

EL RETO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE.

Del cuerpo ciclista al espacio urbano y su observación etnográfica

Elisabeth **LORENZI FERNÁNDEZ***; Diego **ORTEGA BOTELLA****

*UNED, CIMAS, **UV (España)

elisabeth.lorenzi@gmail.com, diego.ortega.ava@gmail.com

SUSTAINABLE MOBILITY AS A CHALLENGE. The cyclist's body toward urban spaces and its ethnographic observation.

1. Antropología y ciclismo urbano un binomio con futuro

Nunca antes en la historia los seres humanos habíamos vivido en agregados espaciales tan amplios, fragmentados y diversos como ahora. En la última década se ha producido una transformación que ha terminado por afectar a los conceptos de proximidad y lejanía, centralidad y densidad (Gupta y Ferguson, 1992, Leal, 1997). En este sentido, nuestra tendencia al desplazamiento horizontal ha incrementado los niveles de impacto medioambiental, al tiempo que ha implicado una profunda reestructuración de la jerarquía urbana planetaria. En este contexto la movilidad, largamente ignorada y trivializada por las ciencias sociales, sube a la palestra ya que su asociación con la modernidad y con la aceleración de los ritmos de vida la convierte en un standard de estudio para las disciplinas sociales contemporáneas (Dalakoglou D. y Harvey P., 2012). Sin embargo, a la hora de analizar el desplazamiento cotidiano de las personas, consideramos que no se ha logrado de abordar de forma satisfactoria la relación entre la espacialidad y el movimiento, tanto como si es real o imaginado (Sheller M, Urry J, 2006; 208, Gutiérrez, 2009).

Considerada por las instituciones públicas como un derecho social que ha de ser garantizado y protegido, el desarrollo de la movilidad urbana necesita una sofisticada red de comunicaciones e información y mejores medios de locomoción que cubran el mayor número de los contactos cara a cara generado por las nuevas tecnologías, y que Miralles y Tulla (2000) han denominado la “movilidad en nube”. A diferencia de este enfoque centrado en las largas distancias de la sociedad hipermóvil, la aproximación que nosotros adoptamos profundiza en la importancia que las infraestructuras viales tienen en la consolidación de nuestros territorios y en su impacto desigual sobre el espacio urbano y la calidad de vida. Abordamos la norma de la movilidad a partir de las limitaciones sociales y las jerarquías espaciales, donde las personas que no tienen la posibilidad de desplazarse a grandes distancias son económica y socialmente desfavorecidas. La exclusión que sufren, por carecer de un vehículo motorizado, continúa operando en un régimen de fronteras y diferenciaciones sociales que se implementa para separar y marginar. Y es que encontrar un empleo en la actualidad pasa por ensanchar el radio de acción y éste, se caracteriza por su ‘naturaleza’ flexible y presentismo, esto es, por la valoración positiva de evitar todo obstáculo a la disponibilidad

para comprometerse en nuevos proyectos, lo que requiere liberarse de todo tipo de ataduras que lastren a las personas para moverse de forma constante en automóvil, tren o avión.

Al interrogarnos sobre las movilidades periféricas y resistentes que actualmente van limando y cuestionando el dominio del modelo motorizado, hemos observado interesantes cambios en los paradigmas, en los marcos políticos y en las estrategias de resignificación del espacio urbano a partir de las prácticas de las personas en desplazamiento. Ya no hablamos de tráfico, sino de Movilidad (Bicipart, 2015:11). Así pues, se habla de la “cultura de la movilidad” como un marco simbólico que conecta “la circulación” y “el transporte” con más dimensiones de la vida urbana (Ortega, 2016). Esta inclusión de la percepción construida socialmente en los discursos y en las políticas está directamente influenciado por las prácticas de intervención urbana desde la sociedad civil. Es precisamente por ello que nos interesamos por la movilidad ciclista y nos centramos en las preocupaciones locales sobre el desplazamiento diario en bicicleta, la cultura material asociada (tecnologías de comunicación y nuevas infraestructuras de seguridad y vigilancia), las relaciones de sociabilidad que se consolidan en torno a la bicicleta, su huella en el espacio urbano y su incidencia en la planificación de la ciudad.

Visto así, la movilidad ciclista puede fraguarse como un nuevo enfoque que sugiere una serie de preguntas más que una descripción reductora del mundo contemporáneo, y es que el paradigma de la movilidad hace cuestionarnos sobre cuáles son los objetos y sujetos de investigación y cómo abordar el tema sin separar la estructura del proceso (Sheller M, Urry J, 2006; 208). El hecho de que las ciudades sean complejas, confusas y estén en movimiento obliga, como plantean Salcedo y Zeiderman (2008:71-72), a problematizar la “carencia etnográfica” de captar de forma holística y rigurosa un proceso global de ciudad, con el fin de orientar el análisis a “la confusión e incertidumbre que se hallan en las ciudades”. De este modo el estudio del ciclismo urbano insiste en la necesidad de relacionar los factores de carácter material y simbólico, de modo que las motivaciones y percepciones cobran una relativa importancia a la hora de comprender el uso social de la bicicleta.

El empuje de las iniciativas ciudadanas en la promoción del uso de la bicicleta ha puesto de relieve que estos factores psicológicos se (re)producen desde las interacciones, son constructos culturales. Por tanto, el término “factores intersubjetivos” ayuda a comprender que el objeto de estudio se ha desplazado desde el vehículo hacia el sujeto social que lo conduce. De hecho, ha sido la propia irrupción de las demandas sociales lo que ha transformado el concepto de movilidad. Ha sido propio el marco discursivo en el que se encuadran los conflictos que se dan en la ciudad en torno a la accesibilidad, la calidad de vida y la sostenibilidad, los que han influido en la transformación hacia el concepto de cultura de la movilidad y el protagonismo ciudadano en su conformación (Ortega, 2015; López, Lorenzi, Heredia y Sánchez, 2012).

Por otro lado, la cuestión de la identidad cobra especial relevancia, (Lorenzi y Sánchez, 2012) para comprender los procesos de difusión del ciclismo como opción de movilidad urbana y como clave estratégica de las iniciativas de la sociedad civil de promoción ciclista: revertir el estigma del ciclista, generar sentimiento de pertenencia y redes de apoyo mutuo y una relación diferente con el espacio público y el concepto de la ciudad. Este es el salto que nos permite trabajar los procesos de cambio social y el papel de la ciudadanía. En estos estudios la bicicleta no es simplemente una opción que necesita ser ampliada, sino que es un instrumento de transformación del concepto mismo de la ciudad. Así, Rachel Aldred (2010) nos señala cómo la bicicleta está cargada de potenciales que sostiene los valores ciudadanos: autonomía personal y sostenible, localización del arraigo, y apertura hacia la comunidad y respeto al medio. De este modo la práctica de la bicicleta y la ciudadanía se convierte en un hecho transurbano; difundido a numerosas ciudades del mundo y en cuyo contexto la bicicleta se torna en un caballo de batalla (Lorenzi, 2010; Carlsson, 2002).

Abordar la vida social entorno a la circulación en bicicleta desde una perspectiva multi-

situada (Marcus, 1995) debe captar la funcionalidad del objeto (seguir el objeto), al mismo tiempo que las maneras de pensar la vida urbana y las jerarquías que se establecen en relación a la organización espacial (seguir el conflicto). Los ciclistas urbanos no sólo se mueven en bicicleta por la ciudad, sino que viven la ciudad a través de la bicicleta. La ciudad en sí misma no es objeto de ser entendido, sino las prácticas materiales y discursivas que en ella ocurren, donde la movilidad es una dinámica y no una categoría. Desde esta perspectiva, los desplazamientos “tejen en efecto las condiciones determinantes de la vida social” (Certeau, 2000:18).

En este monográfico abordaremos experiencias en torno a la promoción e integración de la bicicleta en muy diferentes ciudades y a partir de la reflexividad de autores que han abordado la observación empírica. Los artículos que presentamos aquí nos relatan pedaleadas que son muy diferentes, pero que comparten un denominador común: son ciudades en transición ciclista, la bicicleta es promovida por iniciativas y/o instituciones de desde una posición no dominante. A pesar de las diferencias en tamaño y ritmos urbanos entre todas las ciudades, encontramos ciertas similitudes a partir de las cuales podemos establecer puentes. Por otra parte, la ubicación de las etnografías de este monográfico en ciudades españolas y latinoamericanas nos permite visibilizar trabajos empíricos que puedan ofrecer perspectivas diferentes a la dominancia de referencias anglosajonas en este campo.

2. Observar la movilidad

La evolución de la Antropología, al igual que otras disciplinas, ha pasado por crecer desde sus crisis internas. En este recorrido, dos de los retos más importantes han sido uno, (re)situarse en el espacio de observación, y dos, (re)ubicarse en su posición de observador. El cuestionamiento y descomposición del concepto de Comunidad (Delanty, 2003) ha significado una readaptación del método etnográfico en la búsqueda de modelos que explican satisfactoriamente la articulación social. El modelo de las redes supuso un avance en este sentido, pero el exceso deslocalizador supuso una invisibilización del territorio como elemento de análisis.

Actualmente, la movilidad se impone como característica dominante del ser humano, frente a su sedentarismo, en un nuevo paradigma (Sheller y Urry 2006) que, al recuperar de una forma diferente los espacios como contenedores de las relaciones sociales, supone un desafío para circunscribir lo que se observa. La conectividad entre las personas emerge así como un elemento de grandeza que requiere flexibilidad, adaptabilidad y polivalencia que, en su conjunto, permiten liberarse de todo tipo de ataduras que lastren su movimiento. Sin embargo, observar la articulación social desde movilidad ha de incluir los lugares concretos donde se produce, política y materialmente, la circulación de objetos y personas.

La descolonización descolonizó la etnografía criticando la tradición positivista del observador y poniendo sobre la mesa el valor del posicionamiento del etnógrafo y sus aportaciones como autor. La movilidad, como sujeto estudio, se recombina con el resituamiento del etnógrafo reconociendo sus múltiples posiciones ante el sujeto/objeto de estudio (Marcus, 1995). De tal modo, captar la aplicación de la movilidad en el dominio de la vida urbana supone hilar el ámbito de la ley y la práctica social, con las “estrategias”, “tecnologías” y “programas” presentes en la producción de la circulación.

2.1 Las políticas de la movilidad

Analizar el fenómeno de la movilidad urbana, implica entenderla como práctica realizada en el espacio público. Su regulación y producción es atravesada por el ámbito de lo político. Emerge así la bicicleta como un objeto que permite el reencuentro entre la ciudad, el cuerpo y la movilidad a partir de una relación dialógica. Aquí, son las personas que se desplazan cotidianamente en bicicleta por la ciudad las que suscitan el interés intelectual y el

debate político acerca de la vida urbana. Desde esta orientación, este monográfico también intenta recoger estudios que intenten comprender la diversidad de sentidos que confieren a la acción los actores sociales e instituciones públicas en el proceso político de la movilidad urbana sostenible; y cómo ello influye en la conformación intersubjetiva del imaginario de la práctica ciclista.

En este sentido, el trabajo de Lorenzi y Acero, analiza de forma comparativa las políticas de movilidad ciclista en dos ciudades, Madrid y Sevilla, analizando el grado de diálogo entre instituciones públicas y la ciudadanía y cómo influye en la conformación de las mismas. Pero también debemos interrogarnos sobre cuestiones fundamentales que remiten a la relación entre la praxis, la política y la transformación de la ciudad. En esta línea, el trabajo de Ortega y Martínez-Novó replantean los términos y categorías que definen estas políticas, en su transición desde el paradigma del “transporte” al de la “movilidad” y cuáles son las prácticas y limitaciones que le acompañan en la transformación urbana de la ciudad de Valencia.

Por esta vía en este monográfico también nos interesa revelar en qué medida la conformación de la ciudad se relaciona con los hábitos, en este caso de movilidad, y cómo determinadas prácticas se convierten en políticas porque inciden en la transformación de estos hábitos. El trabajo de Huerta y Gálvez observa en Sevilla el uso de las bicicletas por parte de las mujeres y cómo, más allá de la infraestructura vial existente, los procesos de integración de la bicicleta entretejidos con variables socio ambientales e históricas que han de atenderse para facilitar un acceso equitativo a la movilidad ciclista.

2.2 Observaciones en movimiento.

Normalmente cuando nos desplazamos en bicicleta por la ciudad nos diluimos en la constante aglomeración de vehículos motorizados. Tenemos que buscar rápidas soluciones en un entorno veloz. Coches, autobuses, motos y peatones confluyen en el espacio público; un espacio en el que “cada cual tiene su lugar”. Sin embargo, por sus características particulares, la bicicleta se convierte en un vehículo híbrido (mitad máquina, mitad persona) que puede circular por todos los lugares. Ya sea por la acera, por la calzada o por los espacios concretos habilitados (como los carriles bici), la bicicleta se mueve, con mayor o menor dificultad. Una persona con experiencia en el manejo de la bicicleta ha interiorizado estos aspectos de tal manera que necesita pocas referencias para maniobrar entre la circulación de vehículos y personas. Siente la bicicleta como una extensión de su propio cuerpo de tal manera que adopta un estilo propio de conducción. Precisamente desde este conocimiento situado que tiene el ciclista en su movimiento cotidiano por la ciudad de Chile se ubica el trabajo de Tironi y Valderrama. Con su aproximación etnográfica, estos autores exploran las limitaciones y dificultades que hay cuando el modelo de la Ciudad Inteligente trata de traducir un conocimiento sensible a algoritmos y bit de datos.

Abordar a la movilidad urbana implica, por tanto, atender a este estilo particular, en la medida que refleja la experiencia de moverse por el espacio público, así como observar las generalidades que acontecen durante los paseos grupales en bicicleta. En esta línea, el trabajo de Bernasconi y Tham desarrollado en Santiago de Chile trata de atender a ambas perspectivas (lo ordinario y lo extraordinario) en la medida que la individual aporta una panorámica de corte subjetivo, mientras que la segunda matiza esa subjetividad al dar cuenta de la necesidad del mundo social.

2.3 La observación de la movilización de la movilidad

Uno de los iconos de la movilización ciclista es sin duda la Masa Crítica. La Critical Mass es una celebración reivindicativa de la bicicleta en forma de paseo multitudinario de ciclistas interrumpiendo el tráfico motorizado y que tiene lugar en forma de cita periódicamente en innumerables ciudades del mundo. Empezó en EEUU en 1992 y desde enton-

ces se ha convertido en un movimiento que ha vivido una intensa expansión transnacional (presente en más de 300 ciudades de los 5 continentes), interactuando intensamente con las características locales de cada ciudades.

El impacto de esta cita periódica ha sido grande: ha reubicado la bicicleta como un elemento de debate público y ha puesto en contacto a miles de ciclistas, muchos de ellos protagonistas de nuevas y diversas iniciativas pro-bici en la ciudades. También ha conectado la cuestión de la movilidad sostenible con otras esferas de movilización, incorporando un nuevo elemento en el repertorio de los movimientos sociales.

Abordar su análisis nos ha supuesto un reto etnográfico en dos direcciones: uno es analizar la masa en movimiento, el otro ha sido analizar este fenómeno desde su dimensión de movimiento social donde el movimiento en sí mismo juega un papel esencial.

Uno de los desafíos ha sido conjugar la observación de esta masa en movimiento y entenderla como el momento extraordinario mensual que implica e impulsa ordinariamente mes a mes numerosas redes y articulaciones que conforman nuevos lugares, rutas y rutinas. Esto conlleva un enfoque performativo que atienda tanto al despliegue del evento en su momento más extraordinario, pero también a su impacto en lo ordinario, en el día a día.

Este cuerpo múltiple en circulación replicado en diversas ciudades ha sido inspiración para diversas etnografías y reflexiones, muy interconectadas a nivel transnacional. En este monográfico, Liliana López nos ofrece una comparativa entre esta práctica en dos ciudades, Barcelona, España, y Mexicali, en México, apuntando hacia el espacio virtual y las redes sociales como marco de discusión y trampolín para abordar el espacio público de la calzada.

La Masa Crítica es un movimiento global en una época donde global ha sido instituido como categoría fundamental que no solo contribuye a redefinir las categorías de tiempo y espacio, sino también de la acción política en sí misma. Carlos Diz, reflexionando sobre la Masa Crítica de su ciudad, A Coruña, la presentan como un multivocal y polimórfico prototipo que renegocia su significado global con múltiples acentos locales, a la par que regresa a los pequeños espacios de trabajo, los talleres de autogestionados de reparación de bicicleta para comprender el activismo ciclistero y repensar las relaciones entre tecnología, sociedad y política.

2.4 Cuerpos expuestos

Si existen miradas que apuntan hacia la importancia que las infraestructuras viales tienen en la consolidación de nuestros territorios, también emergen otras que se mueven por el deseo de investigar cómo estos se inscriben en nuestros cuerpos. Son las personas que se desplazan cotidianamente en bicicleta por la ciudad las que suscitan el interés intelectual y el debate político acerca de la vida urbana. El concepto de *habitus* acuñado por Pierre Bourdieu (1979) es de gran ayuda pues nos permite comprender cuales son los procesos por los cuales los individuos construyen un sistema a través de sus prácticas y gustos personales, que son aprendidas a través de la interacción social y que dan forma al estilo de vida.

Ligando con el apartado anterior, el artículo de Carlos Diz, nos habla de cómo la Masa Crítica en La Coruña implica sobretudo una humanización de la movilidad, ya que son los cuerpos ciclistas los que hackean la ciudad evidenciando su materialidad.

En cambio, el trabajo de Mario Jordi, analiza en el contexto andaluz, la diversificación de usos corporales, afectos e imágenes que comporta la presencia de ciclistas en la ciudad, paralela a la persistencia de estereotipos y a los ejercicios de pugna por el espacio y de control de la movilidad, generando un juego de dualidades que presenta múltiples trampas, como las que se establecen entre salud individual y colectiva, entre deporte y transporte y entre ocio y trabajo.

En cambio en el trabajo de Villescas, Perez Campy, Carbonell y Hernández son los niños los que suscitan el debate y reflexión sobre la fragilidad corporal y cómo conformamos con

nuestras prácticas de movilidad el espacio urbano.

2.5 Aprender a pedalear, aprender la ciudad

Abordar el proceso educativo relacionado con la movilidad urbana implica introducirse en un contexto distinto al analizado desde la antropología de la educación, habitualmente relacionado con la escuela. Nos manejamos así en un ámbito menos formalizado, donde la acción educativa se ubica en la calle, en el lugar de encuentro que representa el espacio público, donde el sujeto construye sus experiencias en la “doma” del vehículo.

El automóvil, como todo objeto que forma parte de un sistema cultural, necesitó una serie acompañamientos que permitieron y reforzaron su posición en la transmisión cultural. Así, tal y como apunta en el presente monográfico la reseña de Gorostiza sobre el libro “Bike Battles” de James Longhurst, la irrupción del transporte privado en las ciudades, durante las primeras décadas del siglo XX, introdujo grandes discontinuidades culturales en las formas de utilización del espacio público. Los modos en los que se transmite la cultura del coche son muy variados; se puede iniciar en la infancia “jugando a los coches” o puede ser de adulto sacándose el carnet de conducir.

Con el paso del tiempo, nos hemos convertido en verdaderos expertos en seguridad vial en el sentido, planteado por John Adams (1985), de que nuestras habilidades de supervivencia se han probado por experiencia desde la infancia, ya sea cruzando de la mano en un paso de peatones o mirando a izquierda y derecha antes de cruzar. Es revelador, como señala David Horton (2007), que el miedo a la bici, al igual que otros miedos sociales, necesita ser producido. En este sentido, la educación vial, las campañas por el uso del casco, y la creación de carriles bicis son señaladas como hechos sociales que contribuyen a ver el ciclismo en concreto, y en general la acción de moverse dentro del tráfico, como una actividad peligrosa.

Curiosamente hemos encontrado en nuestros trabajos de campo una interesante constante, y es que el conocimiento en torno a la bicicleta reside en la experiencia ciudadana, desde donde se organiza marcos de transmisión. La aportación a este monográfico del estudio aportado por Villescás, Pérez Campy, Carbonell y Hernández aporta una interesante perspectiva ya que observan el papel fundamental de los niños y niñas como agentes de cambio en la ciudad de Murcia, constatando que la educación tiene un papel decisivo para generar un modelo de transporte acorde con un estilo de vida equilibrado con las nuevas corrientes de movilidad sostenible. Son los padres y madres, los usuarios de la bicicleta, activistas y agentes públicos en la educación los que faciliten dicho cambio en aras de fomentar su autonomía como base para su desarrollo pleno.

2.6 Del ciberespacio a las ciudades inteligentes

Desarrollar una etnografía sobre la movilidad implica afrontar intensamente la observación de espacios y situaciones que a primera vista, no implican desplazamiento. Son reiteradas las ocasiones en las que entender lo que pasaba en las calles, pasaba por explorar el ciberespacio donde la información circula de forma reticular dando forma a la noción de ciudad y de movilidad.

Es obvio que en nuestro momento histórico, la comunicación en red está incorporada a sinfín de prácticas cotidianas, incluido el de movilidad. El imaginario del ciclismo urbano y las prácticas de promoción ciudadana han recibido un especial empuje desde estas herramientas. Su rápida emergencia de forma tan global con nuevos significados no sería comprensible sin ellas. Según Christine Hine (2004:17) nuestras creencias sobre Internet pueden tener consecuencias importantes sobre la relación que tengamos con la tecnología y las relaciones sociales que construyamos a través de ella. Con la etnografía podemos alcanzar un sentido enriquecido de los significados que va adquiriendo la tecnología en las culturas

que la alojan o que se conforman gracias a ella.

Ya se apuntó, con el trabajo de Liliana López sobre Barcelona y Mexicali, que los ciberespacios son esenciales para entender cómo se articula y se reproduce esta práctica ¿Son las redes sociales virtuales sólo medios de comunicación o lugares con entidad? ¿Cuál es la relación del espacio virtual y el físico y cómo se influyen?

El artículo de Lorenzi y Acero que investiga la relación entre iniciativas pro-bici y las políticas urbanas, una de las tareas fue mapear en la ciudad de Madrid las diferentes iniciativas sociales pro-bici. De la larga lista de iniciativas localizadas, era significativo el peso de la comunicación virtual. Entre sus múltiples manifestaciones (webs de los colectivos, blogs personales, foros, listas de correos y redes sociales como facebook y twitter) destacaba la emergencia de una blogosfera centrada en múltiples aproximaciones a la bicicleta urbana y un uso constante de las redes sociales.

Una relativa sensación de soledad del ciclista ante el tráfico ha propiciado un especial desarrollo de las herramientas del ciberespacio para generar lugares de encuentro y discusión y la producción y difusión de información “útil” a través de redes sociales. Lo interesante de estos espacios no son sólo los contenidos y las redes sociales que se articulan, sino que tienen la virtud de conformar también las prácticas de la calle, tanto de forma cotidiana (información útil para el día a día) o de forma excepcional (convocatorias y eventos).

Ser ciclista urbano implica una actitud activa en la búsqueda de información, redes sociales, etc. ya que el sentimiento de soledad y las dificultades empujan a ello. En este sentido, como señalan Tironi y Valderrama en su artículo, la posición del ciclista urbano frente a la información se ve matizada cuando el tamiz de la ciudad inteligente se presenta. En este contexto, el registro de la práctica en bicicleta mediante dispositivos de *self tracking* introduce al ciclista urbano en un juego peliagudo en la medida que se convierte en un sensor ciudadano que puede ser explotado al producir datos de forma gratuita para las empresas.

Conclusiones

En esta introducción al primer monográfico editado en castellano sobre ciclismo y sociedad, hemos dado cuenta de los diferentes aspectos y dimensiones que los autores hemos tenido que abordar para analizar la movilidad ciclista, las derivas y los retos metodológicos y teóricos. De este recorrido se desprende que la modalidad ciclista para el transporte urbano en las ciudades analizadas, es una práctica en pugna con los modelos dominantes de desplazamiento; donde la movilidad del vehículo a motor privado condiciona, da forma y deforma, material y simbólicamente, el espacio urbano. Nuestro acercamiento a este fenómeno, además de adaptarse a lo que etnografiar la movilidad supone, ha debido de dar cuenta de esta constante pugna que se encarna en cómo se entiende “tráfico”, “movilidad”, “espacio público”, “tecnología”, “cuerpo” y lo “urbano”.

La necesidad de cambio, provocada por el impacto medioambiental de las modalidades motorizadas y el atisbo de un posible escenario “sin petróleo”, ha llevado los gobernantes de las ciudades españolas a realizar modificaciones en las políticas relacionadas con los desplazamientos. Afrontar estos importantes problemas desde el análisis etnográfico de la movilidad nos ha permitido ir más allá de las implementaciones técnicas. No son las infraestructuras en sí mismas lo que nos interesan, sino las lógicas de decisión que las acompañan y legitiman y los procesos sociales que las cuestionan. De este modo, la cultura de la movilidad es utilizada como transmisora de valores y significados que permiten reinterpretar la organización del espacio urbano. La acción social toma la bicicleta como eje vertebrador de su discurso y busca orientar los comportamientos coherentes hacia las nuevas formas de distribución urbana que este vehículo requiere.

Pensamos que el aporte etnográfico al campo de la movilidad de este monográfico es importante en la medida que inscribe territorialmente a los grupos sociales que la practican.

Con ello buscamos abordar las dimensiones socioculturales que identifican la movilidad ciclista como un componente sustancial de la vida en la ciudad. Así, por ejemplo, el lector encontrará en el monográfico cómo la socialización en la cultura de la bici constituye un elemento fundamental con el que los colectivos sociales pro-bici ejercen su poder de cambio social. Un poder que ya no pasa sólo por las clásicas formas de activismo militante (bici-festaciones, recogida de firmas), sino que incluyen proyectos reflexivos desde la práctica sobre el modo de vida urbano y las consecuencias del uso masivo de los medios de locomoción motorizados.

Transformar la estructura urbana e integrar la bicicleta en la ciudad ya no es el único elemento que aglutina al ciclista urbano. La conciencia ciudadana sobre el mal vivir urbano hace que emerjan al debate público posiciones de resistencia sobre los efectos de la transformación de las urbes, pues cuestionan los efectos sobre el espacio que el transporte está produciendo en este desarrollo “necesario”. Un cuestionamiento visible porque se encarna en la praxis de movilidad. En este nuevo escenario los grupos más veteranos vinculados a la ecología política, han tenido que renovarse y ampliar sus campos de acción. Ya no hace falta reclamar infraestructuras específicas, ni hacerse visible, ahora se trata de educar, compartir experiencias lúdicas de paseo o deportivas que enganchen al ciudadano al pedal.

La incorporación de las herramientas virtuales, que amplifica el boca a boca de nivel más local, ha generado también mayor versatilidad y contacto con referencias internacionales que se prototipan y reproducen en lo local, influyendo en una producción globalizada del imaginario de la bicicleta y de su relación con un modelos urbanos más sostenible. Un ejemplo de esto ha sido la rápida reproducción de las formas de la Masa Crítica a nivel mundial. A nivel metodológico es difícil hacer un seguimiento de este fenómeno, a menos de que se desarrolle un trabajo colaborativo y multisituado, ubicándose ya no como una metodología válida, sino propiamente necesaria.

Por tanto, la naturaleza reflexiva de los trabajos presentados en este monográfico es un rico sustrato que nos permite hacer un seguimiento de la negociación del espacio urbano y la importancia que tiene el trabajo etnográfico para captar las prácticas de movilidad ciclista que resignifican los itinerarios cotidianos en bicicleta, el espacio de circulación, las prácticas colectivas y por supuesto, las sensaciones físicas.

Bibliografía

- Acero, Carmen, Miguel Ángel Martínez y Elisabeth Lorenzi (2013). La reflexión de la masa. Análisis de la condición ciclista. En Madrid desde la perspectiva de quienes participan en la Bici Crítica.
- Adams, John (1985). *Risk and freedom: The record of road safety regulation*. London: Transport Pub. Projects.
- Aldred, Rachel (2010). On the outside. Constructing cycling citizenship. *Social and Cultural Geography*, 11:1, 35-52.
- Aldred, Rachel y Kathrina, Jungnickela (2012). Constructing mobile places between ‘leisure’ and ‘transport’: a case study of two group cycle rides. *Sociology*, 46:3, 523-539.
- Buxó, María J. (1999). Riesgo y cultura: Proyecto de Antropología Aplicada a la educación cívica en el ámbito de la seguridad vial. Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra, 73, 169-182.
- Carlsson, Chris (2002). *Critical Mass: Bicycling’s Defiant Celebration*. Oakland: AK Press.
- Carlsson, Chris (2008). *Nowtopia: How Pirate Programmers, Outlaw Bicyclists, and Vacant-Lot Gardeners are Inventing the Future Today*. Oakland: AK Press.
- Castells, Manuel (1995). *La ciudad informacional: Tecnologías de la información, reestructuración económica y el proceso urbano-regional*. Madrid: Alianza.
- Cuco, Josepa (1995). *La amistad*. Barcelona: Icaria.
- Dalakoglou, Dimitris y Harvey Penny (2012). Roads and Anthropology: Ethnographic Perspectives on Space, Time and (Im)Mobility. *Mobilities* 7:4, 459-465.

- Certeau, Michael (1996). *La invención de lo cotidiano*. México: Universidad Iberoamericana, departamento de historia (Orig. Frances 1990).
- Delanty, G. (2003). *Community (key Ideas)*. London: Routledge.
- Diaz, Carlos y Vázquez, Moncho (2012) San Francisco in A Coruña. Masa Crítica as a Prototype of Global Action. En Carlsson, Chris; Ruth, Lisa Elliot y Camarena, Adriana (eds.), *Shift Happens! Critical Mass at 20*. San Francisco: Full Enjoyment Books.
- Estevan, A. (2001). Los accidentes de automóvil una matanza calculada. *Sistema: Revista de ciencias sociales*, nº 162-163, 203-218.
- Gupta, A. y Ferguson, J. (1992). Beyond "Culture": Space, Identity, and the Politics of Difference. En *Cultural Anthropology*, 7 (1), 6-23.
- Harvey, P. (2008). Relaciones Experimentales: la antropología y la ciencia imprecisa de la ingeniería. En Margaret Bullen y Carmen Diez (coord.), *Retos Teóricos y Nuevas Prácticas*. XI congreso de Antropología Ankulegui
- Heredia, A.; Fernández, A. y Sabín, F. (2014). *Propuesta metodológica para un análisis más sociológico de la movilidad ciclista*. XI Congreso de Ingeniería del Transporte.
- Hine, C. (2004). *Etnografía virtual* – Barcelona: Editorial UOC. (Orig. Ingles 2000).
- Horton, D. (2010). Fear of Cycling". En Horton, Dave; Rosen Paul y Cox Peter (eds.), *Cycling and Society*. London: Ashgate eBook.
- Leal, J. (1997). Sociología del espacio: el orden espacial de las relaciones sociales. En *Política y Sociedad*, 25, 21.36.
- Leigh, S. (1999). The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43: 377-391,
- López, A; Lorenzi, E. ; Fernández, Álvaro y Sánchez, Ana (2012). Sistemas de movilidad urbana sostenible. Madrid: Comunicación en el XI Congreso de sociología.
- Lorenzi, E. (2012). "Alegría Entre Tus Piernas": To Conquer Madrid's Streets". En Carlsson, Chris; Ruth, Lisa Elliot y Camarena, Adriana (eds.), *Shift Happens! Critical Mass at 20*. San Francisco: Full Enjoyment Books.
- Marcus, G. E. (1995, 12). Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. *Annual Review of Anthropology*, 24:1, 95-117.
- Miralles, C. y Tulla, A. (2000). Mobilitat sostenible. Innovacions conceptuals i estat de la qüestió. *Elements de debat territorial*, 10.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Ortega, D. (2013). De Piñones y Pedales. Las nuevas velocidades de la ciudad. Comunicación en el XI Congreso de sociología.
- Ortega, D. (2014). El PMUS de Valencia. Un plan de movilidad transportado hacia el olvido. En Boix, Andrés (coord) *Viandantes, ciclistas y conductores. El marco jurídico de la movilidad sostenible*. Valencia: PUV.
- Ortega, D. (2015). *Ciudadanos en pedales. Una etnografía sobre la nueva cultura de la movilidad. El caso de la ciudad de Valencia*. Valencia: Departamento de Sociología y Antropología social, Universidad de Valencia, Tesis Doctoral (inérita).
- Salcedo, A. y Zeiderman, A. (2008). Antropología y ciudad: hacia un análisis crítico e histórico. *Antípoda*, 7, 63-97.
- Sanz, A. (2008). *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). New mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226.
- Skinner, D. y Rosen, P. (2007). Hell is Other Cyclists: Rethinking Transport and Identity. En Horton, Dave; Rosen Paul y Cox Peter (eds.), *Cycling and Society*. Ashgate eBook. London
- Spindler, G. (2006). La transmisión de la cultura en Velasco, Honorio; García, Francisco; Díaz de Rada, Ángel (eds.) *Lecturas de antropología para educadores*. Madrid: Trotta
- Spinney, J. (2007). Cycling the City: Non-Place and the Sensory Construction of Meaning in a Mobile Practice. En Horton, Dave; Rosen Paul y Cox Peter (eds.), *Cycling and Society*. Ashgate eBook. London.