

Pueblo Romá y viapolítica: Una aproximación material de la movilidad

José David Gutiérrez-Sánchez
Almudena Macías-León

Universidad de Málaga

0000-0003-0670-5426; jdguetsan@uma.es

0000-0002-0932-8454; almudena.macias@uma.es



© de l'autor y de la autora

Recepción: 12-05-2024

Aceptación: 16-12-2025

Publicación anticipada: 04-02-2026

Publicación: 23-04-2026

Cita recomendada: GUTIÉRREZ-SÁNCHEZ, José David y MACÍAS-LEÓN, Almudena (2026). «Pueblo Romá y viapolítica: Una aproximación material de la movilidad». *Papers*, 111(2), e3351. <<https://doi.org/10.5565/rev/papers.3351>>

Resumen

El siguiente artículo ofrece una reflexión sobre el concepto de viapolítica, poniendo de relieve cómo las caravanas empleadas por el Pueblo Romá en Europa merecen ocupar un papel más importante dentro del proceso de teorización de la movilidad. El estudio examina tres tesis centrales dentro de la teoría de William Walters sobre viapolítica, centrándose en España, Francia y Portugal. Metodológicamente, la investigación combina aspectos cualitativos y cuantitativos por medio de entrevistas y de un cuestionario tomando como base una escala Likert. Los argumentos extraídos se utilizan para desarrollar el concepto de viapolítica como contribución a la literatura sobre movilidad que nos sitúa desde el punto de vista del vehículo y no solo del papel de los Estados. El estudio concluye narrando cómo las caravanas se convierten en un elemento de poder y resistencia frente a los vaivenes políticos que inciden en los procesos de movilidad.

Palabras clave: viapolítica; Pueblo Romá; caravanas; movilidad; acción política

Abstract. *Roma population and viapolitics: A material approach to mobility*

This article reflects on the concept of ‘viapolitics’, arguing that the caravans used by the Roma people in Europe should play a more significant role in the theory of mobility. Three central theses within William Walters’ theory of viapolitics are examined, with a focus on Spain, France and Portugal. Methodologically, the research combines qualitative and quantitative methods through interviews and a Likert-scale questionnaire. These arguments are then used to develop the concept of viapolitics, thereby contributing to the literature on mobility. The study also considers the roles of vehicles and states. Ultimately, it concludes that, in the face of political fluctuations that affect mobility processes, caravans become an element of power and resistance.

Keywords: viapolitics; Roma; caravans; mobility; political action

Sumario

- | | |
|--|----------------------------|
| 1. Introducción | 4. Resultados |
| 2. Marco teórico: Tres tesis sobre viapolítica | 5. Conclusiones |
| 3. Metodología | Referencias bibliográficas |

1. Introducción

En las últimas décadas, el análisis de las migraciones nos ha proporcionado nuevos puntos de vista, metodologías y cuestiones que, sin duda, han ayudado a comprender mejor un área de investigación polifacética que ha sido fruto de diversas investigaciones y debates sociales. No obstante, existen cuestiones poco desarrolladas y que merecen también una aproximación más amplia, como, por ejemplo, el transporte.

Este trabajo pretende avanzar en la comprensión teórica y empírica sobre el papel que los vehículos realizan en las migraciones. En concreto, el estudio se centra en las caravanas que, con frecuencia, emplea el Pueblo Romá en sus desplazamientos por Europa. En este trabajo se emplea el término *romá* frente a los de *gitano* o *tsigani*, puesto que, según diversos autores en los países de origen, estos últimos albergan connotaciones peyorativas (López y Aharchi, 2012; Peeters, 2005). El texto trata de estudiar aquellos procesos en torno a la exclusión social, los aspectos culturales, la movilidad y la política orientados en términos de segregación residencial y capacidad de acción comunitaria en varias localizaciones ubicadas en periferias de grandes ciudades. Diversas han sido las interpretaciones sobre el transporte en el estudio de las migraciones, aunque no desde un análisis extenso y menos aún en torno al Pueblo Romá. Latour (1992) expuso cómo el transporte de materiales quedaría ausente de la teoría social en lo que respecta a los estudios sobre políticas migratorias (Walters, 2015). Mountz (2010) nos señala la falta de investigación al respecto y cómo las migraciones se suelen representar como viajes, lo cual ha sido criticado como

paradójico, ya que no todas las personas migrantes realizan en sí un viaje en su relación con las limitaciones estatales y los riesgos fronterizos (Gutiérrez, 2017). La falta de reflexión sobre los vehículos es llamativa, sobre todo por el papel que representan en las sociedades en lo que se refiere a estatus y, además, en lo que concierne al imaginario social y político en cuanto al empleo de metáforas. Metáforas como las anunciadas por Foucault (2007) en lo que respecta a timón, piloto o barco, y que podríamos relacionar incluso con la rueda que se ve expresada en la cultura romá. Este imaginario social y político se refleja explícitamente en la bandera del Pueblo Romá. Esta se divide en dos franjas horizontales, azul y verde, con una rueda roja en el centro. La parte superior, azul, simboliza el cielo, que es el techo del hogar del pueblo romaní, debido a su historia de pueblo nómada. La inferior, de color verde, simboliza el suelo o el campo, el mundo por el que transitan. La rueda alegoriza la voluntad de vivir sin fronteras y con libre circulación entre los países.

La movilidad y la libre circulación más allá de las fronteras establecidas han formado parte de la identidad del Pueblo Romá, que puede ser considerado una minoría étnica transnacional. Esta perspectiva transnacional nos va a permitir analizar los patrones de movilidad y los fenómenos de más de un Estado nación y aquellas prácticas que los vinculan de forma novedosa, explorando desde ahí la configuración de nuevas subjetividades y maneras de ejercer la soberanía (Valdivares, 2007). Desde este concepto nos centraremos en las prácticas sociales y el sistema de símbolos.

Este artículo se apoya en gran medida en las teorías que William Walters (2015) ofrece sobre viapolítica y, especialmente, en torno a sus tesis sobre la cuestión. Walters no expone una nueva teoría de la migración y la movilidad, sino que las trata como un espacio de investigación que las vincula en sí mismas, donde el transporte es el eje central en la observación. Por todo ello, este trabajo se cuestiona lo siguiente: ¿qué papel desempeñan las caravanas como vehículos en la medición de las controversias migratorias? ¿Cómo se establecen relaciones de poder y estrategias entre los desplazamientos y los Estados? ¿Hasta qué punto son las caravanas escenarios de acción política? Para presentar evidencias sobre la interpretación que se persigue expresar, la investigación realizó entrevistas semiestructuradas a representantes líderes en asentamientos chabolistas y áreas de acogida y descanso en tres países (España, Francia y Portugal).

En el primer apartado realizamos una aproximación a las tesis centrales sobre viapolítica que desarrolla Walters, así como otros componentes que se desprenden de las mismas. En segundo lugar, se relacionan las teorías de Walters de manera específica con las caravanas que emplea el Pueblo Romá. Seguidamente, se argumenta el apartado metodológico para seguir con la exposición de resultados más relevantes y las conclusiones.

2. Marco teórico: Tres tesis sobre viapolítica

William Walters no interpretó el término *viapolítica* como un nuevo concepto, sino, más bien, como un neologismo que trataba de aunar aspectos que

guardan cierta relación entre ellos. Si hacemos una aproximación al término *vía* desde el movimiento, este significa ‘camino’, lo que hay en medio, la senda por donde se transita. Walters, en primera instancia y basándose en su preocupación por la forma de interpretar las migraciones, no se limita a identificar el momento de paso, sino que aborda la cuestión de viapolítica desde un posicionamiento táctico, es decir, dentro de la complejidad de fenómenos que pueden darse en las migraciones (Walters et al., 2022). Parte de una observación material del transporte que nos puede capacitar para interpretar de otro modo aspectos culturales y políticos. Esta cuestión nos empuja a observar cuestiones más específicas y sus relaciones con el resto, y no surge exclusivamente de un posicionamiento holístico de las migraciones (Freeman, 2020). Para el autor, no es lo mismo observar las migraciones como un barco o la identidad cultural desde el posicionamiento de un tren (Walters, 2015, 2008; Presner, 2007). Además, nos sugiere prestar atención a «los materiales, las infraestructuras, los conocimientos, las economías y las autoridades que facilitan o limitan, ordenan y conforman, aceleran e impiden el movimiento» (Walters, 2015: 471). En resumidas cuentas, localiza *vía* como línea de investigación que analiza las formas epistemológico-materiales en las que se codifican los problemas concernientes a carreteras, estructuras, medios de transporte y vidas.

Dentro de las aportaciones de Walters, este nos simplifica su interpretación de viapolítica desde tres tesis centrales. En primer lugar, nos señala la necesidad de prestar más atención al rol de los vehículos en las discusiones migratorias. Para el autor, los barcos, los autobuses, los trenes u otros vehículos se relacionan de forma distinta en la comprensión pública sobre las migraciones, así como estas inciden en el cruce de fronteras. Al respecto, es posible establecer, como ejemplo, la distinción entre el extranjero que se moviliza y viene a nuestro país en yate (normalmente interpretado como rico) y aquel que trata de llegar en patera (normalmente interpretado como pobre). Esto refleja en cierta medida la dicotomía que establece Bauman entre viajeros y vagabundos. Los primeros viajarían por placer y son recibidos con los brazos abiertos en los países de destino. Los segundos viajarían de manera furtiva, a menudo ilegalmente, y son recibidos con recelos, cuando no arrestados y repatriados cuando llegan a los países de destino. A los vagabundos no se les permite permanecer en un lugar determinado ni buscar un mejor sitio en el que vivir (Bauman, 2000). Como matiz, también podríamos interpretar en otro orden de cuestiones cómo se emplean los términos de *extranjero* y *migrante* en función de un posicionamiento excluyente o inclusivo, es decir, en términos de alteridad (Olmos-Alcaraz, 2010). Normalmente, las imágenes que la opinión pública percibe sobre el yate o la patera proceden de medios de comunicación, están estereotipadas y terminan construyendo al fobotipo «inmigrante» (De Lucas, 2018). El imaginario público en general interpreta uno u otro vehículo con ciertas connotaciones, que pueden ser positivas o negativas en función de la interpretación y las experiencias personales. El vehículo se sitúa, en este caso, sobre un mecanismo de exclusión o inclusión social que, desde el posi-

cionamiento de Walters, debe ser interpretado para desengranar precisamente su estructura y su impacto social.

En segundo lugar, los vehículos son relevantes por tratarse de zonas móviles de gobernanza y contestación por derecho propio. Los vehículos pueden alcanzar un sentimiento de pertenencia e identificación social de carácter reivindicativo o excluyente desde la opinión pública. El vehículo representa para la persona (o los grupos de personas) que lo posee un lugar de protección y, además, expone la fuerza contraria a las influencias político-imaginativas de carácter social que pueden incidir de forma negativa en determinados grupos sociales migrantes (Diz-Casal y Riffo-Pavón, 2022; Castoriadis, 1983).

En tercer lugar, Walters nos expone como, en determinadas circunstancias, los vehículos y sus infraestructuras se convierten en objeto y escenario de acción política. Los medios de transporte, los puertos marítimos, los aeropuertos, las rutas, etc. escenifican objetos o lugares sobre los que se pueden relacionar problemas como inmigración ilegal, invasión y asilo, entre otros (Flesler, 2001), con problemas como falta de control, violación de fronteras o soberanía. Los vehículos al respecto se convierten en entes visuales que pueden albergar, incluso, aspectos como la humanización del control de la migración (Fassin, 2012), la securitización de la migración en cuanto incide en la inseguridad (Vidal Pérez, 2023), así como la debilidad del Estado de bienestar o del orden público (Blanco, 2024).

2.1. *Procomún móvil y contrapodemia*

Un aspecto que se desprende de las tesis de Walters es el conjunto de acciones que se llevan a cabo por parte de personas migrantes que albergan un componente cooperativo (Papadopoulos y Tsianos, 2013) y que es denominado *procomún móvil* (Walters, 2015: 487). Este aspecto conforma el proceso de cooperación entre personas, donde se exponen consejos y apoyos empleando diversas prácticas comunicativas (Quintero y Roca, 2018). El autor lo relaciona con el concepto de contrapodemia, es decir, mientras la apodemia es un consejo sobre el viaje y el conocimiento que se deriva del mismo interpretado como medio para favorecer los intereses de los Estados, la contrapodemia vendría a ser el reto de eludir el control migratorio y sobrevivir a las dificultades del camino, una cuestión que también es observada y reforzada por otros autores relevantes, como Saskia Sassen en su obra *Contra geografías de la globalización* (2003). Se trata de advertir a la persona migrante de los problemas que puede encontrar en la carretera y en los controles fronterizos. Estos conceptos se pueden relacionar con el término *navegación social*, acuñado por Vigh (2006). Vigh desarrolló sus estudios partiendo de la movilidad de los jóvenes en la guerra de Guinea Bissau. Se entiende por navegación social a las conexiones entre teoría práctica y noción de oportunidad de vida relativa a Dahrendorf (1979). En palabras de Marcu (2018: 33), «la navegación social como concepto es una forma de agencia que supone la habilidad de actuar en relación con las restricciones y las posibilidades, así como la habilidad de trazar y actualizar

uno de los movimientos presentes hacia un futuro imaginado». De Certeau (1984) ya hacía alusión a las tácticas y estrategias de los sujetos en los procesos de movilidad. En este sentido, la navegación social puede considerarse como aquellas respuestas creativas de los individuos ante las estructuras de las sociedades. Por lo tanto, el acceso en determinados casos a los vehículos y la capacidad de estos de navegar sobre las restricciones existentes conducen a observar con mayor detalle los aspectos que se desprenden de los vehículos, es decir, más allá de lo físico y analizando las relaciones que se manifiestan entre las personas migrantes (Gutiérrez y Macías, 2023), dentro de la complejidad que manifiestan las sociedades actuales en cuanto líquidas (Bauman, 2000).

Por último, Walters menciona los procesos de deportación siguiendo como ejemplo el avión. Nos argumenta cómo la contrapodemia se desarrolla en este caso por medio de hacer llamamientos a oficiales y capitanes de aerolíneas como manera de evitar las deportaciones. Una vez que se cierra la puerta de cabina, el mando cambia automáticamente, puesto que la potestad pasa de las autoridades de los Estados a la interpretación de los pilotos. En el viaje, Walters nos comenta la posibilidad de parar la deportación por los poderes legales y normativos que albergan los pilotos, los cuales pueden actuar de forma contradictoria a los regímenes fronterizos, según las convenciones internacionales (Walters, 2015). Esta cuestión puede suponer una paralización temporal de la deportación de la persona migrante. No obstante, Walters es consciente de los medios de politización en el transporte y nos anima a estudiar los procedimientos existentes, tanto los vacíos legales como las respuestas institucionales y sociales ante el caso de deportaciones y reunificaciones familiares. Todos estos efectos móviles se pueden relacionar con el concepto de fricción de Tsing (2005), el cual nos expone cómo los sueños que motivan la prosperidad, el conocimiento y la libertad se friccionan en reiteradas ocasiones con diversos acontecimientos locales, los impedimentos existentes y las barreras (Marcu, 2018). Esta fricción transfronteriza expresada por Tsing nos refleja lo siguiente: por un lado, cómo las fricciones pueden ser comprendidas por medio de las negociaciones de los diferentes ejercicios de poder soberano, es decir, cómo se reestablecen dinámicas de poder. Por otro lado, es posible observar cómo los individuos se convierten en sujetos del Estado en la medida en que se relacionan con el mismo. Por último, se expone la capacidad de los sujetos de adaptarse e interactuar con el poder y sus limitaciones. La fricción se manifiesta como una pérdida de la capacidad de movilidad y periodos de espera que son inciertos. En este caso, la contrapodemia es vital para poder salir airoso de las dinámicas del poder.

2.2. *Pueblo Romá, caravanas y viapolítica*

Desde tiempos inmemoriales, las migraciones han estado unidas al Pueblo Romá en distintos periodos históricos, ya sea en formato de diáspora (Brubaker, 2005; Carrillo, 2018), en cuanto a aspectos de derechos sociales (Cemlyn, 2008), a aspectos económicos (Brazzabeni et al., 2015; Torres,

2023) y a contextos políticos (Sigona, 2011). El Pueblo Romá siempre ha estado relacionado con estilos de vida alternativos e itinerantes, los cuales no necesariamente han sido interpretados como positivos por los distintos sistemas gubernativos (Barany, 2002), llevándolos en reiteradas ocasiones a vivir en contextos de exclusión social (Gutiérrez y Diz, 2023). Las investigaciones cuentan que los antepasados de los romá datan aproximadamente del siglo IX y que su origen se encuentra en la región india del Punjab, desde la cual comenzaron una peregrinación hacia el oeste durante cientos de años (Giménez et al., 2019). Aunque las motivaciones de aquella salida son un tanto inciertas, se instaura un debate mayoritario entre los investigadores, los historiadores y los demógrafos, que exponen que, debido a las diversas invasiones islámicas que asolaban el lugar en aquella época, los romá comenzaron su peregrinaje para evitar dichos conflictos (Gutiérrez, 2017). Las motivaciones de las migraciones más contemporáneas no difieren sustancialmente de aquellas. Estudios e investigaciones apuntan que las migraciones del Pueblo Romá en el contexto de Europa a principios del siglo XX respondieron a la discriminación estructural y a las tensiones sociopolíticas que tuvieron lugar en la década de los noventa del siglo XX. En sus discursos se reiteran como motivos fundamentales la inseguridad, los conflictos sociales y los enfrentamientos interétnicos (Gutiérrez y Macías, 2023).

No obstante, cuando se habla del Pueblo Romá, el discurso se centra en el tratamiento de este como sociedad de corte tradicional, en la que el nomadismo ha sido el elemento primordial que ha presidido el modelo pasado y presente. En la actualidad no todos los romá son nómadas, pero su faceta itinerante ha sido una de las características primordiales que los han distinguido de los sedentarios, ya sea en la realidad o en el campo de lo imaginario (Berthier, 1979; Gutiérrez, 2017).

Un elemento identificatorio del Pueblo Romá a lo largo de los años ha sido la caravana (Pérez, 2021). Las caravanas conformaban unidades familiares que, agrupándose a otras, establecían comunidades. Las caravanas, así como la vida, han ido evolucionando en su funcionamiento, versatilidad y adaptación al medio. Las primeras eran tiradas por caballos y bueyes que se adaptaban a los caminos, sobre todo en los contextos rurales, desde los cuales comerciaban con ganado y otros enseres. Hoy día, las caravanas son completamente distintas a aquellas que la historia nos expone, puesto que integran un conjunto de prestaciones que hacen más fácil la movilidad transnacional. Las caravanas son para el Pueblo Romá todo un emblema y una identificación social y política a lo largo del mundo. De hecho, estas quedan incluso materializadas en su bandera, donde se representa una rueda de carromato (Levinson y Sparkes, 2004).

En lo que respecta a la viapolítica y sus tesis centrales, la caravana se convierte en un elemento de transporte que podemos abordar desde los postulados de Walters.

Su primera tesis expone la necesidad de prestar más atención al rol de los vehículos en las discusiones migratorias. En este caso y en primera instancia, las caravanas no son interpretadas como elementos que generen un debate

negativo o una inquietud en la sociedad. Sin embargo, existen países como Francia que, a diferencia de España y Portugal, albergan una población romá mucho más móvil (Nacu, 2012; Vacca et al., 2022) y, por tanto, los testimonios que se crean pueden albergar componentes negativos o positivos. En España y Portugal no se identifica una palabra expresa para aquellos romá que están en movimiento, de modo que se interpreta a los mismos simplemente como *gitanos* o *ciganos*, respectivamente. No obstante, en Francia sí son identificados como *gens du voyage* (Clavé-Mercier y Olivera, 2016). Otros países, como Inglaterra, los reconoce como *travellers* (Griffin, 2008). Esto, por tanto, nos muestra una interpretación variada sobre un mismo grupo poblacional que puede incidir en el medio de transporte. De hecho, en distintas regiones francesas existen los lugares conocidos como área de acogida (*aire d'accueil*), donde las personas que emplean sus caravanas y que están en constante movimiento pueden tener acceso a los recursos sociales, además de ser un elemento de control estatal (Foisneau, 2019). En estas áreas de acogida es frecuente que la población romá se asiente (por más o menos tiempo), integrando personas de diferentes países europeos de etnia romá y, más específicamente, diversas clasificaciones existentes de la propia etnia (López, 2014).

La segunda tesis de Walters nos emplaza a los vehículos como zonas móviles de gobernanza y contestación por derecho propio. En este caso, las caravanas alcanzan un sentimiento de pertenencia e identificación a la etnia romá que brinda protección y orgullo y que es empleado como herramienta revulsiva ante situaciones de exclusión social por etnia y aporofobia (Hellgren y Gabrielli, 2021). En contraposición a esta cuestión hallamos autores como Frederik Barth (1969), quien subraya cómo la identidad étnica no se define por atributos sustanciales, sino por el mantenimiento de fronteras relacionales frente a otros grupos.

Por último, la tercera tesis de Walters nos hace reflexionar sobre cuestiones de acción política. Tanto las áreas de acogida francesas como los asentamientos chabolistas en otras zonas europeas suponen, en reiteradas ocasiones, intromisiones al sistema, por ser identificados como falta de control, violación de las normas sociales o inseguridad (Gutiérrez, 2017). Las caravanas y su conformación o no de comunidades suponen una respuesta social del Pueblo Romá, quien, de forma libre, quiere vivir desplazándose entre diversas regiones. Esta movilidad, algunas veces interpretada como proyecto migratorio y otras como respuesta que se aprovecha del Estado de bienestar (de modo peyorativo), justifica todavía más el carácter libre del Pueblo Romá, lo cual no conlleva vivir al margen de las normas sociales, aunque sigan tradiciones y costumbres que generen controversias (Bruneau, 2011; Gamella, 2007).

Por último, las caravanas, dentro de la representación de acción política como espacios de vida y resistencia, son también lugares que desarrollan funciones sociales y jerarquías donde existe también una diferencia de género (Sánchez-Muros, 2008). Los espacios móviles sirven igualmente como expresión cultural y lugares de división de funciones y jerarquías que, en muchos casos, son distintas para hombres y para mujeres.

3. Metodología

Este estudio se ha fundamentado en un diseño mixto basado en el concepto de triangulación de datos para recabar información mediante técnicas cuantitativas y cualitativas, facilitando así la comprensión del tema. El objetivo principal que persigue esta investigación es analizar las caravanas que emplea el Pueblo Romá desde las tesis centrales que William Walters nos ofrece en lo relacionado con su interpretación de viapolítica. Este estudio se plantea analizar las caravanas como elementos de transporte en lo que se refiere a elementos culturales, de movilidad y acción política.

3.1. Participantes y procedimiento

El estudio contó con la participación de 23 hombres y 19 mujeres de entre 29 y 56 años, de regiones de España (Madrid y Sevilla), Francia (Burdeos y Poitiers) y Portugal (Lisboa). Atendiendo al secreto profesional y al anonimato de las personas entrevistadas, no se va a especificar en este trabajo la denominación de los asentamientos ni de los lugares donde se llevaron a cabo las entrevistas, sobre todo en lo que concierne a aspectos éticos. El acceso a los sujetos participantes fue complejo, debido a las dificultades existentes por querer hablar por parte de los entrevistados sobre cuestiones relacionadas con su comunidad y sus viviendas (caravanas). Además, la movilidad propia del colectivo dificultaba el acceso a los mismos. Las limitaciones metodológicas más relevantes giran en torno a diversos aspectos: el tiempo dilatado entre la realización de una entrevista y la siguiente; la aproximación a entornos donde existen niveles de exclusión importantes que limitan el acceso a las fuentes; las dificultades de acceso a los usuarios por la movilidad constante de determinadas familias, y los sesgos manifiestos de los investigadores en cuanto a procesos de marginación, es decir, la complejidad de diferenciar aspectos neutrales como discriminatorios.

Las personas entrevistadas, en su mayoría, se dedicaban a la agricultura. La tabla 1 nos muestra sus empleos en el momento de realizar la entrevista, así como el número de entrevistados por sexo. No obstante, aquellas personas en situación de desempleo eran todas mujeres. Respecto a las nacionalidades, en el caso de Francia se entrevistó a búlgaros ($n = 2$), rumanos ($n = 1$) y españoles ($n = 2$); en el caso de España, a rumanos ($n = 5$), y en el caso de Portugal, a croatas ($n = 2$). Para el resto de entrevistados, el país de registro de la entrevista coincide con la nacionalidad.

El acercamiento a los asentamientos o a las áreas de acogida se realizó por medio de organizaciones no gubernamentales. Este medio posibilitaba efectuar una aproximación al contexto con profesionales que ya operaban en ellos, además de ser un punto de partida de confianza y respeto para los entrevistados. La selección de las personas participantes combinó dos procesos. De un lado, en España y Portugal se estableció visitar asentamientos chabolistas y, en Francia, áreas de acogida. En los dos primeros se optó por comunidades ubicadas en la periferia de grandes ciudades con gran carga de exclusión social, donde hubiera

Tabla 1. Regiones, entrevistados y perfiles profesionales

País	Ciudad	Hombres	Mujeres	Total	Perfil profesional
España	Madrid	7	2	9	Agricultura ($n = 6$) y desempleo ($n = 3$).
	Sevilla	4	6	10	Agricultura ($n = 10$).
Francia	Burdeos	4	3	7	Agricultura ($n = 4$), transporte ($n = 2$) y desempleo ($n = 1$).
	Poitiers	3	5	8	Agricultura ($n = 8$).
Portugal	Lisboa	5	3	8	Agricultura ($n = 5$) y desempleo ($n = 3$).
		23	19	42	

Fuente: elaboración propia.

una representación amplia de nacionalidades, ya que, en ambos países, la mayoría de los romá suelen ser más sedentarios. En el caso francés, las áreas de acogida en las distintas ciudades estudiadas fueron elegidas al azar, partiendo de estancias que uno de los autores de este trabajo realizó en el periodo de investigación, el cual se desarrolló entre septiembre de 2021 y noviembre de 2023 en distintas fases. En todos los casos se entrevistaron a personas que estaban inmersas en procesos de movilidad como factor de inclusión en la investigación, excluyendo, por tanto, a aquellas que, por determinadas razones, llevaban más de tres meses en un mismo lugar. Las fases que incluyó la aproximación a los escenarios elegidos fueron las siguientes: fase 1, de aproximación a las ONG y primer contacto con los asentamientos y las áreas de acogida; fase 2, de realización de entrevistas, y fase 3, de análisis de entrevistas.

3.2. Procedimiento de recogida y análisis de datos

La recogida de información se llevó a cabo a través de entrevistas semiestructuradas (sobre las dos primeras tesis de Walters) y el empleo de un cuestionario apoyado en una escala Likert (sobre la tercera tesis de Walters). Según Fabila et al. (2013), la escala Likert permite obtener información sobre los propios sujetos, así como datos más complejos y subjetivos (actitudes, representaciones y opiniones). El cuestionario estaba compuesto por 7 afirmaciones a las que los encuestados debían responder indicando su grado de acuerdo en una escala de 1 a 5, en el que 1 significaba «totalmente en desacuerdo» y 5, «totalmente de acuerdo».

Afirmaciones

1. Pienso que las caravanas son interpretadas por los Estados como medios que se salen de las normas sociales y están fuera de control.
2. Vivir en caravanas es para mí una respuesta reivindicativa que se materializa en libertad.

3. Las caravanas son elementos de lucha política, social y cultural.
4. Pienso que las caravanas nos dirigen hacia la exclusión social.
5. Pienso que las caravanas nos ayudan a mantener nuestra cultura frente a una sociedad cada vez más individualizada.
6. Las caravanas pueden conformar comunidades internacionales que ayudan a visibilizar positivamente al Pueblo Romá.
7. Las caravanas, en muchas ocasiones, nos limitan el acceso a una educación reglada que sería beneficiosa para nuestros hijos e hijas.

Todos los datos fueron recogidos de manera presencial y por muestreo de bola de nieve (Wimmer y Dominick, 1996), es decir, una persona ponía en contacto a la siguiente. El empleo de las técnicas cualitativa y cuantitativa se llevó a cabo en las propias caravanas de los entrevistados y, en todos los casos, se contó con la aprobación de los participantes para que los datos fueran grabados. En todas las ocasiones las entrevistas se realizaron en el idioma del país donde se ubicaban los participantes, como medio para mejorar la comprensión y la extracción de la información. El análisis de la escala Likert se efectuó de forma manual por parte de los investigadores y, en el caso de las entrevistas, se utilizó la versión 14 del programa NVivo para tratar los datos cualitativos. Se realizó un análisis descriptivo de cada uno de los ítems para evaluar cuáles guardaban una relación estrecha con los datos obtenidos en las entrevistas. Se asignaron a los participantes atributos y códigos de identificación para analizar los datos. En el caso de los informantes, podían ser de género hombre (H) o mujer (M), y de nacionalidad *bulgara* (B), *croata* (C), *española* (E), francesa (F), portuguesa (P) o rumana (R).

4. Resultados

A continuación, se exponen los resultados más relevantes obtenidos en la investigación, exponiendo, por un lado, los resultados cualitativos en torno a las dos primeras tesis de Walters y, por otro lado, los resultados cuantitativos sobre la tercera tesis del autor.

4.1. El rol de las caravanas en los proyectos migratorios: Primera y segunda tesis de Walters

En este primer bloque de respuestas de las entrevistas hay que resaltar cómo las personas entrevistadas nos muestran diversas interpretaciones sobre las caravanas en función del punto de vista que se adopte. En primer lugar, las caravanas aparecen para el Pueblo Romá como elemento de identificación y mantenimiento de costumbres con gran carga positiva. El viajar en caravanas por diversas zonas de Europa en busca de mejor calidad de vida o de estabilidad laboral es interpretado como elemento de poder y mantenimiento de hábitos propios de la etnia que dignifican a las personas o a las comunidades que viven de tal modo. Visualizar las caravanas desde el posicionamiento romá es entendido como un

respeto y una complicidad étnica que traspasa las identificaciones nacionales, es decir, se establece una perspectiva de hermandad que obvia las etiquetas sociales tradicionalmente impuestas y se establece una relación de correspondencia. Esta relación de fraternidad, sobre todo, es vista como elemento de complicidad ante la interpretación de que el Pueblo Romá ha sufrido a lo largo de la historia, y, por tanto, los lazos que se establecen adquieren una significación robusta, aunque no existan relaciones de amistad o familiares.

Cuando veo a personas romá que viajan en busca de mejorar su vida y la de sus familias, sin dudarlo, se desprende en mí un sentimiento que no sé explicar [...] me da orgullo y me identifico con ellos. Después de lo que hemos pasado durante toda nuestra historia, ver gente que sigue peleando y llevando su orgullo romá es para mí una muestra de honradez y de exigencia de respeto a la sociedad. (Entrevista 7, HE, 39 años)

Los romá amamos nuestras costumbres y, de toda la vida, hemos vivido en caravanas o carromatos. ¿Por qué no seguir haciéndolo? Para nosotros es una forma de mantener lo que somos, es nuestra identidad. Me gustaría que mis hijos hicieran lo mismo y se casaran con otros romá. (Entrevista 15, MB, 50 años)

Los gobiernos siempre han tratado de controlarnos, no sé por qué nos tienen tanto miedo. Quieren que estemos siempre en un mismo sitio. Eso no es para mi libertad. (Entrevista 14, HF, 42 años)

Respecto al extracto que nombra el control gubernamental, es pertinente subrayar que, en la mayoría de las entrevistas y en todos los países analizados en la investigación, se desprende un sentimiento de rechazo hacia cuestiones relativas a la intervención estatal sobre la vida diaria. Se interpreta cómo en los casos observados y con mayor énfasis en el caso francés, los romá perciben la vida sedentaria como control. Esto, aunque puede ser compartido por otros grupos sociales, cobra mayor importancia en la etnia romá por su relación histórica negativa, al ser interpretados como elementos subversivos y alejados de las normas sociales. La vida en caravanas y en movimiento significa para ellos una forma contracultural que trata de eliminar o desprenderse de aquellas falsas interpretaciones que hacen daño a las costumbres y a la independencia étnico-social.

Si analizamos con mayor profundidad interpretaciones negativas expresadas por los entrevistados, podemos observar lo siguiente;

Viajar en caravanas es algo que hemos hecho toda la vida. Hay sitios de Europa que no lo hacen tanto, pero sé que nos identifican como valientes. La carretera no es fácil y menos aún si eres romá. La policía desconfía muchas veces, creen que eres un ladrón o que te estás aprovechando del Estado. (Entrevista 6, HF, 33 años)

Viajamos en caravanas y muchas veces es interpretado como negativo. Pero digo yo: ¿qué pasa con esos jóvenes que lo hacen o adaptan sus furgonetas para

vivir en ellas durante sus vacaciones? Sin duda hay mucho racismo. (Entrevista 21, HP, 35 años)

Las caravanas son la mejor herramienta para quitarse de en medio si hay problemas. Cuando ocurren escenas racistas o que nos culpabilizan por algo, lo mejor es buscar otro trabajo fuera y desprenderse de los problemas. (Entrevista 22, HP, 37 años)

Estos tres extractos de entrevista nos muestran varias cuestiones. Por un lado, la hermandad existente dentro de la propia etnia de ponerse en carretera y vivir escenas de control por parte de la policía por el mero hecho de ser romá. Por otro lado, se aborda una comparativa entre aquellos jóvenes o familias que usan las furgonetas como turismo frente a aquellos que las emplean como recurso familiar, económico y social.

La población participante en el estudio refleja, además, la necesidad de vivir y desplazarse en caravanas como respuesta cultural que va unida a las necesidades económicas y a la falta de formación. Ante escenarios de dificultad económica y de falta de acceso a los recursos formativos reglados, la caravana adquiere todavía más un componente de entendimiento entre aquellas personas inmersas en la propia etnia. Por último, cabe añadir que, al ser una población eminentemente dedicada a la agricultura, las caravanas son elementos que favorecen la adaptación a las épocas de recolección y cosecha por Europa. Por lo tanto, se convierten en un medio y un estilo de vida central en la vida diaria de los participantes.

En un mismo año he podido recoger aceitunas y tomate en España y uvas en Francia. Sin mi caravana y mi familia que vive en ella, sería muy difícil pasar largos periodos fuera. Además, durante los viajes, solemos vender comida de unos sitios y otros (miel, vino, aceite...). A nosotros los romá nos encanta que la familia permanezca unida. La caravana es todo, es mi hogar, mi medio de transporte y mi trabajo. (Entrevista 6, HF, 33 años)

Una cuestión para resaltar de forma concreta en la segunda tesis de Walters tiene que ver en cómo el transporte se convierte en herramienta de lucha ante procesos de exclusión social, tanto por etnia como por aporofobia. Al respecto, los entrevistados sostienen aquello que Walters manifestaba como contrapodemia y que se enlazaba con la navegación social. Estar durante años en caminos y carreteras conforma una estructura de red de contactos muy importante para el Pueblo Romá, ya sea a nivel familiar, ya sea entre iguales. Avisar de problemas (tanto acerca de las propias carreteras como de robos o lugares que deben disponer de atención especial por ser conflictivos), estar comunicados ante manifestaciones o movilizaciones en los sectores de empleo e, incluso, avisar de situaciones como las vividas entre 2010 y 2012 en cuanto a deportaciones de personas de Europa del Este en Francia y España, hace que la comunicación que se establezca durante el proceso de movilidad con caravanas albergue mayor trascendencia. Los entrevistados sostienen que las caravanas y

sus lugares de estacionamiento pueden generar mayor contacto entre personas que si se viaja por medio de otros transportes. Por todo ello, las caravanas se convierten en herramientas no materiales de comprensión étnica y de contacto social clave ante diversos problemas emergentes.

Hoy día estamos muy comunicados. Tenemos varios grupos de WhatsApp que utilizamos para estar comunicados si existen problemas. Recuerdo una vez que me avisaron que a mi primo le habían robado la caravana. A los dos días la encontramos. Aquí todos somos familia, familia romá. (Entrevista 4, MP, 35 años)

En 2011 me dirigía de Madrid a Burdeos. Menos mal que me avisaron que después de pasar San Sebastián había controles de la gendarmería. Todo rumano y romá que veían, aunque no hiciera nada malo, intentaban mandarlo de vuelta a Rumanía. Me salvó llamar a una vieja amiga vasca que su marido era francés. Por supuesto, todos romá. (Entrevista 15, MR, 50 años)

Como se observa en los extractos anteriores, la comunicación resulta ser clave en los procesos de movilidad. Además, cuestiones como pertenecer a una nacionalidad concreta pueden ser determinantes y complementarias a los procesos de exclusión que se perciben y que están inmersos en las caravanas como imaginario negativo.

4.2. Las caravanas como elementos de poder: Tercera tesis de Walters

Este apartado corresponde a la elaboración de la escala Likert. A continuación, en la tabla 2, se indican los resultados obtenidos.

Entre los ítems menos valorados podemos observar que la primera afirmación («Pienso que las caravanas son interpretadas por los Estados como medios que se salen de las normas sociales y están fuera de control») y la cuarta («Pienso que las caravanas nos dirigen hacia la exclusión social») son las que alcanzan una puntuación más baja respecto al resto. La primera nos muestra, además, diferencias entre ciudades, por ejemplo, Madrid y Sevilla adquieren valoraciones bastante menores que el resto de las capitales. Esta

Tabla 2. Respuestas en la escala Likert

País	Ciudad	Afirmaciones en la escala Likert							Medias
		1	2	3	4	5	6	7	
España	Madrid	2,5	4,5	4,6	4,1	4	4,5	4,8	4,1
	Sevilla	3,1	4,1	4,6	2,5	4	4	4,7	3,8
Francia	Burdeos	4,7	4,9	4,9	1,5	5	4,8	2,5	4
	Poitiers	4,9	4,7	4,9	2,5	5	4,8	1,7	4
Portugal	Lisboa	3,8	4,3	4,6	1,5	5	4,7	4,7	4

Fuente: elaboración propia.

afirmación va unida a la baja movilidad observada en la población objeto de estudio en las ciudades españolas. Al no ser tan frecuentes ni observadas por la población en general las caravanas como elementos que generen fricción entre las personas o se sitúen fuera de control, los entrevistados indican puntuaciones que están de acuerdo con el sentir general. No obstante, si se visualizan las puntuaciones en Francia, ambas ciudades exponen situaciones totalmente contrarias. La movilidad en el país galo es mucho mayor y está muy normalizada por los romá, lo cual puede incidir de forma negativa en la percepción general. En este caso, Lisboa se sitúa en un término medio, lo cual ha sido comprobado a lo largo del trabajo de campo durante la investigación. El cuarto ítem expone un caso peculiar relacionado con la exclusión social. En todos los casos, la puntuación es baja o muy baja, siendo alta en el caso de Madrid. Al no haber lugares habilitados en España para las caravanas como en Francia (áreas de acogida), los romá madrileños exponen cómo la vida en movimiento puede ser, en parte, catalizadora de la exclusión social. Además, el asentamiento observado en Madrid está inmerso en una situación compleja de exclusión social con un fuerte impacto en vivienda. Por tanto, es con toda probabilidad que el resultado expuesto vaya acompañado de una sensación de abandono institucional que no observa a las caravanas como elementos de mejora. Esta cuestión es llamativa, ya que, en las preguntas abiertas de la entrevista, se exponía que se observa de modo positivo la vida en caravanas. En resumidas cuentas, es probable que la población madrileña la haya relacionado con el mantenimiento de una existencia más sedentaria, o bien el momento de la entrevista coincide con casos de dificultosa movilidad o problemas de inclusión específicos.

Entre los ítems que mayor valoración reciben se encuentran el tercero («Las caravanas son elementos de lucha política, social y cultural») y el sexto («Las caravanas pueden conformar comunidades internacionales que ayudan a visibilizar positivamente al Pueblo Romá»). Respecto al tercer ítem, los romá subrayan en todos los casos cómo las caravanas se convierten en elementos que van más allá de ser un medio de transporte, se trata de una identificación como pueblo étnico que alberga componentes de lucha, procesos de supervivencia a lo largo de los siglos y símbolo cultural que ejerce un impacto social y en sus propias existencias. Se trata de una herramienta que puede tener incidencia política y que, desde la óptica romá, alberga componentes de hermandad entre grupos, nacionalidades o estilos de vida. La visión global simbólica de las caravanas por parte del Pueblo Romá es evidenciada en el sexto ítem. La unión que se observa respecto a las caravanas es identificada en los sujetos entrevistados como un aspecto que genera conexión y que sirve de herramienta para conectar con otras etnias y sociedades. No obstante, esto no implica que puedan desarrollarse momentos o un imaginario social negativo hacia el Pueblo Romá. Por tanto, es pertinente mostrar a nivel global un colectivo que dispone de sus propias costumbres, pero que no trata de derribar otras.

El segundo ítem («Vivir en caravanas es para mí una respuesta reivindicativa que se materializa en libertad») también disfruta de suficiente valoración.

Al respecto, y en una interpretación posterior, los entrevistados manifestaban que a veces no les quedaba más alternativa que vivir en caravanas. El no querer adquirir compromisos con entidades financieras, el no disponer de viviendas en diversos lugares o bien el no querer mostrar la solvencia o las dificultades económicas es interpretado como aspectos positivos que van unidos a la sensación de libertad. Sin embargo, muchos de los entrevistados en todas las ciudades consultadas no disponen de la suficiente capacidad económica para comprar viviendas, aunque cambiaran de opinión. Se observa entonces una justificación de sus estilos de vida y del mantenimiento de sus costumbres más allá de ser libres en cuanto a lo económico.

Además, una cuestión que se desprende en este apartado es la defensa de su modo de vivir, la cual puede ser sostenida con mayor implicación estatal. Se observó cómo en el caso francés existen alternativas educativas y adaptadas a las necesidades educacionales de los niños y las niñas. En Francia existen los *camions-écoles*. Se trata de camiones adaptados a las necesidades de los *gens du voyage* que están ubicados en las áreas de acogida y conformados por profesorado público estatal que tiene como objetivo reducir los niveles de analfabetismo y dar respuesta a la escolarización obligatoria de menores de edad. Para los romá entrevistados, este es un ejemplo de lucha política que, dentro del área de educación, serviría como ejemplo para poder mantener estilos de vida propios y seguir siendo parte del sistema. Además, reduciría aquella visualización negativa que albergarían las caravanas.

Por lo tanto, y desde la interpretación de las caravanas como elementos de poder y escenarios de acción política, es posible manifestar cómo, lejos de tratarse de simples espacios de tránsito o de vida cotidiana, han sido y continúan siendo escenarios de acción política en múltiples dimensiones y contextos. Su significado político varía según el momento histórico, el país y las relaciones con el Estado y la sociedad mayoritaria, pero en todos los casos su existencia y visibilidad generan dinámicas de poder, resistencia y reivindicación. Frente a la presión estatal, los campamentos y las caravanas se convierten en lugares de resistencia política, donde la comunidad romá defiende su derecho a un modo de vida propio y a la preservación de su cultura. Partiendo de las interpretaciones de Walters podemos decir que, en contextos donde la movilidad y la vida en caravana son criminalizadas o estigmatizadas, el simple hecho de mantener este tipo de existencia puede entenderse como un acto político de resistencia frente a la homogeneización y la exclusión.

5. Conclusiones

El objetivo de este artículo es analizar las caravanas que emplea el Pueblo Romá desde las tesis centrales que William Walters nos ofrece en lo relacionado con su interpretación de viapolítica. Para ello, se propuso estudiar las narrativas y las prácticas que se asocian a las caravanas como elementos de transporte desde aspectos culturales, de movilidad y acción política (Walters, 2015). A través del análisis de distintos escenarios acerca de tres países

Europeos (España, Francia y Portugal), podemos ver cómo las caravanas pueden ser percibidas desde la sociedad en general como elementos peyorativos relacionados con estilos de vida que tratan de aprovecharse de las administraciones públicas (Gutiérrez y Macías, 2023). No obstante, para el Pueblo Romá, suponen un espacio de libertad que va más allá de nacionalidades o territorios y que pueden albergar componentes de lucha y resistencia ante diversos problemas sociales. El caso francés es analizado como el espacio en el que más relaciones negativas existen en cuanto a la conformación de imaginarios sociales sobre las caravanas. Sin embargo, es el lugar donde se desarrollan respuestas estatales y búsqueda de alternativas para unir socialmente tanto a los romá como a los no romá. Se observan países, como España y Portugal, que disponen de políticas que tienden más al sedentarismo y, por lo tanto, no estimulan una observación negativa sobre las caravanas tan acuciante como otros territorios.

Pese a las retóricas sobre desarrollar procesos de sedentarización que conviertan a los romá en más estáticos, la viapolítica nos muestra una aproximación más amplia sobre las necesidades y las aptitudes de dicho pueblo. Hablamos de un colectivo alrededor del cual, a pesar de llevar siglos en nuestras sociedades, sigue habiendo un gran desconocimiento general en lo que se refiere a sus estilos de vida. La viapolítica nos ayuda a aproximarnos a él desde el transporte, no obstante, nos señala un lugar de acción investigadora que permite dar mayor voz a colectivos que puedan sufrir situaciones de exclusión social como es el Pueblo Romá.

El artículo ha explorado también componentes cooperativos denominados *procomún móvil* por Walters. Se concluye que los procesos de movilidad disponen de elementos de unión que mejoran la vida en caravanas. Poder anteponerse a problemas, conocer lugares más cómodos para asentarse temporalmente y desarrollar lazos de unión entre personas son elementos que, en primera instancia, parecen no estar inmersos en los procesos de movilidad por su apariencia individualizada, pero, no obstante, nos ofrecen conexiones que, unidas a aspectos étnicos, ayudan a la población objeto de estudio a seguir manteniendo este estilo de vida móvil.

En relación con las tesis de Walters, se concluye que el enfoque de estudio sobre las caravanas puede ayudar a visualizar de modo holístico (y también específico) al Pueblo Romá, sirviendo como campo de investigación para crear respuestas que mejoren las relaciones étnicas, la inclusión social y el mantenimiento de costumbres y hábitos de diversos grupos sociales. Se ha comprobado que las caravanas albergan componentes de poder y acción política que han sido mantenidos a lo largo de la historia. Es por ello necesario seguir investigando, de cara al futuro, acerca de otras cuestiones que pueden acompañar lo analizado en este trabajo, como rutas y otros medios de transporte que utilice el Pueblo Romá, como, por ejemplo, autobuses (Pajares, 2007). Todo ello nos puede brindar un estudio de las migraciones romá que haga mejorar las políticas de inclusión social y desarrollar un mayor entendimiento entre colectivos. En cuanto a las limitaciones

de la investigación, se concluye que entrevistar a personas o a familias en movimiento es una tarea compleja y que requiere bastante tiempo. Además, el acceso a las personas con diversas procedencias en Europa hace difícil la atención y la comprensión, por la limitación del idioma. Al respecto, de cara a estudios más amplios, sería interesante poder disponer de un mayor número de entrevistados y de países. Es especialmente interesante analizar la capacidad de los movimientos sociales y de las organizaciones asociativas insertas en los procesos de movilidad que puedan servir en agendas locales y estatales de los procesos de incidencia política, así como observar las luchas colectivas en diferentes ámbitos sociales y prestar atención a los nuevos retos ecológicos que se implantan en una sociedad que emplea el transporte con gran frecuencia.

Por último, es también importante mantener esta línea de estudio en el tiempo y hacer un seguimiento de estos desplazamientos, percepciones y aptitudes de los distintos grupos para ver cómo se comportan las distintas tesis de William Walters desde esa perspectiva dinámica y longitudinal.

Agradecimientos

Los autores agradecen la colaboración de todas las personas que participaron en este estudio, cuya disposición y compromiso hicieron posible la realización de esta investigación.

Referencias bibliográficas

- BARANY, Zoltan (2022). «Ethnic Mobilization without Prerequisites: The East European Gypsies». *World Politics*, 54(3), 277-307.
<<https://doi.org/10.1353/wp.2002.0006>>
- BARTH, Frederik (1969). *Los grupos étnicos y sus fronteras*. México: Fondo de Cultura Económica.
- BAUMAN, Zygmunt (2000). *Trabajo, consumismo y nuevos pobres*. Barcelona: Gedisa.
- BERTHIER, Jean Charles (1979). «La socialización del niño gitano». *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, XXXI(3), 409-426.
- BLANCO, Pablo (2024). «Migraciones en África: El caso de África Occidental y por qué no existe una “invasión” a Europa». *Astrolabio*, 32, 158-186.
<<https://doi.org/10.55441/1668.7515.n32.41616>>
- BRAZZABENI, Micol; CUNHA, Manuela y FOTTA, Martin (2015). *Gypsy Economy: Romani Livelihoods and Notions of Worth in the 21st Century*. Nueva York: Berghahn Books.
- BRUBAKER, Rogers (2005). «The ‘diaspora’ diaspora». *Ethnic and Racial Studies*, 28(1), 1-19.
<<https://doi.org/10.1080/0141987042000289997>>
- BRUNEAU, Michel (2001). «Politiques de l’État-nation grec vis-à-vis de la diaspora». *Revue européenne des migrations internationales*, 17(3), 9-22.
<<https://doi.org/10.3406/remi.2001.1792>>
- CARRILLO, César (2018). «Mil años de vida en los márgenes: La diáspora del pueblo gitano». *Revista de la Universidad de México*, 4, 42-50.

- CASTORIADIS, Cornelius (1983). *La institución imaginaria de la sociedad*. Barcelona: Tusquets.
- CEMLYN, Sarah (2008). «Human Rights and Gypsies and Travellers: An Exploration of the Application of a Human Rights Perspective to Social Work with a Minority Community in Britain». *The British Journal of Social Work*, 38(1), 153-173.
<<https://doi.org/10.1093/bjsw/bcl349>>
- CERTEAU, Michel (1984). *The Practice of Everyday Life*. Londres: University of California Press.
- CLAVÉ-MERCIER, Alexandra y OLIVERA, Martin (2016). «Une résistance non résistante: Ethnographie du malentendu dans les dispositifs d'«intégration» pour des migrants roms». *L'Homme*, 219-220, 175-207.
<<https://doi.org/10.4000/lhomme.29093>>
- DAHRENDORF, Ralf (1979). *Life Chances*. Chicago: University of Chicago Press.
- DIZ-CASAL, Javier y RIFFO-PAVÓN, Ignacio (2022). «Estructura simbólica de ajuste: Una propuesta descriptiva a través de 6 casos de migración mediatizada». *Revista Austral de Ciencias Sociales*, 43, 67-83.
<<https://doi.org/10.4206/rev.austral.cienc.soc.2022.n43-04>>
- FABILA, Angélica; MINAMI, Hiroe e IZQUIERDO, Jesús (2013). «La escala de Likert en la evaluación docente: Acercamiento a sus características y principios metodológicos». *Perspectivas Docentes*, 50, 31-40.
- FASSIN, Didier (2012). *Humanitarian Reason: A Moral History of the Present*. Oakland, CA: University of California Press.
- FLESLER, Daniela (2001). «De la inmigración marroquí a la invasión mora: Discursos pasados y presentes del (des)encuentro entre España y Marruecos». *Arizona Journal of Hispanic Cultural Studies*, 5, 73-88.
<<https://doi.org/10.1353/hcs.2011.0041>>
- FOISNEAU, Lise (2019). «Les aires d'accueil des Gens du voyage: Une source majeure d'inégalités environnementales». *Études Tsiganes*, 67, 28-51.
- FOUCAULT, Michel (2007). *Security, Territory, Population: Lectures at the College de France, 1977-78*. Londres: Palgrave Macmillan.
- FREEMAN, Cordelia (2020). «Viapolitics and the emancipatory possibilities of abortion mobilities». *Mobilities*, 15(6), 896-910.
<<https://doi.org/10.1080/17450101.2020.1803588>>
- GAMELLA, Juan (2007). «La inmigración ignorada: Romá / gitanos de Europa Oriental en España, 1991-2006». *Gazeta de Antropología*, 23(1), 1-29.
- GIMÉNEZ, Aarón; COMAS, David y CARBALLO-MESA, Annabel (2019). «Identidad y Origen del Pueblo Gitano». *International Journal of Roma Studies*, 1(2), 159-184.
<<https://doi.org/10.17583/ijrs.2019.4561>>
- GRIFFIN, Christopher (2008). *Nomads under the Westway: Irish Travellers, Gypsies and Other Traders in West London*. Hatfield: University of Hertfordshire Press.
- GUTIÉRREZ, José David (2017). «Imaginaros sociales de la itinerancia dentro de la diáspora gitana». *Imagonautas*, 7(9), 40-57.
- GUTIÉRREZ, José David y DIZ, Javier (2023). «Movilidad laboral de rumanos en Andalucía». *Cuadernos de Relaciones Laborales*, 41(2), 375-398.
<<https://doi.org/10.5209/crla.79056>>
- GUTIÉRREZ, José David y MACÍAS, Almudena (2023). «Community, Identity, and Mobility of Eastern European Roma: A Systematic Review 2002-2022». *Journal of Ethnic and Cultural Studies*, 10(4), 159-174.
<<https://doi.org/10.29333/ejecs/1691>>

- HELLGREN, Zenia y GABRIELLI, Lorenzo (2021). «Racialization and Aporophobia: Intersecting Discriminations in the Experiences of Non-Western Migrants and Spanish Roma». *Social Sciences*, 10(5), 163.
<<https://doi.org/10.3390/socsci10050163>>
- LATOUR, Bruno (1992). «Where are the missing masses?: The sociology of a few mundane artifacts». En: BIJKER, W. E. y LAW, J. (eds.). *Shaping Technology/Building Society: Studies in Sociotechnical Change*. Cambridge, MA: MIT Press.
- LEVINSON, Martin y SPARKES, Andrew (2004). «Gypsy Identity and Orientations to Space». *Journal of Contemporary Ethnography*, 33(6), 704-734.
<<https://doi.org/10.1177/0891241604269323>>
- LÓPEZ, Óscar (2014). «Piedra, papel y tijera: Vivienda y gestión del asentamiento de la población rrom: gitana rumana en el Área Metropolitana de Barcelona (2006-2014)». *Revista Andaluza de Antropología*, 7, 102-129.
<<https://doi.org/10.12795/raa.2014.i07.06>>
- LÓPEZ, Óscar y AHARCHI, Noura (2012). «Discursos sobre la inmigración rrom (gitana) rumana en Barcelona». *Discurso y Sociedad*, 6(2), 543-590.
- LUCAS, Javier de (2018). «Identidad, ciudadanía y derecho: Del estereotipo al fobotipo». *Revue d'études des sociétés et cultures contemporaines Europe-Amérique*, núm. extraordinario.
<<https://doi.org/10.4000/amnis.3244>>
- MARCU, Silvia (2018). *Geografías de la movilidad humana en el siglo XXI: Jóvenes de la Europa del Este en España*. Madrid: Ediciones Complutense.
<<https://doi.org/10.5209/inv.014>>
- MARTÍNEZ, Miguel (2006). «Validez y confiabilidad en la metodología cualitativa». *Paradigma*, 27(2), 7-33.
- MOUNTZ, Alison (2010). *Seeking Asylum: Human Smuggling and Bureaucracy at the Border*. Minnesota: University of Minnesota Press.
<<https://doi.org/10.5749/minnesota/9780816665372.001.0001>>
- NACU, Alexandra (2012). «From Silent Marginality to Spotlight Scapegoating?: A Brief Case Study of France's Policy Towards the Roma». *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 38(8), 1323-1328.
<<https://doi.org/10.1080/1369183X.2012.689192>>
- NINER, Pat (2004). «Accommodating nomadism?: An examination of accommodation options for gypsies and travellers in England». *Housing Studies*, 19(2), 141-159.
<<https://doi.org/10.1080/0267303032000168568>>
- OLMOS-ALCARAZ, Antonia (2010). «Construcción discursiva del alumno inmigrante extranjero en Andalucía: El "otro" en "nuestras" escuelas». *Revista de Educación*, 353, 469-493.
- PAJARES, Miguel (2007). *Inmigrantes del Este: Procesos migratorios de los rumanos*. Barcelona: Icaria Editorial.
- PAPADOPOULOS, Dimitris y TSANOS, Vissilis (2013). «After citizenship: Autonomy of migration, organisational ontology and mobile commons». *Citizenship Studies*, 17(2), 178-96.
- PEETERS, Koen (2005). *Entre tenebres. Gitanos inmigrantes: Els rrom de l'Est d'Europa a Barcelona i el seu accés a l'Educació*. Barcelona: Fundació Jaume Bofill.
- PÉREZ, Pilar (2021). «"Gitantemente": Caravanas y estigmas en la Patagonia a comienzos del siglo XX». *Revista Pilquen*, 24(4), 61-76.
- PRESNER, Trains (2007). *Mobile Modernity: Germans, Jews, Trains*. Nueva York: Columbia University Press.

- QUINTERO, Daniel y ROCA, Santiago (2018). «Economía del Conocimiento: Del Capitalismo Cognitivo a la Economía del Procomún». *Conocimiento Libre y Licenciamiento (CLIC)*, 16, 153-187.
- SÁNCHEZ-MUROS, Sonsoles (2008). *“Hablando de los gitanos”: Representaciones sociales en el discurso y la interacción escolar* [Tesis doctoral]. Granada: Universidad de Granada.
- SASSEN, Saskia (2003). *Contra geografías de la globalización: Género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- SIGONA, Nando (2011). «The governance of Romani people in Italy: Discourse, policy and practice». *Journal of Modern Italian Studies*, 16(5), 590-606.
<<https://doi.org/10.1080/1354571X.2011.622468>>
- TORRES, Francisco (2023). «Economía informal, chatarreo y marco social: Reflexiones a partir del caso de los gitanos rumanos en Valencia». *Papers: Revista de Sociologia*, 108(2), 1-17.
<<https://doi.org/10.5565/rev/papers.3112>>
- TSING, Anna (2005). *Friction: An Ethnography of Global Connection*. Princeton, NJ: Princeton University Press.
- VACCA, Raffaele; CAÑARTE, David y VITALE, Tommaso (2022). «Beyond ethnic solidarity: The diversity and specialisation of social ties in a stigmatised migrant minority». *Journal of Ethnic and Migration Studies*, 48(13), 3113-3141.
<<https://doi.org/10.1080/1369183X.2021.1903305>>
- VALDIVARES, María Ludivina (2007). «Un fantasma recorre Europa: El fantasma de la soberanía (actualidad política, jurídica e institucional de la Unión Europea)». *Revista del Instituto de Ciencias Jurídicas de Puebla*, 20, 290-300.
- VIDAL PÉREZ, Esteban (2023). «La política del miedo en la securitización de la pandemia de COVID-19: Una aproximación desde la filosofía política de Thomas Hobbes». *Revista Internacional de Pensamiento Político*, 18(18), 531-555.
<<https://doi.org/10.46661/rev.int.pensampolit.8498>>
- VIGH, Henrik E. (2006). *Navigating terrains of war: Youth and soldiering in Guinea Bissau*. Oxford: Berghahn Books.
- WALTERS, William (2008). «Bordering the sea: Shipping industries and the policing of stowaways». *Borderlands*, 7(3), 1-25.
- (2015). «Migration, vehicles, and politics: Three theses on viapolitics». *European Journal of Social Theory*, 18(4), 469-488.
<<https://doi.org/10.1177/1368431014554859>>
- WALTERS, William; HELLER, Charles y PEZZANI, Lorenzo (eds.) (2022). *Viapolitics: Borders, Migration, and the Power of Locomotion*. Durham: Duke University Press.
<<https://doi.org/10.2307/lj.ctv23985j2>>
- WIMMER, Roger D. y DOMINICK, Joseph R. (1996). *La investigación científica de los medios de comunicación: Una introducción a sus métodos*. Barcelona: Bosch.