en la cotidianidad: bares, cafeterías, tiendas...
<p>4. Identidad y significados asociados</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Construcción de la identidad urbana a través del uso del espacio público. Caso andaluz, granadino y subgrupos de identidad urbana dentro de la ciudad (canis, cayetanos, guiris, personas ancianas). ○ Relación entre la identidad personal y la identidad urbana. Retroalimentación ciudad-residentes.
<p>5. Movilidad urbana</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Cambios a lo largo del tiempo en la percepción y el uso de la calle: obras, facilidades y preferencias. ○ Accesibilidad de los espacios no vinculados al tránsito de vehículos en la ciudad de Granada. Zonas peatonales, calles comerciales, calles no accesibles para coches y zonas verdes.
<p>6. Valores y desafíos del espacio público</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Valoración de la diversidad funcional del espacio público: fines de circulación, recreativos- desde la restauración, el descanso, deporte o socialización- y de significado para la identidad urbana (por ejemplo, el paseo de los tristes para los turistas o Pedro Antonio para los estudiantes) ○ Propuestas para mejorar la experiencia del espacio público en Granada
<p>7. Localización en mapa físico</p> <ul style="list-style-type: none"> I. ¿Cuál es vuestra calle preferida de la ciudad de Granada? II. ¿Y la que menos? III. ¿Podrías localizar vuestro domicilio de forma aproximada en Granada?

Fuente: elaboración propia

Se ha aplicado un muestreo opinático estratégico, seleccionando tres zonas representativas: una en Centro-Sagrario, otra en los barrios históricos del Albaicín y Sacromonte y una tercera en los barrios populares de la Chana y el Zaidín. El criterio de esta elección se fundamenta en la comprensión contemporánea de los apuntes de Conde (1999) sobre la ciudad de Granada. Se han realizado un total de seis horas de observación móvil durante la primavera de 2024. La duración de cada sesión ha dependido del tiempo en alcanzar la saturación teórica del investigador en cada una de ellas (entorno a una hora); mientras que los recorridos, por su parte, se han fijado una vez verificada la validez de la ficha de observación tras la fase exploratoria del estudio. Aquí, la ficha de observación teórica empleada para la observación, mientras que el diario de campo completo con fichas rellenas se puede consultar en el apartado quinto de [anexos](#).

Tabla 2. Ficha de observación teórica.

Observación	Recorrido, condiciones meteorológicas, fecha y hora (de inicio y fin).
Imágenes del lugar y descripción del entorno	Fotografías del lugar, arquitectura, presencia de mobiliario urbano y distribución del espacio.
Temas de interés	<ul style="list-style-type: none"> • Personas presentes (perfil sociodemográfico, vestimenta y actitudes o gestualidad). • Movilidad: posibles tipos y medios empleados. • Actividades no directamente relacionadas con el tránsito. • Interacciones sociales entre individuos, intragrupo e intergrupo. • Interacciones entre personas y entorno: tiendas, fachadas, escaparates, balcones, fuentes... Construcción del espacio de vida en cuanto a su colocación. • Áreas del espacio: funciones asociadas, fronteras entre espacio público y privado, terceros espacios, zonas verdes. • Ambiente sonoro: música y ruido.
Notas	Hechos acontecidos en cada sesión y reflexiones del investigador.

Fuente: elaboración propia

3.2.2. Calendario de trabajo

Con fines organizativos, se creó un calendario por fases del trabajo de campo, los análisis y la redacción de conclusiones de la investigación. El mismo ha estado sujeto a cierta flexibilidad según la complejidad imprevista de las tareas en cada uno de los momentos.

Tabla 3. Calendario de trabajo.

Exploración
<p>Fase 0: <i>Realización observaciones piloto</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • En días, lugares y franjas temporales diferentes, se realizaron dos observaciones en total con el fin de comprobar la validez de la ficha de campo. <p>Fase 1: <i>Revisión de la encuesta de espacios vividos del proyecto MARBEL</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Análisis comprensivo y espacial de los resultados de la encuesta enmarcada en el proyecto MARBEL. Recolección de nueva información respecto a los espacios vividos en la ciudad de Granada. • Corrección de la ficha de observación y guion de los grupos de discusión para su uso final.
Grupos de Discusión
<p>Fase 2: <i>Identificación y reclutamiento de participantes</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Búsqueda de contactos que puedan colaborar en la captación de participantes. <p>Fase 3: <i>Realización de dos grupos de discusión</i></p> <p>Fase 4: <i>Análisis preliminar de resultados</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Transcripción y análisis de datos cualitativos.
Observación etnográfica
<p>Fase 5: <i>Selección de áreas de observación</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluación y selección final de los lugares y recorridos de observación. • Familiarización con el entorno y revisión de la literatura relevante. <p>Fase 6: <i>Observación continua en las áreas seleccionadas (6h)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Registro detallado de actividades, interacciones y características del entorno. • Reflexiones de campo y ajustes en la estrategia de observación según las dinámicas identificadas. <p>Fase 7: <i>Análisis de datos de observación etnográfica</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Transcripción de la información obtenida. • Comparativa teórica con la revisión científica inicial. • Integración de datos etnográficos con los resultados de los grupos de discusión.
Análisis y Síntesis
<p>Fase 8: <i>Análisis de resultados</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Análisis comparativo de datos de grupos de discusión y observación etnográfica. <p>Fase 9: <i>Redacción de conclusiones y planteamiento de artículo científico</i></p>

Fuente: elaboración propia

4. Resultados

4.1. Lugares cargados emocionalmente en la ciudad de Granada

En el marco del proyecto MARBEL (PID2020-119569GA-100), durante los meses de mayo y junio de 2023, el personal del Laboratorio de Movilidad, Vivienda y Espacios (MoVivEs_Lab) de la Universidad de Granada encuestó a un total de 380 participantes. El objetivo principal de la investigación es cercano al del presente estudio: “conocer los espacios de vida de la población de la ciudad de Granada a través de su movilidad cotidiana”. Para ello, se realizó una encuesta sobre las actividades realizadas en un día laboral y un fin de semana, geocalizando los puntos donde se habían realizado dichas actividades, permitiendo mapear los espacios de vida de los encuestados. Los datos fueron procesados y organizados en un libro de cálculo y en cartografía para su tratamiento con un Sistema de Información Geográfica (QGIS) . En aras de una mayor consistencia con el trabajo, se han filtrado las respuestas quedándose solamente las pertenecientes al municipio de la ciudad de Granada, ya que los resultados originales comprendían cualquier tipo de movilidad, dentro y fuera de la ciudad. Además, en el proyecto cartográfico se ha añadido una capa satélite de Google Maps, la división barrial y la propia área del municipio (estas dos últimas procedentes de los datos espaciales de referencia de Andalucía- IECA).

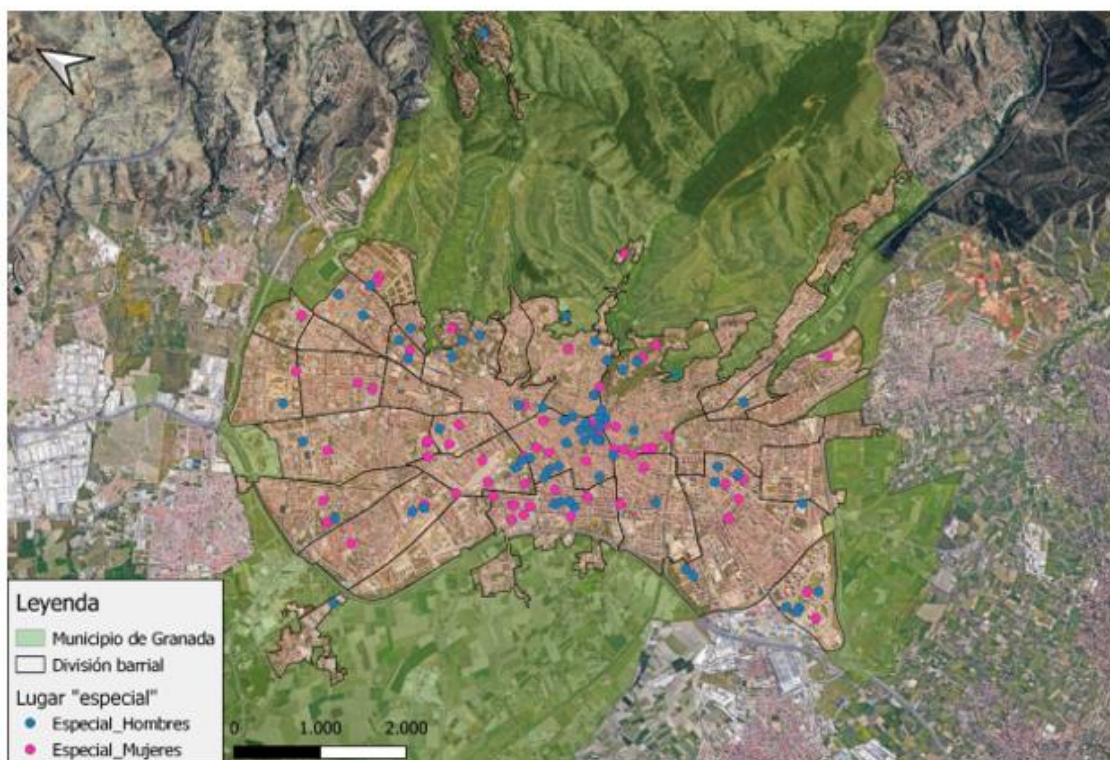
Las variables analizadas para este TFG han sido tres, codificadas como “especial”, “miedo” y “estrés”. A continuación, se analizarán interpretativamente los resultados de cada una, teniendo en cuenta los lugares escogidos, las razones subyacentes y su posible relación con el perfil demográfico de los encuestados.

A. *Lugar especial*

La pregunta del cuestionario pedía a los sujetos de estudio identificar lugares cotidianos que sean especiales para los entrevistados y que no hubieran sido reportados antes en la encuesta (como ya habían sido la vivienda, el lugar de trabajo o estudios y otros). Se han elaborado dos mapas, por sexo y edad del encuestado. En cuanto a las localizaciones de estos sitios en la ciudad, la distribución es desigual. Se observa como la mayoría de los puntos se localizan en los barrios de Centro-Sagrario, Albaicín y San Matías-Realejo. En realidad, esta distribución puede atender el carácter histórico y/o comercial, principalmente orientado al ocio, de estas zonas. Revisando los resultados en

específico, se puede comprobar como por el Albaicín frecuente el uso de los miradores con fines recreativos o los paseos de disfrute. Por su parte, el Realejo destaca por el ocio (ya sea en restauración, caminatas o cafeterías). Lo mismo ocurre en Centro-Sagrario. Camino de Ronda responde a unos usos más residenciales: supermercados y trabajo; exceptuando el caso de la calle Pedro Antonio de Alarcón con el ocio nocturno. Los barrios del Zaidín, la Cruz, Fígaros y la Plaza de Toros recogen una serie de lugares especiales vinculados con los lazos de familia, así como apuntó Conde (1999) en su momento: por ejemplo, el participante 265, menciona el “bar La Delicia” porque es el bar al que va con su padre, o el 74, quien marca la plaza de Toros porque es donde vive su madre. Por otra parte, el Campus de la Salud es especialmente importante para la gente adulta y anciana, precisamente por los centros de atención médica; mientras que en San Ildefonso ocurre algo parecido con los jóvenes y las facultades del campus de la Cartuja.

Figura 4, mapa de lugares especiales según el sexo del encuestado



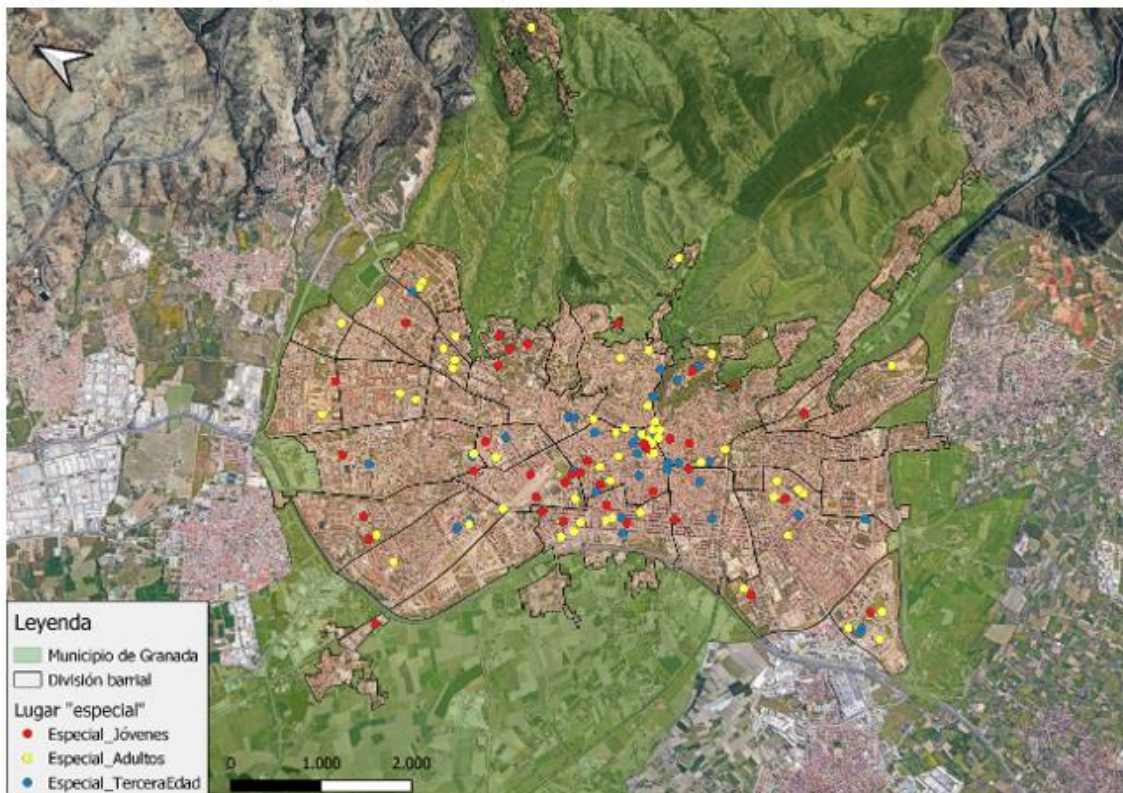
Fuente: elaboración propia en QGIS a partir de los datos de la encuesta de espacios vividos de MARBEL 2023, datos espaciales de referencia de Andalucía (IECA, 2023) y Google Maps.

Según el sexo del encuestado, podemos observar ligeras diferencias en las respuestas. A nivel de localización, a pesar de un aparente reparto equitativo, el mapa muestra como los hombres son mayoritarios en la zona de Centro-Sagrario; mientras que las mujeres

distribuyen su lugar especial con mayor intensidad en Camino de Ronda y Realejo-San Matías. Analizando en profundidad la tipología de las respuestas, se puede detectar una presencia prácticamente exclusiva de los bares como lugares preferidos entre algunos hombres. Las entrevistadas de sexo femenino, por su parte, nombran con mayor frecuencia las zonas peatonales como localizaciones favoritas.

El reparto de lugares especiales según la edad del encuestado es relevante para nuestro análisis: a nivel interno, las personas de tercera edad (mayores de 64 años) distribuyen sus respuestas en los barrios históricos- Centro, Albaicín y Realejo. Es probable que esta relación se deba a la cercanía de sus viviendas a estos sitios: como en el caso del participante 6, quien elige el supermercado Dani por cercanía a su domicilio y la

Figura 5, mapa de lugares especiales según la edad del encuestado



Fuente: elaboración propia en QGIS a partir de los datos de la encuesta de espacios vividos de MARBEL 2023, datos espaciales de referencia de Andalucía (IECA, 2023) y Google Maps.

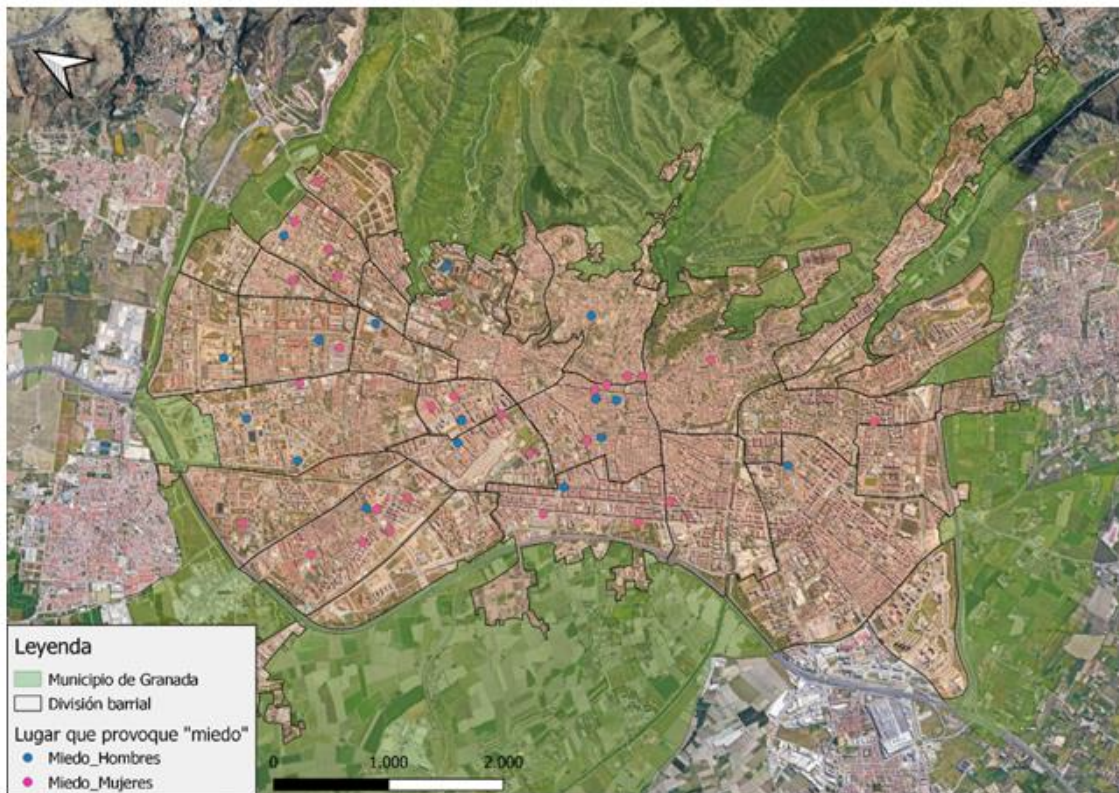
facilidad de acceso. Las personas adultas (de 30 a 64 años) repiten las zonas históricas de la ciudad como lugares donde se encuentran sus espacios favoritos. En segundo puesto, colocan Camino de Ronda y el Zaidín. La población joven (de 18 a 29 años) destaca en la zona de San Ildefonso por las facultades del campus Cartuja, al igual que la zona de Pajaritos con Paseillos Universitarios, donde se encuentra el campus de

Fuentenueva y las facultades de ingeniería. En cuanto a los distritos periféricos, hay una distribución relativamente equilibrada por edad, con una presencia ligeramente mayor de población adulta en cuanto a la elección de su lugar “especial” de la ciudad.

B. Lugar que produce miedo

El miedo surge como emoción central que guía los usos de la ciudad, sobre todo para las mujeres, como se ha comprobado con anterioridad por Moreno, Prado y Cuenca-Piqueras (2022). Por ello, se deben de estudiar los lugares de la vida cotidiana que causan esta sensación en la población granadina, en este caso, según el sexo.

Figura 6, mapa de lugares que producen miedo según el sexo del encuestado



Fuente: elaboración propia en QGIS a partir de los datos de la encuesta de espacios vividos de MARBEL 2023, datos espaciales de referencia de Andalucía (IECA, 2023) y Google Maps.

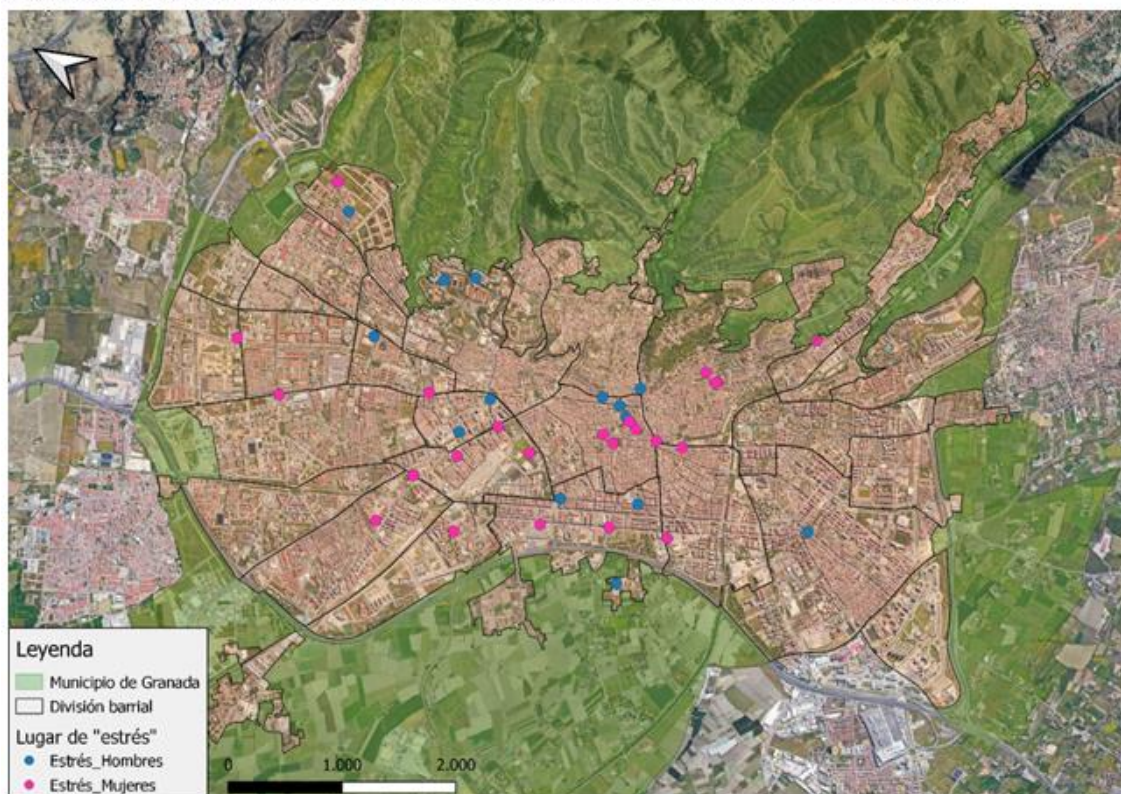
En término general, llama la atención la dispersión de los puntos sobre todo en la zona norte de la ciudad mientras que en los distritos sur apenas se dan. Igualmente, en este caso hay 27 puntos de mujeres frente a 18 de hombres; entre los mismos, hay muchos que son los propios domicilios de los encuestados. Los motivos se pueden agrupar de la siguiente forma: los relacionados con el ambiente, con la población y con la delincuencia. Los primeros, hablan del tráfico y las congestiones de vehículos; y, por otro lado, de la inseguridad de noche o en zonas oscuras. En especial, entre las mujeres,

la Chana y el Albaicín son lugares que causan miedo por este último motivo. Una razón recurrente entre los encuestados (independientemente del sexo, en este caso) a la hora de explicar el origen del miedo es la alusión a la “gente rarilla” o el “perfil de la población”. Esta respuesta se da, en su mayoría, en los puntos localizados en los barrios periféricos del norte ciudad: la Cruz, Chana, Cartuja y Almanjáyar (aunque también hay algunos en el centro). En cuanto a crímenes, se temen los robos en el barrio de Centro-Sagrario y el Albaicín, mientras que el miedo por acoso callejero se manifiesta en Plaza Toros por una participante.

Es importante tener en cuenta la adaptación de los desplazamientos cotidianos según la comodidad de las rutas, es por ello que tal vez muchos de los encuestados eviten lugares que les produzcan miedo en sus rutas habituales y no los manifiesten así en el cuestionario. Por otro lado, la distribución por edad de los lugares que producen miedo en la ciudad no brinda ningún dato significativo para la investigación.

C. Lugar que produce estrés

Figura 7, mapa de lugares que producen estrés según el sexo del encuestado



Fuente: elaboración propia en QGIS a partir de los datos de la encuesta de espacios vividos de MARBEL 2023, datos espaciales de referencia de Andalucía (IECA, 2023) y Google Maps.

Por último, los espacios de vida de los habitantes de la ciudad se ven influenciados por el ritmo de vida acelerado de las urbes. Tráfico, ruido y prisas suelen ser los ingredientes básicos de una metrópoli viva; veamos, pues, como esto marca la cotidianidad de los ciudadanos de Granada.

Los puntos en el mapa vuelven a estar filtrados por el sexo del encuestado. Sin embargo, cuando leemos los motivos concretos de la distribución encontramos menores diferencias que en las anteriores variables: Camino de Ronda está especialmente marcada por el estrés causado por el tráfico, tanto para hombres como mujeres; zona Centro y Realejo cuentan con los mismos problemas. Por sexo, solo cabe destacar el barrio de Pajaritos donde son exclusivamente las participantes mujer que manifiestan situaciones de estrés, apuntando algunas a “mucho comercio” como motivo de este. En esta línea, algunas mujeres señalan la Chana como zona insegura por la falta de iluminación; al igual que en el barrio de La Cruz en lo referente a los niños. Una zona poco adaptada para las necesidades de los más pequeños también se manifiesta como zona de estrés para los hombres: esto ocurre en Camino de Ronda.

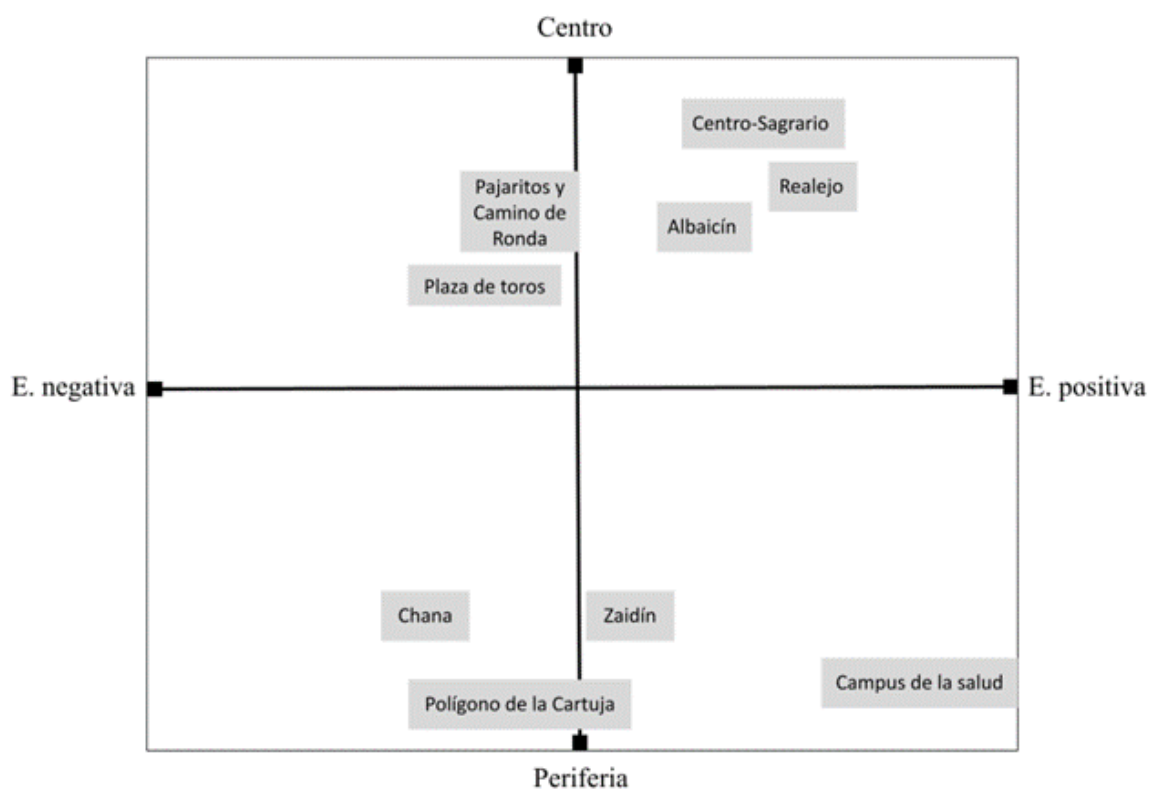
Una razón central de los lugares de estrés escogidos son las grandes aglomeraciones de personas; se da sobre todo en la zona Centro-Sagrario, Realejo-San Matías y Fílgares. Hay que tener en cuenta el grupo de edad de la población más “estresada” en esta encuesta, ya que la mayoría corresponden a mayores de 29 años y menores de 64, esto es, adultos. Por otro lado, quienes manifiestan un menor número de lugares de estrés son las personas de tercera edad. Los jóvenes se encuentran a medio camino entre estas dos generaciones, con un estrés principalmente vinculado a las facultades y la presencia de coches en la vía pública.

En conclusión, el espacio público en Granada está segmentado a nivel espacial y social. No se percibe como un conjunto homogéneo, sino que cada uno de los barrios cuenta con sus propios usos y usuarios. Por un lado, existe una división centro-periferia, donde el primero concentra los lugares preferidos de la población granadina en su conjunto, mientras que el segundo cumple una función residencial. A nivel social, se han observado patrones diferenciados de género y edad, siendo los barrios periféricos los protagonistas en las emociones negativas (estrés y miedo) generalmente vinculado a la inseguridad para las mujeres; aunque el centro merece su mención en cuanto al tráfico, aglomeraciones y zonas con poca iluminación como el barrio del Albaicín. A forma de

resumen, la figura 8 es un diagrama que clasifica los barrios mencionados con mayor frecuencia en la encuesta según un eje vertical de localización (centro o periferia) y otro que polariza las emociones situadas en ella, siendo estrés y miedo negativas y “especial” positiva.

El Campus de la Salud en el límite sur de la ciudad destaca por tener únicamente emociones positivas asociados al mismo. Cabe debatir, si este complejo universitario y médico junto con el cercano centro comercial Nevada podrían adquirir un estatus de “nueva centralidad” más allá de la zona histórica y turística de la ciudad, respondiendo a las necesidades de la población granadina extensa (incluyendo a los residentes de Armilla y otras zonas del área metropolitana de la ciudad).

Figura 8. Diagrama de clasificación de los barrios de Granada



Fuente: elaboración propia.

4.2. Infraestructura peatonal y barreras

Hablar de los espacios de vida y vividos de los granadinos, estudiantes y visitantes requiere considerar la influencia de la infraestructura física y los problemas que se encuentra el peatón. En el caso de Granada y a partir de las observaciones realizadas, se podría hablar del tránsito rodado como principal antagonista del paseador. Escuchar frases como “al próximo coche, le tiro una piedra” (Observación Centro-Sagrario, 3/4/2024) a lo largo del Paseo de los Tristes es ilustrativo para la situación en esta zona de la ciudad. El agobio y los constantes atascos por el paso de uno o varios vehículos en esta calle, la de San Jerónimo, calle Elvira y la de Santa Isabel la Real en el Albaicín (ídem, Observación Centro – Sagrario 24/4/2024, observación Albaicín Alto – Albaicín Bajo, 25/4/2024) apoyan la tesis de Von Shcöfnfeld y Bertolini (2017) sobre la existencia de tensiones entre movilidad rodada y prácticas sociales. Además, barreras físicas como el pilón de Calle Elvira (que muchas veces se encuentra bajado) se manifiestan como insuficientes para un conflicto que ocupa la mayor parte de la vía. Si hablamos de la inclusividad del entorno, propuesta por los autores anteriormente mencionados, entendida como accesibilidad para personas con diversidad funcional física, como por ejemplo silla de ruedas, gran parte de las zonas más turísticas de la ciudad son excluyentes. Las principales barreras son el típico empedrado granadino, escalones y

Figura 9. Fotografía de Plaza Nueva



Fuente: original del autor, parte de la observación Centro – Sagrario 24/4/2024

aceras mínimas (muchas veces inexistentes, como en el caso del paseo de los Tristes o la calle San Jerónimo).

Los comercios presentes juegan un papel central en las preferencias y usos de la vía pública, como comprobaron Warakanyaka y Atmodiwirijo (2017) en el caso de Estambul; Talavera-García y Valenzuela-Montes (2018) apuntaron que la población granadina valora positivamente las calles de tipología “comercial”. Ahora bien, ¿qué diferencias se han encontrado entre los negocios de una zona u otra y su influencia en la práctica social? En la zona Centro-Sagrario de la ciudad, la fuerte presencia de terrazas de bares y cafeterías en las partes más turísticas contribuye al fenómeno de la privatización del espacio público, como señala Mesa-Pedrazas (2023). Cuando no son terrazas, negocios de “souvenirs” u orientados al turista reemplazan los comercios orientados a las necesidades cotidianas de los residentes, como ocurre en el barrio del Albaicín, donde la presencia de supermercados, farmacias o parques infantiles es mínima, hecho que podría estar influido por la creciente masificación turística de la zona (Duque-Calvache, 2010). La comparación con el Zaidín o la Chana es necesaria, pues se caracterizan por un negocio local fuerte y conectado con la población que vive allí: carnicerías, fruterías, verdurerías, pescaderías, talleres de coche, mercados y supermercados. Además, cuentan con una infraestructura pública extensa y utilizada: por ejemplo, los complejos deportivos de la Chana y el Zaidín, como también el Centro Social y de Mayores del Zaidín. En la misma línea, Talavera-García y Valenzuela-Montes (2018) argumentan que la población granadina muestra una predisposición general hacia caminar y valoran positivamente la presencia de arbolado e iluminación, sin embargo, como se ha justificado, el tráfico rodado impide un paseo tranquilo en algunas de las zonas más transitadas de la ciudad y los árboles (e incluso la iluminación en algunas calles secundarias) son escasos en la totalidad del barrio del Albaicín y gran parte del Centro-Sagrario (a excepción de alguna vía o plaza como Trinidad o el principio de la calle San Jerónimo). Por lo que se refiere a los barrios del Zaidín y la Chana, se ha observado una mayor presencia de zona verde y parques en comparación a las anteriores, activamente utilizados por la población para el descanso, la recreación o el deporte.

4.3. Prácticas sociales más allá de la circulación

Con el fin de reconocer y categorizar las prácticas en la ciudad (en correspondencia al OE1), la actividad que domina Granada en cuanto a “public life” (Smeds y Papa, 2023) es la restauración. En la totalidad de zonas observadas se han encontrado terrazas, la mayor parte de las veces llenas; donde la gente disfruta de una cerveza, un café o un almuerzo o cena, dependiendo de la hora del día y del cliente. El perfil de población que disfruta de ellas es diverso: en el barrio del Albaicín (Alto, principalmente), encontramos un cliente granadino adulto, proveniente de otras zonas de la ciudad que se ha desplazado especialmente aquí para un ambiente diferente, que convive con el turista, quien ocupa sobre todo los restaurantes en plazas centrales y miradores populares. En Centro-Sagrario se mantiene esta combinación local-turista en las terrazas a excepción de ciertas plazas, como la plaza de Derecho y la de la Encarnación, donde cada una cuenta con una clientela relativamente homogénea a nivel interno pero distinta entre ellas: los estudiantes de la facultad colindante en Derecho y los visitantes en la otra. Por otra parte, en, Plaza Nueva, la carrera del Darro y el paseo del Padre Manjón (que, aunque no forme parte del barrio Centro, a nivel de usuario funciona como tal), los clientes en restauración son exclusivamente turistas adultos. En los barrios del Zaidín y la Chana la frecuencia de estos establecimientos se reduce y el perfil de los usuarios

Figura 10. Fotografía de placeta con fuente en Avenida de Dilar



Fuente: original del autor, parte de la observación Zaidín 18/4/2024

cambia, son personas residentes en el propio barrio y estudiantes, que muchas veces también viven allí, los que hacen uso de las terrazas. Se podría decir que estos terceros espacios (Oldenburg, 1989) cumplen una función esencial en la vida pública de la ciudad (Smeds y Papa, 2023) y la distribución de los clientes por perfil sociodemográfico responde a los apuntes de Conde (1999) sobre los tres grupos que comparten Granada y las nuevas dinámicas de cambio a raíz de la reciente turistificación de los barrios históricos (Duque-Calvache, 2010 y González-Cuccaro, 2021), vista sobre todo en el Albaicín. Este hecho concuerda parcialmente con los análisis de la encuesta de espacios vividos, donde la mayoría de los participantes hombres elegía un bar como su lugar “especial”; mientras que en las mujeres se observaba un mayor interés por las zonas peatonales. Al no haberse observado tal diferencia en la práctica etnográfica, una explicación podría ser la incapacidad de conectar emocionalmente con los espacios públicos de los hombres, hecho también observado en las nubes de palabras de los grupos de discusión en la posteriormente analizada figura 11.

En segundo lugar, el descanso como función se ubica en las estructuras públicas adecuadas al mismo: los bancos. Este da en las tres zonas estudiadas de la ciudad, aunque hay algunas diferencias en cuanto al perfil y la intención de uso. En el Zaidín y la Chana son utilizados por residentes de los barrios, especialmente por personas mayores. Igualmente, cumplen su uso para trabajadores de obra o personal de los servicios de limpieza, como en el caso de los obreros sentados en Circunvalación de la Encina (Observación Chana, 25/4/2024). Destaca también el caso del paseo en Avenida Don Bosco (Observación Zaidín, 14/4/2024), que cuenta con una estructura de arbolado similar a la de Encina, permitiendo el disfrute de las personas al margen del tráfico rodado en un paseo sombreado y verde. La popularidad de estas zonas coincide con los apuntes de Talavera-García y Valenzuela-Montes (2018) sobre las preferencias de la población granadina, destacando la presencia de árboles. Esto se puede contrastar en el caso de la zona Centro-Sagrario, ya que mientras plazas con vegetación alta y densa como la de Trinidad tienen los bancos llenos, otras como la plaza de Campo Verde mantienen sus bancos completamente vacíos (Observación Centro Sagrario, 24/4/2024). Para el barrio del Albaicín, la ausencia de infraestructura suficiente en algunos puntos como el mirador de San Cristóbal o San Nicolás (o incluso la plaza final del Paseo del Padre Manjón) se compensa con la posibilidad de sentarse en el borde y disfrutar de las

vistas (Observación Albaicín Alto – Albaicín Bajo, 28/4/2024 y observación Albaicín Alto – Sacromonte, 28/4/2024). Esto demuestra cierta independencia entre los usos y la infraestructura, pues aunque un lugar no esté dotado de facilidades para el descanso, los usuarios encuentran alternativas funcionales. Sin embargo, en el caso de las plazas interiores, sin vistas a miradores, se ha comprobado la falta de bancos y arbolado que los cubra, como el caso de la placeta de San Miguel Bajo y la placeta de San Bartolomé. Los encuentros casuales entre conocidos o vecinos se dan en todos los barrios estudiados, aunque cabe apuntar la cercanía de las personas en el Zaidín, donde el hecho de ir acompañado por un local llevó a constantes saludos y paradas para hablar con transeúntes (Observación Zaidín, 14/4/2024). El paseo de perros es una actividad encontrada con frecuencia en los barrios históricos, populares y el centro; a excepción de en la Observación Centro-Sagrario, 3/4/2024. Se pueden formular dos hipótesis a este hecho: la gentrificación y el desplazamiento de los residentes de larga estancia a los barrios periféricos o la falta de zonas verdes para el paseo de las mascotas.

Asimismo, hay otras actividades que solamente se han dado en la observación en algunas zonas de Granada: el deporte se ha visto en el Zaidín, la Chana y el primer recorrido de Centro-Sagrario (3/4/2024); los artistas callejeros han estado presentes en todo el Albaicín y la primera ruta de Centro (ídem). En cuanto a la recreación infantil en la vía pública, cabe apuntar que únicamente en el Zaidín y la Chana se hace un uso extendido de las calles y plazas para jugar a la pelota (incluyendo el caso de Bib-Rambla en la primera observación del Centro). Además, si nos centramos en los parques infantiles y su utilización, en la observación Centro-Sagrario del día 24/4/2024 y la de Albaicín Alto-Sacromonte no se ha visto ninguno presente en los recorridos. Siguiendo la línea de Warakanya y Atmodiwirijo (2017) y Mehta (2009), se entiende que la calle es un espacio indispensable para la vida cotidiana, aunque no solamente para los adultos, sino también para los menores de edad, para quienes el espacio público supone un lugar de independencia de las normas del hogar durante cierto tiempo. Es por ello que la ausencia de lugares apropiados para este sector de la población infrarrepresentado en investigación supondría un problema en su socialización extrafamiliar. Con esto, no cabe duda de que existe una especialización funcional de la ciudad. Mientras el centro da cabida a la actividad turística y la restauración, la periferia responde a las necesidades cotidianas de los ciudadanos: deporte, fruterías, mercados e interacción social a pie de calle.

Si hablamos de perfiles con patrón de uso distintivo en los barrios estudiados, cabe mencionar dos tipos. Por un lado, tenemos las personas sin hogar o que viven en la calle, las cuales se han visto en todas las zonas menos el Zaidín y el Albaicín Alto - Sacromonte. El papel de los espacios públicos es clave para este grupo de población, pues emplean parques para dormir (Observación Chana 25/4/2024), la acera para pedir limosna y los bancos para descansar (Observación Centro-Sagrario 3/4/2024) e incluso comer (Observación Albaicín Alto – Sacromonte, 28/4/2024). Sufren de una amenaza urbanística en muchos casos, pues se encuentran en una situación parecida a la que relatan Warakanyaka y Atmodiwirijo (2017), donde su uso de la calle se puede ver estigmatizado por su condición de exclusión social. Se debe mencionar necesariamente el estudio de García, Rodríguez-Medela y Sánchez Cota (2013) en este ámbito, que analiza la problemática de la vigente Ordenanza Cívica que afecta a la ciudad de Granada. En específico, esta norma señala la mendicidad como práctica sancionable, sin dotar de ninguna alternativa a la población afectada en muchos casos. Por otro lado, están los turistas, quienes como apunta Conde (1999) concentran sus actividades en zonas de interés cultural; no se encuentran en las observaciones de Zaidín y Chana. Es clave considerar la intensa turistificación de la ciudad previamente mencionada, que parece no afectar a los barrios populares de forma directa, aunque cambia de forma permanente las relaciones en las zonas centrales.

Por último, hay algunas prácticas sociales que no se recogen en las categorías anteriores pero que no por ello son de menor importancia. La música está presente con fuerza en plazas, miradores y diversos puntos de la ciudad. En las zonas turísticas, artistas callejeros tocan la guitarra y cantan con el fin de conseguir algo de propina por parte de los extranjeros; por ejemplo, en el mirador de San Nicolás y el Paseo del Padre Manjón. En cambio, en espacios más residenciales como Huerto del Carlos, el mirador Ojo de Granada o en el paseo del Sacromonte personas tocan instrumentos para su propio disfrute, al margen de los turistas. En otro sentido, fumar se asocia con el descanso, como en el caso de los trabajadores en la puerta de la cafetería en la Chana o las mujeres en la puerta de la biblioteca municipal (Observación Chana, 25/4/2024), o con otros fines recreativos, en ocasiones consumiendo marihuana y combinándolo con guitarras (Observación Albaicín Alto – Albaicín Bajo, 28/4/2024).

4.4. Claves del discurso joven sobre la ciudad

En una primera aproximación a los resultados de los grupos de discusión, se ha decidido emplear la nube de palabras generada por el programa de análisis cualitativo NVIVO para comprobar aquellas con mayor frecuencia. Además, se han depurado todos aquellos artículos, verbos o adverbios que no cuentan con un significado propio apto para el estudio sociológico.

Figura 11. Nubes de palabras de los grupos de discusión. A la izquierda, grupo de hombres, a la derecha, grupo de mujeres.



Fuente: elaboración propia en el *software* NVIVO

En general, coinciden algunos de los términos más repetidos: “ciudad”, “Granada”, “calle”, “gente” y “coches”. Los hombres hablan más de “estudiantes”, “Pedro Antonio” (referido a la calle de Granada), “Madrid” (de forma comparativa a Granada) y de “vida”. Por otro lado, las mujeres aluden con mayor fuerza en su conversación a la “terraza” de bares, mencionan su “pueblo” con relación a Granada y hablan de “espacio” público o privado. Además, se pueden observar algunos matices más emocionales en las mujeres: “mejor”, “bien” con mayor frecuencia; mientras que los hombres tratan más los hechos objetivos, “calles” y “centro”, por ejemplo. Además, al final de ambos grupos se llevó a cabo una actividad de localización de sus preferencias en un mapa de la ciudad, con el fin de tener una representación gráfica de los temas tratados de forma transversal en la hora de discusión. Para el análisis completo de esta actividad se puede consultar el apartado sexto en [anexos](#).

Figura 12. Preferencias de los participantes de los GD. A la izquierda, el GD de mujeres; a la derecha, el de hombres.



Fuente: elaboración de los participantes con pegatinas numeradas en mapas gratuitos del Ayuntamiento

Como idea clave del análisis de los mapas de pegatinas, queda clara la presencia de ciertas tendencias correspondientes con lo comprobado en el estudio cuantitativo de la encuesta de espacios vividos, como el rechazo del barrio de la Chana, Pajaritos y Plaza de Toros por parte de algunas mujeres y hombres. Resalta la presencia de un alto agrado por el barrio de Cartuja, encima de Ancha de Capuchinos, tanto como lugar para vivir como sitio favorito. En contraste, la calle Pedro Antonio de Alarcón no cuenta con la estima que le asigna Conde (1999, p.131); queda comprobar si esto se mantiene así en las formas discursivas de los y las jóvenes.

4.5. Tráfico rodado y peatón: un antagonismo claro

Los vehículos y su paso por la ciudad suponen un problema para aquel joven que decide moverse a pie. Desde el mismo inicio del grupo masculino (H, a partir de ahora; el femenino se marcará como M) esto se pone en relieve, dando a entender que hay algunas zonas más problemáticas que otras.

“Yo quiero responder a tu cosa, José Antonio. Es que yo también he pensado, de primera, en Calle Elvira, pero no sé, *la he descartado un poco porque el hecho de que estén todo el tiempo los coches pasando y las aceras tan pequeñas* me parece un poco innecesario.” (H)

No es solamente que existan tensiones entre movilidad e interacción social como señalaban Von Schönfeld y Bertolini (2017), sino que en muchas calles pesa más la incomodidad y el agobio de estar constantemente mirando hacia atrás que su belleza.

Además, hay algunas zonas que se mencionan más que otras en este aspecto: el Paseo de los Tristes, Calle Elvira y las calles cercanas a la facultad de Traducción e Interpretación.

“- No, a mí no... Sobre todo, *la parte del centro es súper bonita, pero yo tranquila... no. Está llena de gente y coches por todos lados, no.* Hay muy poco espacio peatonal que...”

“- Pero es verdad, a mí me gusta cuando llegas al fondo que tienes más... *que es como una placita.*” (M)

Figura 13. Paseo del Padre Manjón, en dos momentos



Fuente: original del autor, parte de la observación Centro – Sagrario 24/4/2024

Parece que se valora más el disfrute y la recreación frente a aquella movilidad obstaculizante del transporte a motor, en correspondencia a los hallazgos de Smeds y Papa (2023) en algunas ciudades europeas importantes. El agrado de una calle como el Paseo de los Tristes se alcanza, precisamente, cuando el tráfico se desvía y se abre un espacio libre de coches, según menciona una participante. Y es que estas quejas no se limitan a las zonas turísticas en exclusiva, sino que afecta a todo el centro en su totalidad; el grupo de hombres menciona la calle Puentezuelas como incómoda en este sentido, ya que, frente a una apariencia peatonal primeriza, un coche circulando a altas velocidades rompe la sensación de tranquilidad. Queda claro, por tanto, que la infraestructura de la vía facilita o dificulta las interacciones en la misma. Se menciona

en ambos grupos una de las barreras de acceso en cierto punto de calle Elvira, la “pilona”.

“- Sí, es cierto que a mitad o casi al final tiene unos topetes ahí, que dejan más espacio para caminar, sin coches y demás. Que a veces están subidos y otras no, no sé cómo funciona eso, pero bueno.” (H)

“- Otra, lo mismo. *Que han puesto la pizona, pero que... No.*” (M)

Desde la perspectiva de los participantes, esta medida es insuficiente para controlar el tráfico de los coches en una calle tan transitada como esa. Además, como en el estudio de Talavera-García y Valenzuela-Montes (2018), esta muestra valora positivamente andar y explorar a pie la ciudad, puesto que la ven como una ciudad muy “manejera” (H), a diferencia de las grandes urbes como Barcelona o Madrid. Así pues, se debe tener en cuenta que éste no es un problema reciente de la ciudad, sino que ya Conde (1999, p.96) manifestaba el tráfico como una cuestión a resolver en la Granada de finales del siglo XX. Desde un punto de vista social, los grupos justifican como los coches dificultan la interacción entre individuos y con el propio entorno, en palabras de uno de los usuarios:

“Estás ocupadísimo disfrutando de tu vida y tal y pasa un coche.” (H)

4.6. Ocio nocturno y restauración como constructores de identidad para el universitario granadino

El papel del estudiante en la ciudad de Granada es definitorio para la identidad de los que la habitan. Calles enteras se moldean a las necesidades de este grupo, como es el caso de Gonzalo Gallas o Pedro Antonio, a nivel comercial, o Paseillos Universitarios, como campus peatonal cerrado. Conde (1999, p.131) menciona cierto “ambiente estudiantil” consecuencia de la distribución del ocio en la capital que actúa como imán para futuros universitarios. Sin embargo, ¿hasta qué punto funcionan estas áreas y, en concreto, para quién?

(...) “Pero yo me siento aquí muy a gusto y, no sé, con los planes que hago, ya fuera de a lo mejor pues, tapear o estar en una plaza, o ir a X fiestas. Considero que es una ciudad que te da muchas cosas.” (M)

Una parte tiene claro que forman parte de la ciudad y se verían viviendo aquí por su estilo de vida, igualmente ocurre con gran parte de los hombres cuando se les pregunta

por su sentimiento de identidad con la ciudad. Sin embargo, en el grupo femenino una perspectiva diferente surge entre algunas participantes.

“Y lo que decías tú de vivir aquí como estudiante, sí que tengo la sensación, no todo el rato, pero tengo la sensación de que se promociona, por ciertos intereses, un tipo de estudiante. Que le guste salir, que le gusta beber, que le guste socializar. Yo, por ejemplo, si he pasado una época mal o simplemente porque no me ha apetecido salir, y no me ha apetecido beber, sí que he tenido más *problemas para convivir con la ciudad.*”
(M)

Ione (M) apoya esta idea afirmando que ella es solo estudiante durante unas horas al día. Está claro, entonces, que no a todos las estudiantes les viene bien esta oferta de ocio en la ciudad, aunque solamente se encuentra representación de esto en el grupo de mujeres. Además, llama la atención la personificación de la ciudad, hasta el punto en que uno puede tener problemas para “convivir” con ella en base a sus gustos. Sí que se cumple, en ambos, el paso generalizado de Pedro Antonio como zona de recreación a otros sitios de la ciudad, como señala Conde (ídem, p.131), aunque no en las áreas que él apunta. La calle Ángel Ganivet, las discotecas cerca del centro comercial Neptuno, Planta Baja en Plaza de los Lobos y el Realejo aparecen en la conversación como lugares alternativos de ocio nocturno a lo largo de los grupos. Ahora bien, ¿ofrece Granada espacios para el ocio más allá del alcohol y las discotecas?

“O te vas a un mirador del Albaicín o algo, ¿sabes? Ahora ya menos que te multan, jajaja”

(H)

“- (...) Tienes todo el Albaicín, hay muchísimos miradores, el Sacromonte.”

“- Pero no está accesible para todo el mundo.”

“- Muchísimas plazas por todos lados.”

“- *El Lorca, el Tico Medina...*”

“- Y plazas hay...”

“- El llano de la Perdiz.”

(M)

Las alternativas propuestas son, los miradores del Albaicín y Sacromonte, las plazas, el Llano de la Perdiz y los parques de mayor extensión en la ciudad. Mientras que en el grupo de hombres no existe ninguna polarización en este tema, en el de mujeres las personas a favor del tipo de ocio de bares y ocio nocturno se oponen a las exigencias de

las que buscan un entretenimiento distinto. La respuesta es clara, Luna (M) afirma que los parques no son un sitio “donde puedas estar realmente” por el peligro que muchas veces comportan algunos usuarios en las últimas horas del día y de noche. La realidad es que ni en el análisis de la encuesta enmarcada en el proyecto MARBEL (2023) ni en los mapas de preferencias de inicio del grupo hay ningún parque marcado como sitio favorito. En la misma línea, minutos después, una participante manifiesta:

“Sí. Yo *creo que aquí falta mucha zona verde, muchos árboles*, mucho... Cosas que den en sombra.” (M)

En correlación con Talavera-García y Valenzuela-Montes (2018) se podría afirmar que, al menos entre mujeres, destaca la presencia de arbolado y zonas verdes como factor clave en el agrado del espacio público. Para los hombres, esto parece ser una preocupación menor que apenas se menciona. Así pues, las opciones de disfrute ajenas al ocio nocturno clásico quedan conceptualizadas como insuficientes y en muchos casos llevan al “agobio” (M).

4.7. El sentimiento de (in)seguridad diferenciado por género y su localización

A lo largo de los grupos se remite a los conflictos que se han encontrado durante su trayectoria en la ciudad. Revisando el contenido, se identifica un discurso diferente en este tema por parte de hombres y mujeres. Parece haber una contradicción entre la ciudad soñada y la representada, con sus problemas reales (Conde, 1999, p.96).

“- A ver, yo, problemas... por estar en una plaza con una cerveza y que venga la policía y... pero más allá de ahí, poco. *Yo creo que en ese sentido Granada es una ciudad tranquila.*” (H)

“- *Yo no he tenido ningún problema*, de momento.” (H)

“*Yo creo que en general la ciudad se tranquiliza mucho*” (por la noche) (H)

De forma constante se insiste en que Granada es una ciudad tranquila, que no han tenido ningún problema importante y domina una tímida sensación de seguridad en cualquier zona de la ciudad. Sin embargo, minutos después, muchos de estos participantes del grupo de hombres relatan intentos de robo, peleas, acoso callejero por parte de personas sin hogar y otras disputas con propietarios de negocios. Cris (H) subraya una mayor seguridad en su barrio, el Zaidín, frente al cosmopolitismo del centro de la ciudad, cosa que se correspondería con los resultados del mapa de la Imagen 6 en la encuesta de

espacios vividos (2023) previamente analizada. En el caso de las mujeres, el acercamiento al tópico es sustancialmente diferente.

“Yo, la verdad, que *no he conseguido sentirme muy segura en esta ciudad*”

“Pues yo no me veo insegura en Pedro Antonio, yo diría. No sé, creo que está bien, o sea, nunca he sentido nada raro, he pasado... Pues normal, nadie me ha gritado o no me ha pasado nada raro, *sí que me siento segura*”

“Entonces, *yo por la noche, la verdad es que no me siento nada segura por Granada*. O sea, por el centro mucho más porque hay más gente, hay más luz y hay más tal, pero no.”

“Pero yo por eso también, *la zona de Pedro Antonio, las noches, por ejemplo, yo la evito muchísimo*”. (...)

A excepción de Ainhoa, el resto de las participantes expresan una fuerte inseguridad en la ciudad de Granada, sobre todo por la noche y, en específico, en la calle de Pedro Antonio de Alarcón. Incluso, mencionan “evitar” activamente la anterior vía, como también Calle Elvira para el caso de Zoraya. En la misma línea, Moreno, Prados y Cuenca-Piqueras (2022) explican el cambio de las pautas de movilidad cotidiana de las mujeres por el acoso callejero, que se ejemplifica en el grupo con los dos testimonios expuestos en el grupo, siendo uno de ellos precisamente en la calle Pedro Antonio. Pese a que parece haber una exposición similar a la delincuencia en la ciudad entre géneros en el discurso de ambos grupos, en contraste al estudio de Imanza Avendaño, Romero-Mendoza y Gómez San Luis (2022) en México, queda claro que la sensación de inseguridad y el miedo es mayor en el caso femenino. Ahora bien, ¿tiene algún papel el mobiliario urbano en la prevención del acoso y la violencia sexual? Todas las participantes admiten que la presencia de una iluminación adecuada y gente en la calle contribuyen a una mejor experiencia de noche, coincidiendo en lo primero con Talavera-García y Valenzuela-Montes (2018). Aún con esto, Ione expresa lo siguiente:

“Es que *yo no creo que sea un problema de la infraestructura, sino más un tema de educación*. O sea, yo creo que si educamos en este caso... O sea, yo creo que la amenaza en general es, pues, sufrir algún tipo de agresión sexual o de que nos maten o lo que sea. Entonces, no creo que sea problema de infraestructura, sino de educar a esas personas a que esto está mal, que no se puede hacer y que podemos andar tranquilamente por cualquier sitio a cualquier hora de la noche (...)”

La inseguridad en la vía pública recae, en última instancia, en la educación de los hombres, puesto que incluso en un contexto de mucha luz y alta densidad de gente (como la feria del Corpus Christi, como argumenta otra participante) ocurren agresiones

sexuales. Así y todo, coinciden en un tercer factor básico que mejoraría la sensación de seguridad en Granada: la cobertura móvil, que no está disponible en muchas zonas de la ciudad (como San Miguel Alto).

En este sentido, hay una clara distinción entre el discurso femenino y masculino respecto al espacio público en términos de seguridad. Mientras que los hombres han estado expuestos (aparentemente) a conflictos callejeros tanto como las mujeres, se aborda de forma anecdótica y desde el humor. Por otro lado, el enfoque de las mujeres es serio y crítico con los problemas de seguridad en Granada, hecho que concuerda con su mayor presencia en la figura 6, el mapa del miedo en la ciudad.

5. Conclusiones

La configuración de las interacciones sociales en las calles y plazas granadinas es compleja y difícilmente abarcable en una investigación como la presente. Con esto en mente, se ha emprendido un camino científico desde el ámbito de la sociología en el cual, mediante la combinación de técnicas y sustento teórico, se han descubierto facetas de una realidad latente de la ciudad de Granada. Montenys (2019) argumentaba que se debe distinguir necesariamente entre la calle como infraestructura y la calle como lugar, en este estudio se ha incidido precisamente en lo que marca la diferencia: las interacciones sociales.

La primera rama de este objetivo ha sido identificar las prácticas sociales que se llevan a cabo más allá del mero tránsito. Las terrazas entendidas como terceros espacios (Oldenburg 1989) dominan esta categoría hasta el punto en el que se ha podido observar, tanto en la etnografía como en los grupos, cierto conflicto en relación a la legitimidad de su ocupación del espacio público, hecho que ya había apuntado Mesa-Pedrazas (2023) en el barrio de Centro-Sagrario. El uso de bancos y lugares de descanso quedó relegado a un segundo puesto, denotando la deficiencia de la infraestructura pública frente a la masificación de la restauración. Es aquí donde se comienza a ver la influencia de la circulación de vehículos en el libre desarrollo de las interacciones en la ciudad.

Un segundo punto fue explorar y entender los significados asociados a estas prácticas para comprender la construcción de la identidad granadina. Para ello se realizaron dos grupos de discusión, enfocados en la población universitaria. En su posterior

codificación y análisis, con las aportaciones de Conde (1999) como base, se comprendió la existencia de una polarización tibia. Parece que se ha promocionado una experiencia universitaria de la ciudad enfocada en el ocio nocturno y el alcohol, aunque estas formas de relacionarse no encajan con todos los perfiles. Asimismo, se denota la falta de zonas verdes y parques (incluyendo los infantiles) principalmente entre las mujeres, hecho que supone un factor clave en las preferencias de los ciudadanos, como ya señalaron Talavera-García y Valenzuela-Montes en su estudio de 2018.

En este sentido, ¿qué lugares son los favoritos de los granadinos y granadinas y cuáles no? Aquí, el conflicto con el tránsito rodado adquiere protagonismo: las calles peatonales. Esta idea no es nueva (Von Schönfeld y Bertolini, 2017; Talavera-García y Valenzuela Montes, 2018; Smeds y Papa, 2023), pero pone en relieve los intereses de la muestra y acentúa la necesidad de una solución eficaz en el caso granadino y en concreto, en el casco histórico de la ciudad. Por otro lado, la sensación seguridad de los jóvenes en la ciudad es desigual en lo referente al sexo. Tanto en la encuesta MARBEL (2023) como en los grupos de discusión se observa la tendencia que zonas de la Chana, Estación de Autobuses y, sobre todo, Pedro Antonio y Calle Elvira suponen un obstáculo en la movilidad femenina, principalmente por el miedo y estrés que pueden generar situación de acoso callejero o violencia sexual (corroborando las tendencias vistas en otros estudios europeos y nacionales como los de Moreno, Prados y Cuenca-Piqueras, 2022; Macedo et al., 2022).

Acerca de las limitaciones del estudio, residen en las muestras empleadas. Al estar enmarcado dentro de un Trabajo de Fin de Grado, el diseño está restringido por el tiempo y las posibilidades que ofrece la universidad. Una mayor muestra en los grupos de discusión, diversa en cuanto a edad y clase social sería un acierto para lograr una mayor diversidad de posiciones de la población granadina en sus patrones de práctica social en la vía pública. De la misma forma, un número de observaciones más extensas en el tiempo y el año habría permitido una comparación y estudio en las diferentes estaciones del año. La heterogeneidad de todos barrios de la ciudad, en este sentido, podría haber sido estudiada idealmente, en caso de haber tenido más recursos temporales. En cuanto a la encuesta de espacios vividos parte del proyecto MARBEL (2023), la muestra sí que cuenta con una representatividad suficiente como para ser considerada como válida. Con todo esto, se proponen nuevas líneas de investigación desde la sociología en este campo: el estudio de la *public life* (Smeds y Papa, 2023) en

el contexto granadino, el análisis de las preferencias ciudadanas respecto espacio público y su aplicabilidad a políticas públicas presentes y, por último, la construcción identitaria de los jóvenes universitarios de Granada vinculada a la infraestructura urbana.

6. Aprendizajes del grado y el TFG

El paso por el grado de Sociología ha sido decisivo en este TFG, en concreto, cursar Sociología Urbana con Ricardo Duque y la realización de un curso de Educación Abierta con Ángela Mesa me influyó notablemente. Evidentemente, el empleo de técnicas cualitativas es algo que he aprendido con profesores como Jaime José Andreu o Juan Doblás, sin los cuales habría sido imposible llegar a conocer la disciplina más allá de la encuesta. La realización de este trabajo me ha permitido familiarizarme con el uso del *software* NVIVO, el protocolo PRISMA como búsqueda bibliográfica sistematizada y la redacción de un diario de campo detallado. La carrera de Sociología asentó una base sólida en esta investigación, aunque el espíritu crítico y la continua curiosidad siempre ha venido de mi parte.

7. Referencias

Arriagada, C. (2013). Nuevo urbanismo, globalización urbana y aplicación del concepto no lugar. *AUS [Arquitectura/Urbanismo/Sustentabilidad]*, (14), 11-14.

<https://doi.org/10.4206/aus.2013.n14-03>

Bertolini, L. (2020). From “streets for traffic” to “streets for people”: can street experiments transform urban mobility?. *Transport reviews*, 40(6), 734-753.

<https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1761907>

Borja, J. (2011). Espacio público y derecho a la ciudad. *Viento sur*, 116(1), 39-49.

https://cdn.vientosur.info/Vscompletos/Vs116_Borja_EspacioPublico.pdf

Carro, P. (2023). El Ayuntamiento mantendrá los espacios privados de uso público.

BURGOSconecta. <https://www.burgosconecta.es/burgos/ayuntamiento/ayuntamiento-mantendra-espacios-privados-uso-publico-20230314200320-nt.html>

Conde, F. (1999). *Urbanismo y ciudad en la aglomeración de Granada : culturas e identidades urbanas*. Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes.

- Czyński, M. (2021). *STREET ANTHROPOLOGY – A CULTURE OF MOBILITY.* , 45, 109-136. <https://doi.org/10.21005/PIF.2021.45.C-02>
- Delgado Perera, F. (2015). *Lo público en lo privado. La calle elevada como catalizador del encuentro colectivo.* Universidad Politécnica de Madrid. <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.40452>.
- Devereux, M., y Littlefield, D. (2017). *A literature review on the privatisation of public space. Main Report (Issue January).* <https://uwe-repository.worktribe.com/output/1433865>
- Duque Calvache, R. (2010). *Procesos de gentrification de cascos antiguos en España: el Albaicín de Granada.* Universidad de Granada. <https://digibug.ugr.es/handle/10481/15460>
- García, Esther, Rodríguez-Medela, Juan y Sánchez Cota, Ariana (2013). *¿Por qué no nos dejan hacer en la calle? Prácticas de control social y privatización de los espacios en la ciudad capitalista.* COTALI y Asociación de Estudios Antropológicos La Corrala.
- Google (n.d.). [Google Maps satélite del municipio de Granada, España]. Recuperado el 12 de abril de 2023 de <https://www.google.es/maps/@37.1834021,-3.608119,11101m/data=!3m1!1e3?hl=es&entry=ttu>
- González Cuccaro, L. (2021). *Recuperar la ciudad. Proceso de gentrificación y transformación urbana en el barrio del Realejo, Granada.* <https://digibug.ugr.es/handle/10481/71809>
- Hernández, A. M. (2023). La Población de Biar transformada durante las fiestas de moros y cristianos. *kult-ur*, 10(19). <https://doi.org/10.6035/kult-ur.6746>
- Hubbard, P., y Lyon, D. (2018). Introduction: Streetlife – the shifting sociologies of the street. *The Sociological Review*, 66, 937 - 951. <https://doi.org/10.1177/0038026118771281>
- Imanza Avendaño, A. M., Romero-Mendoza, M., & Gómez San Luis, A. H. (2022). From harassment to disappearance: Young women’s feelings of insecurity in public spaces. *Plos one*, 17(9), e0272933. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0272933>

Oldenburg, R. (1989). *The Great Good Place. Cafés, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons and Other Hangouts at the Heart of the Community*. Da Capo Press.

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

Lindon, A. (1997). El trabajo y la vida cotidiana. Un enfoque desde los espacios de vida. *Economía Sociedad y Territorio*, 1(1), 177–198.

<https://doi.org/10.22136/est001997490>

Macedo, M., Lotero, L., Cardillo, A., Menezes, R., y Barbosa, H. (2022). Differences in the spatial landscape of urban mobility: gender and socioeconomic perspectives. *Plos one*, 17(3), e0260874. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0260874>

Mehta, V. (2009). Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social Interaction on Streets. *Journal of Urban Design*, 14, 29-64. <https://doi.org/10.1080/13574800802452658>

Mesa-Pedrazas, Á. (2023). *La construcción social de los espacios cotidianos*.

Universidad de Granada. <https://hdl.handle.net/10481/89679>

Ministerio de Administraciones Públicas. (1986). *Reglamento de bienes de las entidades locales. Artículo 3, Capítulo Primero*. Boletín Oficial del Estado.

<http://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1986-17958>

Módenes, J. A. (2007). Movilidad espacial: uso temporal del territorio y poblaciones vinculadas. *Papers de Demografia*, 311, 1–34. <https://ddd.uab.cat/record/220840>

Montenys, X. (2019). *La calle y la casa. Urbanismo de interiores*. GG.

Moreno, M. J. G., Prados, J. S. F., y Cuenca-Piqueras, C. (2022). Fear for All Women: European women's fear of harassment and aggression in public spaces. *Journal of Interpersonal Violence*, 37(7-8), 4160-4186. <https://doi.org/10.1177/0886260520958390>

Pellicer, I., Vivas-Elias, P., y Rojas, J. (2013). La observación participante y la deriva: dos técnicas móviles para el análisis de la ciudad contemporánea. El caso de Barcelona.

EURE (Santiago), 39(116), 119-139. <http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612013000100005>

Skelton, T., y Gough, K. (2013). Introduction: Young People's Im/Mobile Urban Geographies. *Urban Studies*, 50, 455 - 466. <https://doi.org/10.1177/0042098012468900>.

Smeds, E., y Papa, E. (2023). The value of street experiments for mobility and public life: Citizens' perspectives from three European cities. *Journal of Urban Mobility*, 4, 100055. <https://doi.org/10.1016/j.urbmob.2023.100055>

Talavera-García, R., y Valenzuela-Montes, L. M. (2018). Aproximación a los entornos peatonales a través de una encuesta a la población: Aplicación a la ciudad de Granada. In *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 38(1, p. 239). Universidad Complutense de Madrid. <https://doi.org/10.5209/aguc.60475>

Tao, S., He, S. Y., Kwan, M. P., y Luo, S. (2020). Does low income translate into lower mobility? An investigation of activity space in Hong Kong between 2002 and 2011. *Journal of Transport Geography*, 82, 102583. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2019.102583>

Torrado, J. M., Romaní, J. y Susino, J. (2018). Género y commuting en las regiones urbanas andaluzas. *Revista Internacional de Sociología* 76(3): e106. <https://doi.org/10.3989/ris.2018.76.3.17.60>

Tricco, A. C., Lillie, E., Zarin, W., O'Brien, K. K., Colquhoun, H., Levac, D., Moher, D., Peters, M. D., Horsley, T., Weeks, L., Hempel, S., Akl, E. A., Chang, C., McGowan, J., Stewart, L., Hartling, L., Aldcroft, A., Wilson, M. G., Garritty, C., . . . Straus, S. E. (2018). PRISMA Extension for Scoping Reviews (PRISMA-ScR): Checklist and Explanation. *Annals Of Internal Medicine*, 169(7), 467-473. <https://doi.org/10.7326/m18-0850>

Valles, M. S. (2000). *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Síntesis Editorial.

Von Schönfeld, K. C., y Bertolini, L. (2017). Urban streets: Epitomes of planning challenges and opportunities at the interface of public space and mobility. *Cities*, 68, (48-55). <https://doi.org/10.1016/j.cities.2017.04.012>

Warakanyaka, A., y Atmodiwirjo, P. (2017). Live Beyond Buildings: The street as the everyday living space in Istanbul, Turkey. *Environment-Behaviour Proceedings Journal*, 2(6), 303-309. <https://doi.org/10.21834/e-bpj.v2i6.995>

Young, A. (2012). Criminal images: The affective judgment of graffiti and street art. *Crime, Media, Culture*, 8(3), 297-314. <https://doi.org/10.1177/1741659012443232>