

# Revista de Antropología Experimental

nº 16, 2016. Universidad de Jaén (España)

ISSN: 1578-4282  
Deposito legal: J-154-2003  
<http://revistaselectronicas.ujaen.es/index.php/rae>

Monográfico: El reto del ciclismo urbano, texto 5: 71-85.

## CIUDADES A MOTOR Y PEDALES.

### Apuntes para despejar la confusa selva urbana

Diego ORTEGA BOTELLA\*; Rodrigo MARTÍNEZ-NOVO\*\*

\*Universidad de Valencia. \*\*Universidad Politécnica de Valencia (España)

[diego.ortega.ava@gmail.com](mailto:diego.ortega.ava@gmail.com), [rodrigomartnov@gmail.com](mailto:rodrigomartnov@gmail.com)

#### CITIES BY MOTOR AND PEDAL. Notes to clear the confused urban jungle

**Resumen:** Multitud de ciudades en todo el mundo han fomentado la movilidad ciclista en sus políticas urbanas por considerar la bicicleta un vehículo tecnológicamente eficiente y respetuoso con el medioambiente. Sin embargo, la fama pública que ha adquirido la noción abstracta de la movilidad, traspasa las fronteras técnicas para convertirse en un objeto discursivo muy disputado. El resultado es la presencia de un escenario urbano confuso, en el que la reivindicación de estrategias “sostenibles” coincide con el aumento constante de la circulación de vehículos de motor y sus perjuicios, y en el que otras posturas alternativas se vuelven difícilmente distinguibles. En este sentido, creemos que es necesario elaborar un renovado aparato conceptual y teórico que permita identificar con mayor claridad las posturas que existen frente a los principales problemas de los desplazamientos en la ciudad.

**Abstract:** Many cities around the world have promoted cycling mobility in their urban policies for considering the bicycle a technologically efficient and environmentally friendly vehicle. However, public fame he has acquired the abstract notion of mobility goes beyond the technical boundaries to become a hotly contested discursive object. The result is the presence of a confused urban setting, where the demand for “sustainable” strategies coincide with the steady increase in the movement of motor vehicles and their damages, and in which other alternative positions become difficult to distinguish. In this regard, we believe it is necessary to develop a renewed conceptual and theoretical frame work to identify more clearly the positions that are facing major problems of commuting in the city.

**Palabras clave:** movilidad, espacio, bicicleta, política urbana, transporte  
mobility, space, bicycle, sustainability, transport

## Introducción

La vida en las urbes no puede entenderse sin las prácticas trashumantes de aquellos que la habitan. Las ciudades no están hechas sólo para vivir, sino también para desplazarse a través de ellas. Recorrer grandes distancias para volver al lugar de residencia es hoy en día una práctica normalizada con grandes efectos sobre el medio ambiente. El reconocimiento de las ‘externalidades’<sup>1</sup> que producen estos viajes, sobre todo cuando se realizan con vehículos a motor, sitúa a las políticas públicas desarrollistas españolas en una encrucijada. Efectivamente, el transporte tiene consecuencias negativas pero, al mismo tiempo, está considerado un motor positivo para el crecimiento económico. Y es que como plantea Subirats (2014: 23), estamos inmersos en un proceso de transición entre el final de un modelo fordista-desarrollista-urbanístico y un escenario emergente aún indefinido.

En este escenario, la cuestión cultural del desplazamiento en la ciudad emerge como un elemento que va a permitir resituar las prácticas insostenibles asociadas a las políticas de transporte. Durante un largo periodo abordar estas prácticas ha sido tarea de ingenieros y arquitectos que, desde procedimientos técnicos, han diseñado múltiples y enormes infraestructuras. Con el paso de los años, sin embargo, se ha ido contemplado la necesidad de un nuevo enfoque que permita rescatar aquello que ha quedado al margen de sus aspectos más sólidos, del asfalto, del hierro y el cemento. El creciente interés científico por poner en duda las prácticas discursivas que definen y cargan de significado el “desarrollo necesario” producido por el transporte deja testimonio de ello. Algunos investigadores no dudan en catalogar este nuevo enfoque como un giro de la movilidad (Conley, 2012), es decir, no sólo se refieren a la aparición de nuevos objetos de investigación, sino también de un paradigma (Sheller y Urry, 2006) que viene a cuestionar el enfoque académico sobre el análisis del viaje (Miralles-Guasch et al 2000; Gutiérrez, 2009).

Es cierto, que la amplitud con la que este ‘giro’ aborda el movimiento de las personas, los bienes y la información es tal, que termina por convertir a la movilidad en una especie de “espacio en blanco” (Creswell, 2006) cuyos límites escurridizos incluyen fenómenos tan diversos como la migración, el transporte, el turismo, la organización social y la experiencia del desplazamiento y la comunicación, los flujos de capitales y objetos materiales de consumo, etc. (Vianny et al., 2012). En nuestro caso, será utilizado como un “operador” intelectual capaz de poner de manifiesto la multitud de intereses y expectativas implicadas en la planificación y la construcción de una vía o avenida. Especialmente evidente se torna en los esfuerzos por promocionar la bicicleta, donde distintos agentes ponen de manifiesta el conflicto de interpretación de la realidad y de asignación de significado sobre el espacio público y las pautas de circulación urbana.

En este sentido, el primer apartado lo dedicaremos extensamente a delimitar teóricamente las fronteras del “transporte” y la “movilidad”, con el fin de clarificar los aspectos concretos a los que hacen referencia en su relación con el espacio urbano. Posteriormente, utilizaremos el ejemplo de la ciudad de Valencia para observar cómo opera esta distinción ideal en los discursos tanto de los perfiles políticos (Informantes P.), de los técnicos de la planificación (Informantes T), como de las organizaciones pro-bici vinculados a la reivindicación de la llamada “ciudad 30” (Informantes C.). Finalmente, en el cuarto apartado, mostraremos las principales conclusiones que se derivan del trabajo.

---

<sup>1</sup> Las Cuentas Ecológicas del Transporte agrupan los valores no monetarios o de cambio en dos grandes esferas o sistemas: la esfera ambiental y la esfera social. Dentro de cada una de ellas cabe distinguir diversos subsistemas parciales: accidentes, ruido, contaminación atmosférica (daños a la salud, daños materiales y daños a la biosfera), riesgos de cambio climático, costes para la naturaleza y el paisaje, costes adicionales en áreas urbanas, procesos aguas arriba y aguas abajo, congestión.

## ¿Tú te mueves o te transportas?

De las megalópolis a las pequeñas ciudades, el desplazamiento es un componente esencial que impregna la vida cotidiana de los habitantes urbanos. Sin embargo, fenómenos como el aumento en la distancia de los viajes, la multiplicación de las motivaciones para desplazarse, la aceleración de los ritmos sociales (Virilio, 2006) y de la segregación socioespacial han convertido a la movilidad en una cualidad capaz de significar las condiciones de vida en la ciudad (Dalakoglou y Harvey, 2012).

Para entender nuestro enfoque en el marco de estas transformaciones, se requiere aclarar al lector algunas de las categorías básicas que utilizaremos para el análisis. Concretamente, nos referimos a las categorías de “transporte” y “movilidad” y a su vinculación con otras como “espacio”<sup>2</sup> y “circulación”. Es importante advertir, antes de adentrarnos en materia, que la diferenciación que hacemos entre transporte y movilidad no responde a una oposición binaria en la que se sustituye o excluye el uno del otro. Del tal modo, entendemos que son tipologías dialógicas cuya versatilidad de significado abre un amplio debate sobre la regulación del desplazamiento en la ciudad.

Originariamente, el concepto transporte tuvo una fuerte relación con el empeño de los seres humanos por moverse más allá de las fronteras (naturales o artificiales); pero con el tiempo, se ha convertido, en buena medida, en el interés por mejorar la seguridad de los desplazamientos. Estas dos vertientes se solapan hoy día y lo que etimológicamente se refiere “al movimiento en el que además de una intervención humana, directa o indirecta, se da el atravesamiento de una frontera” (Soria, 1980:20), en la práctica se entiende como “la creación de vehículos e infraestructuras crecientemente seguros para el desenvolvimiento de las actividades [económicas] del transporte” (Estevan, 2001). Sociológicamente, la historia del transporte está ligada al poder del Estado Moderno, por cuanto que es de su competencia mantener el orden en las rutas de transporte (desde los iniciales caminos reales<sup>3</sup>, hasta las actuales carreteras de asfalto) y a la mejora técnica que éste promulga, por cuanto que la Obra Pública fomenta la inversión en infraestructuras y formaliza la disciplina del urbanismo (Duran, 1980).

Si profundizamos un poco más sobre esta idea, diversos autores (Miralles-Guasch, 2002; Pozueta, 2000; Diva y Revill, 2009; Gallez y Kaufmann, 2009) señalan que tradicionalmente la investigación sobre el transporte aborda su relación con la estructura urbana a partir de un enfoque causal-explicativo. De tal modo, apuntan que esta perspectiva, al estar muy influenciada por la lógica positivista, interpreta el transporte como un factor explicativo (creador) o dependiente (del que derivan unas consecuencias re-estructurantes) de la diversas formas urbanas. Desde este planteamiento, el progreso tecnológico motorizado está íntimamente imbricado con la capacidad evolutiva de los seres humanos y con la organiza-

---

2 En relación con el espacio, entre las diversas tradiciones de la investigación social que se aproximan a ella, nosotros vamos a optar por aquella que la concibe como una dimensión interpretable y dependiente de distintos aspectos de la existencia humana (experiencia, percepción, imaginación, poder). Seguiremos así la propuesta de diversos autores que destacan como una característica propia del espacio, su capacidad de ser transformado por las actividades y los significados que articulan los actores sociales en su conjunto (Urry, 1985; Del Valle, 1997; Low, 2005). Visto desde esta perspectiva, la categoría está más cerca de ser el resultado de una trama discursiva dirigida a dotar de sentido la materialidad que contiene, que de ser una dimensión absoluta previamente establecida.

3 “En España se construyen carreteras desde 1748, cuando bajo el reinado de Fernando VI se abre el paso del puerto de Guadarrama por el Alto del León y el Camino Real de Reinosa a Santander. Se trata de las primeras infraestructuras de transporte de cierta calidad construidas desde la época romana si obviamos los fallidos canales para transporte de mercancías. Influidas por el movimiento ilustrado, se plantearon con el objetivo de conectar Madrid con los principales puertos y fronteras, y fomentar el desarrollo económico al permitir la salida al mar de los productos del interior” (Coronado y Garmendia, 2008:36).

ción del medio urbano. Al mismo tiempo, la ciudad se entiende como un espacio funcional homogéneo, donde las personas y los vehículos tienen diversas formas de viajar de un punto A a un punto B. Las interacciones que suceden entre los puntos tienen menos relevancia que la eficiencia con que cada una de estas formas y de manera aislada (espacio ciclista, espacio del viandante y espacio del automóvil) consigue conectarlos.

A esta lógica de pensamiento hay que añadir la influencia del enfoque de los economistas neoclásicos que, a partir de los años 1970, incorporan la idea de que el elemento que inicia y explica la distribución de las actividades sobre el territorio es la opción racional del sujeto individual y no la confluencia compleja de diversos aspectos sociales (sujetos, poder, cultura, etc.). La ciudad sería el resultado natural de su voluntad libre y materialista, por encontrar un viaje óptimo y eficiente. Es lo que viene a denominarse el modelo desagregado de elección modal en el que los desplazamientos se describen en base a las actividades habituales de los individuos (trabajo, estudios, ocio).

En cualquier caso, lo importante es que ambas posturas, al haber separado la organización funcional y la configuración morfológica del proceso social, interpretan la disposición de la ciudad como un elemento preconcebido en el que el movimiento repetitivo y predecible (de personas y mercancías) es entendido en términos de ejes y redes de transporte generados por polos de atracción (origen-destino).

A diferencia del modelo del transporte, el de la movilidad asume el desplazamiento como una actividad o actuación en el territorio, entendido éste como espacio social. De hecho, en un sentido histórico, el movimiento de las personas y objetos ha sido regulado en Europa desde el feudalismo<sup>4</sup> (Cresswell, 2006). Sin embargo, no es hasta el siglo XVII que la organización del espacio se relaciona con los movimientos cotidianos de los ciudadanos. Richard Sennett (1997:273 y ss.), por ejemplo, describe cómo los planificadores ilustrados aplican al urbanismo el descubrimiento de William Harvey<sup>5</sup> sobre el funcionamiento fisiológico del sistema sanguíneo. Así, trasladan la representación secular del cuerpo-máquina al ámbito de la planificación y comienzan a establecer analogías entre la forma (corazón, arterias, y venas) y la función urbana (circulación), o en palabras de Foucault (2006:27), comienzan a plantear el principio de que “la buena forma debe ser el soporte del ejercicio exacto de la función”. La consolidación de estas ideas a lo largo de siglo XVIII resitúan a las ciudades europeas “en un espacio de circulación” (Foucault, 2006:29), que con el objetivo de integrar el movimiento de personas y mercancías en el medio urbano termina por concebir las calles en base a cuatro funciones: higiénica, comercial, control y vigilancia<sup>6</sup>.

Como vemos, la movilidad incorpora la concepción social del desplazamiento e interpreta el medio donde se produce como un elemento complejo (cultural, económico, etc.) en el que los grupos de poder dejan su huella sobre las estructuras urbanas. En este sentido, puede decirse que adopta una perspectiva relacional que no se limita a examinar las conexiones externas entre la ciudad y el diseño urbano, sino que mira los aspectos internos del diseño urbanístico que considera constructivos (Flonneau y Guigueno, 2009; Sheller y Urry, 2006; Diva y Revill, 2009), es decir, profundiza y va más allá de la mera descripción materialista del viaje por el espacio. Visto desde este prisma, la ciudad responde a una cau-

4 Un ejemplo de ello lo encontramos en el libro de Teresa San Román “Vecinos Gitanos” (1976:16-41) cuando desarrolla la historia del pueblo gitano en España.

5 William Harvey fue un médico inglés que en 1628 publicó la obra *Exercitatio Anatomica motu Cordis et Sanguinis in Animalibus* (Ensayo anatómico sobre el movimiento del corazón y la sangre en los animales). En ella expone su descubrimiento de que el corazón es un músculo que bombea sangre a través de las arterias y venas. Esta obra marcará un antes y un después en la concepción del cuerpo y el entendimiento de cómo es y funciona su estructura.

6 En este contexto, las reformas decimonónicas de las ciudades europeas irán redefiniendo las funciones tradicionales de la calle (lugar de encuentro o compra y venta) al incorporar las modernas (ventilación, luminosidad, accesibilidad, etc.).

salidad menos lineal y determinista. Las distintas formas de desplazarse por ella se conciben como interrelacionadas y no cumplen exclusivamente la función de ir del punto A al B. Ni si quiera tienen el objetivo estricto de encontrar un trayecto óptimo, pues es lo importante son los lugares compartidos que van dando forma al trayecto. En ellos, las personas pueden moverse o detenerse mediante un movimiento que tiene como referencia los lazos de proximidad, los tiempos largos de la pertenencia y las raíces con lo local. La calle se torna en algo más que un espacio euclidiano que hay que atravesar en base a la eficiencia de hacerlo al menor tiempo y costo posible. Es, en definitiva, una trama más vinculada a la proximidad que a la velocidad, más cercano a la igualdad que a la hegemonía, que termina por construir un entorno en el que cobra sentido transitar de manera autónoma y muy poco transportarse a motor.

Sin embargo, los modos de tránsito como los protagonizados por la bicicleta se han vuelto cada vez más conflictivos debido a la motorización de los desplazamientos (especialmente coches) y de la aparición del tráfico. Puede considerarse, incluso, que se han llegado a convertir en una amenaza para el “monopolio radical” que representa el transporte (Illich, 1973). En este contexto atender a la respuesta que dan las instituciones públicas se vuelve crucial, en tanto que se convierten en elementos que vehiculan significados (definen los objetivos que animan a la acción) y permiten, al mismo tiempo, extender su propia interpretación de la realidad. En este punto, se hace evidente la importancia de la planificación como herramienta que ordena la circulación urbana, pues cuando el diseño que se dibuja sobre la ciudad trata de dar cabida a todos los usos y se encuentra alguna limitación, debe entonces decidir quién tendrá la prioridad sobre quién. Al existir una evaluación que escoge lo que es relevante, el conflicto sobre la circulación urbana aparece como una actividad política en la que se enfrentan diferentes agentes sociales que tratan de hacer partícipe al conjunto poblacional de su propia visión del mundo. Por ello, en base a las categorías de transporte y movilidad, en los siguientes apartados analizaremos los mecanismos de construcción de las decisiones colectivas sobre la organización urbana del espacio y la circulación, identificando los actores determinantes y las razones de su preponderancia para, en definitiva, comprender cómo la práctica del ciclismo urbano llega a convertirse en un elemento (in) estable que obliga a reajustar el modelo hegemónico de circulación motorizada.

### **Políticas urbanas del transporte y la movilidad ciclista en Valencia**

La bicicleta comienza a tomar protagonismo en las políticas gracias a la aparición de lo que es supuesto una nueva concepción del desplazamiento en el espacio: Esta concepción comienza a gestarse a partir de 1992, cuando la recién creada Unión Europea decide aplicar una política común en materia de transporte. Sin embargo, no es hasta 2011, con la Ley de Economía Sostenible, que el Estado español reconoce la planificación de la movilidad urbana como un elemento susceptible de regulación e intervención administrativa. El artículo 102<sup>7</sup> de dicha ley establece la necesidad de elaborar un plan de movilidad en el municipio como requisito imprescindible para la obtención de subvenciones al transporte público. La administración autonómica valenciana, se hace eco de este condicionamiento y redacta ese mismo año la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana, cuyo objetivo esencial es disminuir los niveles de emisiones y consumos energéticos para, de ese modo, mantener el “modelo de movilidad mediterráneo” asociado al disfrute de la ciudad y el entorno. En una conferencia del por aquel entonces director general de Transportes, involucrado tanto

---

7 El artículo 102 dispone que a partir del 1 de enero de 2014, la concesión de cualquier ayuda o subvención a las Administraciones autonómicas o Entidades locales incluida en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y destinada al transporte público urbano o metropolitano, se condicionará a que la entidad beneficiaria disponga del correspondiente Plan de Movilidad Sostenible, y a su coherencia con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

en la redacción como en la aprobación de la referida ley, se explicita qué se entiende por movilidad:

Primero una cuestión de semántica, ¿qué es la movilidad? La verdad es que para muchos ciudadanos, para la inmensa mayor parte de los ciudadanos no saben qué es la movilidad. [...] El término de movilidad [...] trata de superar al término transporte y trata de superar al término infraestructuras de transporte [...] Movilidad, desplazamiento de los ciudadanos, es lo que al final nos interesa, el objetivo último [...] El ciudadano de principios de siglo XXI no sabe muy bien si está trabajando en Valencia, o en Londres, sus amigos están en este o en otro continente y no sabe muy bien de donde proceden los bienes y servicios. Hemos pasado gracias al desarrollo de los sistemas de transporte, gracias al desarrollo de la movilidad, a ser una gigantesca aldea global [...] Todos los grandes grupos políticos nos hemos puesto de acuerdo en que hay que seguir creciendo en movilidad, pero con el máximo respeto a calidad natural y urbano [...] (Seminario UIMP, diciembre 2013. P1).

Dada la importancia que tiene la movilidad (“objetivo último”) y la indefinición jurídica del concepto, el interlocutor trata de describir el sentido que lo carga. Pese a que a priori parece querer superar con él la noción de transporte y de sus infraestructuras, vemos que en realidad su argumento se vuelve confuso en tanto que acaba estableciendo entre ellos ciertas equivalencias. De hecho, es precisamente la evolución positiva de transporte lo que parece haber impulsado en el siglo XXI la conformación esa sociedad hipermóvil, capaz de prescindir de los lugares para convertirse en un espacio global en el cual fluyen los bienes y servicios. La aparición de la movilidad, más que una nueva organización, noción o interpretación del desplazamiento, parece la intensificación de la promesa del industrial del transporte, cuyo fin último no es otro que el del crecimiento económico.

Ubicados en esta lógica confusa que subyace en lo que Estevan y Sanz (1996:125 y ss.) denominan “Proyecto Institucional”, la Ley autonómica establece que los planes de movilidad son mecanismos de solución de situaciones preexistentes que han de asegurar que “los tejidos urbanos se desarrollen en el futuro de manera racional”. Trasladado al ámbito municipal esto va a suponer que los modos de transporte (motorizados y no motorizados) que confluyen en los desplazamientos urbanos, van a ser tratados a partir de un mismo prisma analítico, tal y como lo expresa el director del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia (PMUSV) en el marco de una jornada de participación:

Realmente no se trata de convertir al automóvil en el enemigo público número uno, se trata de crear un uso racional del automóvil. Yo creo que cada uno tiene su espacio y lo que no tiene sentido es que se hagan desplazamientos a corta distancia en el centro de Valencia (Jornada de participación PMUSV, julio 2013. P2).

Para el interlocutor, la representación del transporte que encarna el coche no es ‘alguien’ a quien se deba controlar. Como él mismo expresa, la cuestión no radica tanto en considerarlo un “enemigo” de otros usos, como en favorecer su uso racional. Sin embargo, el proceso de ‘racionalización’ que pretende es, en realidad, un proceso dirigido a ‘racionar’ los usos de lo que es considerado un mismo espacio: “yo creo que cada uno tiene su espacio”. De esta forma, al reducir toda cualidad singular de los medios de desplazamiento y sus lugares de tránsito a una parte de un mismo espacio, se convierten en análogos al viandante, la bicicleta, el transporte público y el automóvil. Como consecuencia de ello, no se tienen en cuenta las incompatibilidades que surgen entre ellos, y se reconduce la elección ideológica

de inversión y planificación de la circulación a una cuestión de responsabilidad técnica, en la que el político se erige como un gobernante ecuaníme sobre el uso del espacio. Así queda recogido en la intervención del concejal de infraestructura y transporte durante la jornada de participación del PMUSV:

[...] pero no solamente va a acabar aquí, sino que se va a poner en marcha una web (que tengo aquí en mi espalda), en la que ustedes como técnicos que nosotros hemos reconocido pueden aportar [...] Lo que sí les voy a pedir que las conclusiones... las aportaciones que hagan sean responsables. Que las hagamos desde un punto de vista positivo, por favor [...] Yo creo que la sensación es que todo el mundo intente trabajar hacia un mismo punto, que es trabajar la movilidad [...] Como les he dicho, yo creo que es momento de que la política se ha acabado, es momento de trabajar y conocer la movilidad. A ustedes se les valora por sus conocimientos técnicos, pero... y también por su aportación social. Por lo tanto yo les dejo con [...] el responsable de la participación PMUS y agradecer su participación. (Jornada de participación PMUSV, julio 2013. P3).

La equivalencia entre los diversos actores sociales y los técnicos despoja a los primeros de todo su carácter plural y transformador al tiempo que convierte la decisión del gestor en una actuación desinteresada. Pues la existencia de aportaciones ciudadanas que no cumplen los criterios técnicos establecidos, las convierte en irresponsables y negativas y, por tanto, legítimamente desechables. Este matiz, al privilegiar el progreso (“ir hacia un camino” o “trabajar hacia un mismo punto”), hace olvidar que la condición técnica es una condición de posibilidad entre muchas, aunque se muestra a la sociedad como un avance aséptico que no remite, aparentemente, a las condiciones asimétricas en las relaciones de poder que se establecen entre el que reconoce y el reconocido (“que nosotros hemos reconocido”). De este modo, las prácticas locales arraigadas en el *savoir faire* quedarán supeditadas a la ‘versión autorizada’ del saber técnico normalizado que, como veremos a continuación, segrega y jerarquiza el espacio urbano.

### **La construcción técnico-administrativa de la movilidad ciclista en Valencia**

La perspectiva técnica que orienta la aplicabilidad del PMUSV, tiende a configurar el medio urbano en torno a la prevalencia de la velocidad, lo cual favorece la concepción del transporte que representa el coche. La intención de extender en toda la ciudad una gran cantidad de semáforos así lo atestigua. Los mecanismos técnicos han de regular los ‘puntos de encuentro’ entre las personas y los distintos modos de desplazamiento motorizados (automóvil, motocicletas, autobuses...). Con un Centro de Gestión de Tráfico de ‘última generación’<sup>8</sup>, la administración municipal presume de ser la ciudad europea con más semáforos por habitante<sup>9</sup>. De tal modo, al objetivo de organizar espacialmente la circulación urbana hay que sumar el de controlar los tiempos a través de los ciclos semafóricos. Es precisamente este hecho, el que descompone los desplazamientos cotidianos en algoritmos complejos que buscan optimizar la cantidad de vehículos por unidad de tiempo. Con esta modelización, la movilidad que impulsan toma como referencia representativa la matriz matemática que se genera a partir de la cadena de viajes derivada de llevar a cabo una serie de actividades

8 El nuevo centro de gestión de tráfico de Valencia (2010) cuenta con una red de más de 700 cámaras por toda la ciudad, unidas por 2.600 kilómetros de cable de fibra óptica, que conectan con una gran pantalla de tecnología leds para dar una visión múltiple, dinámica y configurable de las carreteras urbanas. Su coste ha sido de 1.5 millones de euros.

9 Concretamente 1.000 intersecciones reguladas por semáforos para cerca de 800.000 vecinos.

en un día completo. El técnico coordinador del ayuntamiento, explica la importancia que tiene para el Plan determinar la unidad espacial básica de análisis para la modelización del tráfico:

El PMUS sí que habla de un modelo de transporte que es con el que se ha analizado las distintas medidas que incorpora el PMUS [...] pues ese mismo modelo le hemos incorporado nosotros el modelo de la bicicleta. O sea, el modelo de transporte de la ciudad que se basa en una información exhaustiva [...], es impresionante la cantidad de información que hay metida ahí. El modelo lo que hace es dividir el territorio en zonas, y cada zona se representa con un centroide y a ese centroide se le asocia todos los parámetros de esa zona, población, de actividad, de viajes de origen-destino, todos los parámetros con los que se trabajan se asocian (T.2).

La movilidad parece diluirse nuevamente a favor del modelo de transporte. Un paradigma, este último, construido retóricamente desde los datos numéricos de la matriz de viajes (“información exhaustiva”). La imagen ideal que ofrece nuestro interlocutor sobre lo que debe ser la movilidad, contribuye poderosamente a conformar lo que de ella se percibe y se espera (“es impresionante la cantidad de información que hay metida ahí”). Ello revela una preocupación por homogeneizar las características urbanísticas y socioeconómicas (originalmente heterogéneas) mediante la parcelación de la ciudad (“hemos zonificado”). Esta manera particular de entender la movilidad, a través del transporte, impone una mirada, una distancia, una síntesis visual de acercamiento a los territorios y sus habitantes. El “centroide” deviene la metáfora que articula y da coherencia a toda una orientación discursiva sobre la ciudad. La vida en los barrios, donde la cognición está arraigada en el trasfondo histórico que se vincula a la existencia, adquiere una consistencia impropia de lo que suele llamarse la realidad. Así, es el transporte lo que finalmente hegemoniza la planificación de la circulación urbana en bicicleta (“ese mismo modelo le hemos incorporado nosotros el modelo de la bicicleta”).

Volviendo al tema de la participación, aunque durante el transcurso de la jornada los asistentes pudieron expresarse libremente, su aportación se canalizó fundamentalmente a través de dos actividades más formalizadas. A pesar de las críticas expuestas por los participantes, el formato no se modificó y ni se adaptó a los requerimientos de las organizaciones ciudadanas. En una de estas actividades lo que se pedía a los asistentes era lo siguiente:

Yo lo primero que voy a pedir es que vamos a poner el mapa aquí [...] os levantáis, tenemos unas flechitas con color verde y unas de color naranja. Me gustaría que identificaseis [con las flechitas] aquellas partes de la ciudad que consideraréis que funcionan en cualquiera de los modos en general que habéis visto, y que ha comentado David, y cuáles consideraréis que no funcionan o que hay algo que enseñarnos o directamente algo que está mal hecho desde vuestra propia perspectiva. Eso en primer lugar. Luego habrá una ronda [...] para ver opiniones de lo que se necesita de aquello que sería mejorable sobre los distintos modos de la ciudad (Jornada de participación-PMUSV, julio 2013. T1).

La representación de las problemáticas de la movilidad a través del mapa de la ciudad es importante en la medida que ofrece una visión organizada de lo que resulta o no *cartografiable* (Lizcano, 2006), lo que queda dentro del mapa y lo que se le escapa, como ocurre por





Figura 1.

ejemplo con las pedanías de Valencia<sup>10</sup>. Así, el mapa plasmaría las necesidades de movilidad, proveyendo una visión comprensible de la ciudad a partir de formas geométricas donde el movimiento humano y la circulación social han sido matematizadas. Esta representación cartesiana de la movilidad lleva aparejada una abstracción en la que se difumina el sujeto que se desplaza por la ciudad, produciendo un salto o un hiato entre la experiencia del lugar y la planificación del espacio. Una intervención ocurrida durante esta fase de la dinámica participativa evidencia esta cuestión:

Entonces colocar un post-it aquí...yo no me veo ahora... no lo sé... no lo acabo de entender muy bien. Y entonces a mí me gustaría más personalmente, y estoy de acuerdo con Valencia en Bici, de hablar más en genérico, de lo que cada uno le preocupa un poco (Jornada Participación PMUSV, julio 2013. C9).

Precisamente, esta necesidad de hablar “en genérico” o “algo más sosegado” sobre las preocupaciones cotidianas es una propuesta que busca recuperar el saber situado que se tiene desde las asociaciones pro-bici. Un hablar que no se maneja en los planos ni a través de los planos, sino en los marcos de referencia comunes en los que se articulan los distintos aspectos de la existencia humana (experiencia, percepción e imaginación), cuya combinación dará lugar a distintas interacciones ancladas en la movilidad y el territorio. Como veremos a continuación por medio del testimonio de quienes más discreparon con la elaboración del PMUSV (algunos miembros pertenecientes a colectivos de la Plataforma ciudad 30), en su concepción de la movilidad no es tan importante los orígenes y destinos de los desplazamientos, como las particularidades de los mismos: andar en bicicleta (o en cualquier otro

10 Benifaraig, Benimàmet-Beniferri, Borbotó, Carpesa, Casas De Bárcena, Castellar-Oliveral, El Palmar, El Perellonet, El Saler, Forn D'alcedo, La Punta, La Torre, Massarrojos, Pinedo y Poble Nou.

medio) y elegir una ruta (significar el desplazamiento) no es sólo una cuestión de maximización temporal (racionalidad económica), sino que es también un producto de encarnación (representación personal) y, en última instancia, de significación cultural.

### La ciudad 30, algo más que una velocidad

En febrero de 2013 algunos grupos pro-bici de la ciudad de Valencia conformaron la Plataforma Ciudad 30, a raíz de la Iniciativa Ciudadana Europea (ICE) «30 km/h– ¡por unas calles habitables!». La plataforma surge con la pretensión de coordinar las acciones y materiales (reivindicativos y didácticos) para la difusión de esta iniciativa. Al tratarse de una campaña que buscaba cambiar el modelo general de circulación urbana a través de la recogida de firmas por internet, se facilitó la posibilidad de que grupos desde distintos municipios y ámbitos se sumen a la campaña. De este modo, preocupados por los desequilibrios socio-ambientales que provocaban las pautas actuales de movilidad urbana, se conformó en la ciudad de Valencia una plataforma autonómica en la que podemos agrupar a sus miembros en cinco grandes ámbitos: 1) grupos ecologistas y medioambientalistas (Ecologistas en Acción, Col·lectiu Soterranya, Acció ecologistas Agro); 2) colectivos ciclistas (Castelló en Bici, Universitat en Bici, Ontenient en Bici, Villareal en Bici, Valencia en Bici); 3) asociaciones profesionales (Intersindical Valenciana, Asociación Valenciana de Autoescuelas de profesores de formación vial Valencia, AVE autoescuelas, Asociación de técnicos en gestión del desarrollo local de la Comunidad Valenciana); 4) asociaciones cívicas (Desayuno con Viandantes, Asociación de Vecinos de Benimaclet, Salvem el Botànic, Fundació Horta Sud, Stop Accidents, AVANT El Cantero de Letur Triatló i Paratriatló); 5) empresas (Biciutat).

En su redacción original la ICE estaba vinculada exclusivamente a la necesidad de establecer una limitación de 30 kilómetros por hora en las áreas urbanas y residenciales. Sin embargo, la ambigüedad de los conceptos “áreas urbanas y residenciales” permitió nuevas interpretaciones desde el ámbito local. Al ser una iniciativa promovida desde los modelos urbanos centroeuropeos, la *fórmula magistral* se vio modificada por no adaptarse a las realidades locales (según testimonios). La plataforma comenzó entonces a construir su discurso propio a partir de un concepto amplio, donde la reivindicación no se reducía a un tema de velocidad sino que se centraba en un cambio de modelo. No era cuestión de hacer reivindicaciones puntuales que permitieran limar las asperezas de la velocidad, sino de reivindicar una ciudad compartida para moverse y estar. En este sentido, en vez de concebir las altas velocidades como una medida de eficacia que define los niveles de servicio de los diferentes tipos de vías, las entendieron como elementos disyuntivos que supeditaban la ciudadanía a los espacios zonificados (zonas 30). Por tanto, se pasó de un concepto numérico a intentar darle cinco dimensiones más amplias que permitieran trascender la limitación zonal: la sostenibilidad, la salud, la accesibilidad, la seguridad y amabilidad. Para la plataforma estas dimensiones fueron fundamentales, pues se erigen en el argumento necesario capaz de inscribir al sujeto y su vivencia en la unidad de velocidad. La mirada tecnificada del transporte, que acota por distritos y separa las distintas consecuencias de la velocidad para trabajarlas independientemente, contrasta con la mirada holística de la plataforma que las concibe como elementos imprescindibles e inseparables para alcanzar la “*Ciudad 5 estrellas*”.

Los colectivos de la Plataforma centraron su atención en la necesidad de incidir en las actitudes sobre la velocidad y sus consecuencias. En este sentido se buscó conformar una perspectiva basada en el establecimiento de relaciones de confianza entre las personas que se desplazan y usan el ámbito público, donde la conducción agresiva y la violencia que lleva asociada sean sustituidas por la solidaridad y reciprocidad:

No puede ser que se entienda que la ciudad de Valencia se tenga que ir cuanto

más rápido mejor, cuanto menos atascos mejor. Tiene que haber una apuesta por reconfigurar la ciudad, por decir bueno hay problemas de tráfico vamos a ver de dónde viene, no vamos a poner todos los semáforos en verde para que salga el tráfico y mañana lo mismo. [En Ámsterdam por ejemplo] no hay semáforos, siempre con contacto visual, en un montón de calles no había semáforos y simplemente el ciclista miraba al conductor, el conductor le hacía así y pasaba, sin nada...que aquí nos complicamos muchas veces con las normas (C.1).

Este punto es un elemento importante de debate, pues pone de manifiesto las distancias culturales que hay en torno al uso de la calle y la capacidad de los sujetos por significar el desplazamiento. Con ello se enfatiza la idea de que el proyecto Ciudad 30 democratiza y re-equilibra el uso. La necesidad de recuperar los lugares públicos para la ciudadanía, esto es, hacerlos accesibles para todas las personas -especialmente pequeños, ancianos y personas con movilidad reducida-, son necesidades sentidas que para esta plataforma garantizan la libertad de movimiento y la equidad social,

En un principio hay que equilibrar, hay que dejar espacio para todo el mundo. Yo creo que un barrio 30 es la oportunidad para que las personas nos demos cuenta que así vivimos mejor (C.13).

Desde la plataforma se entiende que para encontrar un punto medio en el que se mantenga ese uso intensivo del espacio y que sea al mismo tiempo un uso respetuoso, en especial, del fuerte frente al débil, esto es, del coche frente al resto de usuarios de la calle, hay que fomentar el consenso a través de la participación ciudadana, ya que como se expresa: “sin participación no hay cambio de hábitos” (C.6). Son precisamente estas sinergias complementarias las que enmarcan el objetivo de vivir la ciudad desde la bicicleta dentro de un proyecto más amplio de favorecer la movilidad sostenible y una sociedad alternativa

Yo no pienso en dos ruedas, yo pienso siempre en general, yo creo que hasta que los rangos de edad entre 5 y 12 años y 65 o 70 hasta los 90 no puedan salir solos a la calle no habrá un buen plan para la ciudad. O sea, para mí el objetivo es ese. No pienso en dos ruedas, pienso en general. Entonces yo creo que el día que eso pase la gente que va en bicicleta tendrá su espacio, su espacio digno, porque ahora no hay mucha dignidad, porque te insultan (C.13).

Como vemos, la decidida defensa que hacen de lo apropiado que sería intervenir el coche no se justifica en un devenir natural de los datos, sino en la subjetividad que constantemente muestran sin tapujos al comienzo de sus frases cuando hacen uso verbal de la primera persona del singular: “Yo no pienso en dos ruedas”. Sirviéndose de esta subjetividad elaboran un argumento que busca legitimar sus ideas, pero sobre todo cumplir con una función expresiva: hacer entender a quién escucha la necesidad de subordinar el automóvil a la construcción del espacio que hacen otros medios de desplazamiento más convivenciales. Piensan que sólo apostando por un espacio en el que se reduzca el poder que tienen unos para imponerse sobre otros, es posible llegar a compartirlo. De hecho, en los lugares donde este equilibrio ya existe, en aquellos intersticios de la calzada urbana donde el coche no ejerce toda su fuerza, la diversidad de usos aumenta casi de manera espontánea. Uno de nuestros informantes destaca este aspecto al narrar parte de su rutina diaria como ciclista:

Hay zonas donde el carril bici se acaba o gira hacia donde no debería [...] y el carril bici va por otro lado [...] Y entonces esos ciclistas se bajan en ese punto de carril bici, cogen un tramo de calzada, que conozco alguno que es

casi una autovía [...] Ahora ¿qué pasa? Que vayan o no vayan ciclistas sólo van llenos los otros tres carriles. [...] Como ya sí se han acostumbrado, ya directamente se pasan al otro para no tener ese ciclista delante. Con lo cual ahí se ha creado un carril bici de verdad, totalmente espontáneo. Eso es una forma de conveniencia entre bicis y coches. [...] Se van a los otros carriles y dejan ese carril para las bicis, ahí tenemos un buen carril bici, sin que nadie lo haya diseñado. Los carriles bici ya están hechos, no hay que diseñarlos, no hay que crearlos, ya están hechos, solamente hay que poner los medios para que se utilicen como tal, nada más (C.3).

El fragmento expresa el deseo de poder circular por un espacio compartido en la ciudad pero, sobre todo, lo fácil que en su opinión sería lograrlo. No hay que crear nada, pues ya pre-existe. Conseguir este espacio no requiere tanto invertir en nuevas infraestructuras específicas como orientar los medios existentes a la disposición de un uso que no tape la diversidad, que no dé alas a la hegemonía de los vehículos motorizados. Prueba de ello es que en la actualidad y pese a la presencia hegemónica del coche, existen puntos fuera del carril bici o de la acera-bici, en los que el ciclista puede convivir con él. Según señala el informante, estos carriles “ya están hechos”. Son lugares en los que ha coincidido un uso frecuente de los ciclistas con una débil injerencia del coche. Gracias a ello y de manera espontánea, “se ha creado un carril bici” que no ha requerido ni de un diseño previo, ni mucho menos de uno conceptualizado desde la perspectiva segregada del transporte.

Desde esta mirada el fomento de la movilidad sostenible no queda subsumida por la lógica del desarrollo de la velocidad ni por el crecimiento de los desplazamientos, sino por los beneficios que aporta la igualdad del espacio compartido. Visto así, fomentar la movilidad implica poder echar el pie a tierra y caminar con la bicicleta en la mano siempre que convenga, pararse a saludar, a hablar y a acompañar a los amigos y amigas que se encuentran al pasar. En definitiva, evitar (a diferencia de lo que sucede con el automóvil) aislarse del placer de pasear y callejear. Para los colectivos pro-bici se trata de recuperar aquello que ha sido fraccionado y empobrecido. Recuperar no sólo los itinerarios de los modos autónomos, sino sustituir además los espacios eficientes de conectividad, que nos han llevado a desarrollar y transmitir formas de supervivencia para salvar los peligros asociados al tráfico motorizado, por porciones crecientes de espacio con usos efímeros que permitan desarrollar y transmitir relaciones de proximidad. Dicho brevemente, la concepción de espacio que se maneja desde los colectivos pro-bici de la ciudad de Valencia remite a una organización inclusiva que facilite de forma constante la pluralidad de usos no relacionados con la función circulatoria. Su postura manifiesta que la planificación urbana dispone de cierto margen de maniobra para reorientar los modos de transporte motorizados. Entienden que la disposición de las calles no debe responder a la aplicación hegemónica del modelo segregado de la ‘jerarquía de carreteras’, sino a la dotación de un mayor equilibrio orientado por el principio de integración de personas y usos. Se trata, por tanto, de conferir al espacio la imagen de lugar socialmente relevante y multiuso en el que debe extremarse el respeto mutuo entre los usuarios.

## Conclusiones

Durante nuestro trabajo nos hemos preguntado por la manera en que la corporación municipal y los diversos colectivos pro-bici han ido cargando el sentido de la movilidad urbana que impulsa la bicicleta. En este orden de cosas, hemos podido constatar cuatro ideas fundamentales. La primera es que tanto los actores políticos como técnicos trasladan a la noción de movilidad, todas las cualidades asumidas en la antigua noción industrial del transporte. Por ello, la importancia que tiene la aparición del PMUSV no se sitúa tanto en la

implementación de un cambio significativo a través de unas medidas concretas, si no en su capacidad de renovar conceptualmente el ideario que viene configurando las ciudades. La concepción espacial mantiene la mirada lineal que entiende la ciudad y sus desplazamientos en términos abstractos. Para ellos el origen y destino de las personas ubicadas en el centro de es lo que define y caracteriza a la movilidad. Sobre esta peculiaridad la administración monta su descripción de la urbe y separa la geometría material de la infraestructura (ciclista) de su experiencia sociopolítica.

La segunda idea, muy relacionada con la anterior, es que al destacarse los aspectos expertos o racionales como elementos que definen la movilidad, el “tejido urbano” (avenidas, calles, carril-bici, etc.) pasa a ser un elemento naturalizado, un espacio dogmático cortado y cosido por la voluntad del planificador que, en pro del crecimiento de la ciudad, confeccionará el patrón de la movilidad. Es precisamente esta asunción de los principios fundamentales del transporte los que distorsionan la participación en el espacio. Al trasladarse este pensamiento a la movilidad, la ciudadanía no es percibida como un agente activo, pues a sus ojos son los datos los que hablan y otorgan conciencia a la movilidad urbana. Visto así, aunque se introduce la novedad de la participación social, cosa que antes ni si quiera ocurría, se sigue sin capturar el universo de sentidos que construyen e imaginan la ciudad de forma no instituida por la norma tecno-económica del transporte. La participación asociativa que realizan las organizaciones pro-bici quiere privilegiar la convivencia en el espacio público al tiempo que fomentar el pluralismo político que rige la ciudad. De ello se desprende que la legitimación del Plan de movilidad se sustenta más en la excesiva tecnificación y la estereotipación de la participación pública durante el proceso de planificación que en la realidad múltiple que se encuentra en la calle. Y es que la relación entre la municipalidad y los diversos grupos pro-bici adheridos en la Plataforma Ciudad 30, parecen incompatibles ya que ambos responden a unas opciones políticas (de gobernanza) que, como hemos comprobado, difieren sustancialmente a la hora de priorizar el uso del espacio público y promocionar un modo de vida basado en el uso de la bicicleta.

En tercer lugar, y como consecuencia de todo ello, si se quiere atender a las múltiples formas de conceptualizar y pensar los desplazamientos, es necesario profundizar en los límites que contraponen la idea de movilidad y transporte. Los estudios sociales deben considerar esta tarea para aclarar la confusa selva urbana generada por nuevos conceptos que, sin embargo, muchas veces están cargados de la ya vieja concepción industrial que organiza las ciudades.

## Bibliografía

- Ayuntamiento de Valencia  
2013 *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia*.
- Cresswell, Tim  
2006 *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge
- Conley, Jim  
2012 A Sociology of Traffic: Driving, Cycling, Walking, en Vanniny, P., Budd, L. y Fisker, C. (edits.), *Technologies of Mobility in the Americas* (219-236). Oxford & Bern: Peter Lang Publishing Inc.
- Coronado, José María y Garmendia, Maddi  
2008 Carreteras-planeamiento. Algunas claves de la evolución histórica de una relación imperfecta, en *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 11: 33-51.
- Del Valle, Teresa  
(1997) *Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología*. Madrid: Ediciones Cátedra.

- Dimitris Dalakoglou y Penny Harvey  
2012 Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility, en *Mobilities*, 7, 4: 459-465.
- Divall, Colin y Revill, George  
2009 Les cultures du transport : représentation, pratique et technologie, en Flonneau, M. y Guigueno, V. (Directs.) *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Duran, Ramón  
1980 *Transporte Espacio y Capital*. Madrid: Nuestra Cultura.
- Estevan, Antonio y Sanz, Alfonso  
1996 Hacia la reconversión ecológica del transporte en España. Madrid: Libros la Catarata
- Estevan, Antonio  
2001 Los accidentes de automóvil, una matanza calculada, en *Sistema: Revista de ciencias sociales*, 162-163: 203-218.
- Flonneau, Mathieu y. Guigueno, Vicent  
2004 De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité? Mise en perspective d'un champ, en Flonneau, M. y Guigueno, V. (Directs.) *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Foucault, Michael  
2006 *Seguridad, territorio, población: Curso en el Collège de France: 1977-1978*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Gallez, Caroline y Kaufmann, Vincent  
2009 Aux racines de la mobilité en sciences sociales: contribution au cadre d'analyse socio-historique de la mobilité urbaine, en Flonneau, M. y Guigueno, V. (Directs.) *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Gutiérrez, Andrea  
2009 Movilidad o inmovilidad: ¿Qué es la movilidad? Aprendiendo a delimitar los deseos, en actas *XV Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*. Buenos Aires.
- Illich, Iván  
1994 La ilusión fundamental, en *Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura*, 18/19, 155-162.
- Lizcano, Emmanuel  
2006 *Metáforas que nos piensan. Sobre ciencia, democracia y otras poderosas ficciones*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Low, Setha  
2005 Spatializing culture. The social production and the social construction of public space in Costa Rica, en Setha Low (Edits.) *Theorizing the city: the new urban anthropology reader* (pp.111-137). New Jersey: Rutgers University Press.
- Miralles-Guasch, Carmen; Tulla, Antoni; Cebollada, Ángel y Requena, Rafael  
2000 Mobilitat sostenible. Innovacions conceptuals i estat de la qüestió. *Elements de debat territorial*, 10. Diputació de Barcelona: Departament de Geografia Universitat Autònoma.
- Miralles-Guasch, Carmen  
2002 Transporte y territorio urbano: Del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 41: 107-120.
- Pozueta, Julio  
2000 Movilidad y planeamiento sostenible. Hacia una consideración inteligente del transporte y la movilidad en el planeamiento y en el diseño urbano. En *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 30, 1-129.
- San Román, Teresa  
1977 *Vecinos Gitanos*. Madrid: Akal.
- Santos, Luis y De las Rivas, Juan Luis  
2008 Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. En *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 11, 13-32.
- Sennett, Richard  
1997 Arterias y venas. En Sennet, *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental* (pp. 273-300). Madrid: Alianza Editorial.

- Sheller, Mimi; Urry, John  
 2006 New mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226.
- Sheta, Low  
 2005 Spatializing culture The social production and the social construction of public space in Costa Rica” en Setha low (Edits.) *Theorizing the city: the new urban anthropology reader*, Rutgers University Press, pp.111-137.
- Soria, Arturo  
 1980 ¿A qué se llama transporte? En *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, 2, 19-32.
- Subirats, Joan  
 2014 Las políticas urbanas en el cambio de época. Desarrollo sostenible y transformación social, en Boix, A. y Marzal, R. (comps.) *Ciudad y movilidad: la regulación de la movilidad urbana sostenible*. Valencia:PUV
- Urry, John  
 1985 Social Relations, Space and Time. En Gregory, D. y Urry, J. (eds.) *Social Relations and Spatial Structures*. (20-48). Londres: Macmillan Publishers LTD.
- Vianny, Phillip; Budd, Lucy; Jensen, Ole; Fisker, Christian y Jirón, Paola.  
 2012 Introducción. En Vanniny, P., Budd, L. y Fisker, C. (eds.), *Technologies of Mobility in the Americas* (1-22). Oxford & Bern: Peter Lang Publishing Inc.
- Virilio, Paul  
 2006 *Speed and Politics*. Los Ángeles: Semiotext(e).

