

# Una Barcelona que no dorm: l'assetjament al transport públic

A Barcelona moltes dones viuen amb por cada vegada que agafen el metro, el bus o el tren. Mirades insistents, comentaris sexuals, tocaments i seguiments creen un ambient d'alerta constant que limita la seva llibertat i autonomia. Tot i ser una ciutat relativament segura, el transport públic continua sent un espai on la violència masclista és real i habitual, afectant especialment les més joves i vulnerables.



Campanyes a Barcelona contra l'abús al transport públic

Font: El País

## El present al transport públic

L'assetjament sexual al transport públic de Barcelona és un problema real que afecta sobretot les dones, especialment les més joves. No són casos aïllats ni situacions puntuals: és una realitat que moltes noies viuen en el seu dia a dia quan agafen el metro, el bus o el tren per anar a classe, a treballar o quedar

amb amigues. Això fa que moltes es moguin amb por o amb una sensació constant d'alerta, cosa que limita la seva llibertat.

Segons dades de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), una part molt important de dones joves afirma haver patit algun tipus d'assetjament al transport públic almenys una vegada. Les més afectades solen ser noies adolescents i dones menors de 25 anys. Moltes expliquen que se senten especialment insegures a la nit o en estacions amb poca gent.

El transport públic de la ciutat està gestionat principalment per Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), que inclou el metro i els autobusos. Tot i que Barcelona és considerada una ciutat relativament segura comparada amb altres capitals europees, això no vol dir que no hi hagi situacions d'assetjament.

## **Dades d'incidències: números que amaguen por i inseguretat.**

Quan parlem d'assetjament al transport públic de Barcelona no només parlem de sensacions, sinó també de dades que mostren una realitat preocupant. Segons diversos estudis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, una part molt important de dones usuàries del transport públic afirma haver viscut alguna situació d'assetjament al llarg de la seva vida. En el cas de les dones joves, especialment adolescents i menors de 25 anys, el percentatge és encara més alt. Això és especialment rellevant si tenim en compte que aquest grup d'edat és un dels que més utilitza el metro i l'autobús cada dia per anar a estudiar o treballar.

Les dades també mostren que moltes d'aquestes situacions no arriben a denunciar-se oficialment. És a dir, hi ha una gran diferència entre les experiències que expliquen les usuàries en enquestes anònimes i les denúncies que finalment es registren. Això vol dir que les xifres oficials probablement només reflecteixen una part del problema. Moltes víctimes no denuncien perquè pensen que el que han viscut "no és prou greu", perquè no tenen proves o perquè creuen que el procés serà complicat o no servirà de res.

Pel que fa als espais i moments, les enquestes indiquen que els horaris nocturns generen més sensació d'inseguretat, igual que les estacions amb passadissos llargs, poca il·luminació o menys presència de personal. També les hores punta, quan els combois van plens, són un moment de risc, ja que és més fàcil que es produeixin tocaments aprofitant les aglomeracions. A la xarxa gestionada per Transports Metropolitans de Barcelona, que inclou metro i autobusos, s'han registrat incidents d'aquest tipus, però moltes vegades el problema principal no és només el nombre de casos, sinó la por constant que generen.

L'assetjament pot adoptar formes molt diverses i no sempre es tracta d'una agressió física evident. De fet, sovint comença amb comportaments que durant anys s'han normalitzat, com mirades insistents i sexualitzades, comentaris sobre el cos, bromes de mal gust o suposats "compliments" que en realitat incomoden i fan sentir violentada la persona que els rep. També hi ha casos més greus, com tocaments aprofitant les aglomeracions de les hores punta, quan els vagons van plens i és difícil identificar qui ha estat el responsable, o situacions en què un home segueix una noia quan baixa del transport, fet que pot provocar una gran angoixa. Aquest tipus de situacions creen un clima d'hipervigilància constant en què moltes dones han d'estar pendents del seu entorn en lloc de poder fer un trajecte tranquil com qualsevol altra persona.

## Factors que permeten la persistència de la situació

L'assetjament al transport públic no continua passant per casualitat, sinó perquè hi ha una sèrie de factors que ho faciliten i que fan que el problema es mantingui en el temps. Un dels principals és l'anonimat que ofereixen espais com el metro o els autobusos en hores punta. Enmig de molta gent és fàcil passar desapercebut, i això fa que alguns agressors se sentin protegits per la multitud. Les aglomeracions, especialment en línies molt utilitzades de la xarxa gestionada per Transports Metropolitans de Barcelona, creen el context perfecte perquè es produeixin tocaments o contactes físics no desitjats sense que sigui senzill identificar el responsable.

Un altre factor important és la percepció d'impunitat. Encara que hi hagi càmeres de seguretat i personal de vigilància, no sempre són visibles o no

estan presents en el moment exacte en què passa la situació. Això pot fer pensar als agressors que no tindran conseqüències. A més, moltes víctimes no denuncien, ja sigui per por, vergonya o perquè creuen que no servirà de res, fet que reforça aquesta sensació que “no passa res”.

També hi ha un factor social molt rellevant, que és la normalització de certes actituds masclistes. Durant molt temps, comentaris incòmodes, mirades insistents o “pseudocompliments” s’han considerat part de la rutina i no una forma de violència. Aquesta falta de reacció de l’entorn, quan altres passatgers veuen una situació i no intervenen, contribueix a mantenir el problema. El silenci i la indiferència acaben sent còmplices.

Finalment, cal tenir en compte que el disseny d’algunes estacions o espais pot influir en la sensació d’inseguretat. Passadissos molt llargs, racons amb poca visibilitat o zones amb poca il·luminació poden augmentar la vulnerabilitat, especialment en horaris nocturns. Tot això fa que moltes dones adaptin el seu comportament, canviïn de recorregut o evitin determinats horaris, cosa que demostra que el problema no és només individual, sinó estructural.

## Possibles solucions per evitar situacions similars

Per reduir l’assetjament al transport públic no n’hi ha prou amb posar més vigilància, sinó que cal aplicar un conjunt de mesures que actuïn en diferents àmbits alhora. En primer lloc, és molt important treballar la prevenció a través de l’educació i la conscienciació. Això significa impulsar campanyes clares dins del metro i dels autobusos que expliquin que qualsevol forma d’assetjament és inacceptable i que animin la resta de passatgers a no quedar-se en silenci si presenciïn una situació d’aquest tipus. Trencar la indiferència és clau, perquè moltes vegades el problema continua perquè ningú intervé ni dona suport a la víctima.

També és necessari reforçar la presència de personal de seguretat i millorar la formació dels treballadors perquè sàpiguen com actuar ràpidament davant d’un cas d’assetjament. A la xarxa gestionada per Transports Metropolitans de

Barcelona ja s'han aplicat algunes mesures, com l'augment de càmeres de vigilància i missatges informatius, però encara hi ha marge de millora. El disseny dels espais també és important, ja que estacions amb millor il·luminació, menys racons amagats i més visibilitat poden reduir la sensació d'inseguretat, sobretot a la nit.

La tecnologia també pot ser una eina útil si s'utilitza correctament. Aplicacions mòbils que permetin denunciar de manera ràpida i discreta una situació poden facilitar que la víctima rebi ajuda immediata sense haver de cridar l'atenció en públic. A més, mesures com les parades a demanda en els autobusos nocturns, que permeten baixar en un punt més proper al domicili, són un exemple de com adaptar el servei a les necessitats reals de les usuàries.

## Al transport públic, cap abús

En definitiva, la seguretat al transport públic és una qüestió d'igualtat. Si una noia no pot agafar el metro o el bus sense sentir por, no té la mateixa llibertat que la resta de persones, i això limita la seva autonomia i les seves oportunitats d'estudi, feina i vida social. La responsabilitat no hauria de recaure en les dones ni en les seves estratègies d'autoprotecció, sinó en les institucions, les empreses de transport i la societat, que han de garantir espais segurs per a tothom.

Lluitar contra l'assetjament significa molt més que reforçar la vigilància: implica educar en el respecte i la igualtat, trencar el silenci davant de situacions incòmodes i dissenyar estacions i vehicles pensant en la seguretat, amb bona il·luminació i presència de personal format. Només combinant educació, tecnologia, vigilància i un canvi de mentalitat social Barcelona podrà avançar cap a una ciutat més justa, on tothom es mogui amb llibertat i sense por, i on el transport públic sigui un espai de convivència i respecte mutu.

*19 de febrer de 2026, El Prat de Llobregat*

---

## references

*TMB presenta un pla de prevenció de l'assetjament sexual a les xarxes de metro i bus.* (s. f.). TMB Notícies. <https://noticies.tmb.cat/sala-de-premsa/tmb-presenta-pla-de-prevencio-de-lassetjament-sexual-xarxes-de-metro-bus>

De Barcelona, D. (s. f.). *La Diputació de Barcelona i TMB impulsen un pla de prevenció de l'assetjament sexual a les xarxes de metro i autobús.* Sala de Prensa. <https://www.diba.cat/es/web/sala-de-premsa/-/la-diputaci%C3%B3-de-barcelona-i-tmb-impulsen-un-pla-de-prevenci%C3%B3-de-l-assetjament-sexual-a-les-xarxes-de-metro-i-autob%C3%BAs>

*Cameras on buses to help fight sexual aggression and LGBTI-phobia.* (s. f.). Mobility And Transport | Barcelona City Council. <https://www.barcelona.cat/mobilitat/en/actualidad-y-recursos/noticias/cameras-on-buses-to-help-fight-sexual-aggression-and-lgbti-phobia-1205654>

*TMB col·labora amb la campanya «Prou assetjament sexual. No en passem ni una».* (s. f.). TMB Notícies. <https://noticies.tmb.cat/societat/tmb-collabora-amb-campanya-prou-a-ssetjament-sexual-no-passem>

Periódico, E. (2021, 22 septiembre). El 57% d'usuàries del transport públic ha patit algun tipus d'assetjament. *Elperiodico*. <https://www.elperiodico.cat/ca/barcelona/20210922/usuaries-barcelona-assetjament-metro-bus-12104984>

*Catalonia approves a plan to confront sexual harassment on public transport.* (2022, 18 julio). EU Urban Mobility Observatory. [https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/catalonia-approves-plan-confront-sexual-harassment-public-transport-2022-07-18\\_en](https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/news-events/news/catalonia-approves-plan-confront-sexual-harassment-public-transport-2022-07-18_en)