

VNIVERSITAT DE VALÈNCIA

FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES

DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA Y ANTROPOLOGÍA SOCIAL

PROGRAMA DE DOCTORADO: BIENESTAR SOCIAL, COOPERACIÓN Y DESARROLLO LOCAL



CIUDADANOS EN PEDALES.

**UNA ETNOGRAFIA SOBRE LA NUEVA
CULTURA DE MOVILIDAD. EL CASO DE LA
CIUDAD DE VALENCIA**

TESIS DOCTORAL

Autor: Diego Ortega Botella

Directora: Dr. Josepa Cucó i Giner

Valencia, octubre de 2015

A Ariadna y Laila, futuras ciclistas en la ciudad.

Nadie puede hacer un elogio de la bicicleta sin hablar de sí mismo. La bici forma parte de la historia de cada uno de nosotros. Su aprendizaje remite a momentos particulares de la infancia y la adolescencia. Gracias a ella, todos hemos descubierto un poco de nuestro propio cuerpo, de sus capacidades físicas, y hemos experimentado la libertad a la que está indisolublemente ligada (Marc Augé en Elogio de la bicicleta, 2009:14).

AGRADECIMIENTOS

Es bien sabido que elaborar y redactar una tesis doctoral es un trabajo más bien solitario frente al ordenador. Sin embargo, esa soledad es relativa. Así, en el camino abrupto que ha supuesto construir este trabajo, siempre he estado acompañado por distintas personas que con su ayuda, comprensión y estima, han facilitado la culminación de un trayecto que comenzó hace 5 años.

Mis primeros agradecimientos son para mi directora de tesis, Josepa Cucó. Desde el principio he sentido tu apoyo y confianza incondicional. Gracias por haber sabido guiarme en los entresijos del trabajo intelectual y por la paciencia mostrada. Tu supervisión intensa y tus aportes en cada una de las líneas de este trabajo han supuesto un instrumento clave en mi aprendizaje que me han permitido madurar y sacar a la luz lo mejor que llevo dentro.

Mi agradecimiento también al Instituto Intercultural para la Autogestión y Acción Comunal (INAUCO-UPV) y en especial a su director Antonio Colomer Viadel, por haberme cedido durante todos estos años un espacio agradable y tranquilo en el que poder reflexionar y trabajar.

A Rodrigo Martínez Novo por tu interés, consejos y extraordinaria capacidad reflexiva que han permitido darle “una vuelta de tuerca” a esta tesis.

Mi agradecimiento también quiere dirigirse al centro de documentación de Acción Ecologista-Agró, por haber salvaguardado y mantenido los archivos históricos sobre el ciclismo urbano en Valencia.

Agradecer también la colaboración de los “ciclo-activistas” que me han brindado su tiempo y sus palabras en cada una de las entrevistas realizadas.

Así mismo agradecer a todos los miembros de Valencia en Bici su generosidad y su energía constante en la lucha por construir una ciudad inclusiva.

Por otro lado, agradecer a mis padres, mi hermano y mi tía su apoyo constante. Pedro, Milagros, Marcos y Vicenta, vuestra presencia sentida me ha arropado en todo momento.

También agradecer a Pilar su interés sincero y su valor por decidir lanzarse al mundo de los pedales.

No quisiera acabar estas líneas sin dar mi más emotivo agradecimiento a la persona que más de cerca ha vivido esta etapa. Alicia, gracias por haberte ofrecido a revisar y enriquecer la tesis en los momentos tranquilos que has tenido antes, durante y después del embarazo de nuestra segunda hija. También darte las gracias por tu amor incondicional y por comprenderme en los momentos más difíciles, sin tu apoyo, tu cariño y tu alegría esta tesis no habría sido posible.

ÍNDICE

Presentación.....	15
CAPÍTULO 1. MOVILIDAD Y POLÍTICAS PÚBLICAS. UNA APROXIMACIÓN TEÓRICO-METODOLÓGICA PARA EL ANÁLISIS DEL CICLISMO URBANO.....	23
1.Sobre el transporte y la movilidad en las ciudades.....	25
2.La espacialización de la movilidad ciclista.....	29
2.1.La dimensión espacial.....	31
2.2.El movimiento en bicicleta.....	37
2.3.La dimensión urbana del ciclismo.....	42
3.La circulación ciclista en las ciudades.....	48
3.1.El uso político de la circulación ciclista.....	49
4.Sostenibilidad: transporte y movilidad.....	54
4.1.Transporte sostenible.....	56
4.2.Movilidad sostenible.....	58
5.El proceso etnográfico.....	61
5.1.Objetivos e hipótesis.....	62
5.2.La mirada etnográfica.....	64
CAPÍTULO 2. VIANDANTES, CICLISTAS Y CONDUCTORES. VALENCIA Y LAS POLÍTICAS URBANAS DE MOVILIDAD EN EL PERIODO 2010-2014.....	83
1.Descripción de las políticas de transporte y movilidad.....	84
1.1.La concejalía de Circulación y Transporte del Ayuntamiento de Valencia. El espíritu que proporciona el movimiento al tráfico urbano.	87
1.2.La estrategia municipal de movilidad urbana.....	94
2.Las políticas de ciclismo urbano en la capital del Turia.....	99
2.1.La bicicleta en el primer gobierno democrático de Valencia.....	99
2.2.La bicicleta y el cambio del gobierno conservador.....	100
3.Apuntes entorno a las políticas urbanas de movilidad ciclista en Valencia.....	117

CAPÍTULO 3. ASOCIACIONES Y REDES PRO-BICI DE LA CIUDAD DE VALENCIA.	121
1.Las asociaciones ciclistas de la ciudad de Valencia.....	124
1.1.Las primeras pedaladas.....	124
1.2.Colectivo Valencia en Bici (VeB).....	125
1.3.Aula de la Bici.	139
1.4.Universitat en bici (UeB).....	144
1.5.Red de Ciclo-juristas.	148
1.6.Masa crítica Valencia.	150
2.Las asociaciones de promoción e integración de la bicicleta.....	154
2.1.Asociación de vecinos de Benimaclet.	154
2.2.Col·lectiu Soterranya.....	157
2.3.Asociación por el Medio Ambiente y Contra el Cambio Climático	161
2.4.Conciencia Crítica.	163
3.Plataforma Ciutat 30.	165
4.El asociacionismo pro-bici: semejanzas, diferencias y perspectivas futuras.....	168
 CAPÍTULO 4. LA MOVILIDAD CICLISTA COMO PROYECTO DE CIUDAD.	 175
1.La construcción municipal de la movilidad sostenible en la ciudad de Valencia: el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.....	177
1.1.El patrón del plan de movilidad: Un modelo que sirve de muestra para sacar otra cosa igual.....	178
1.2.Listo para llevar: La movilidad sostenible en la pasarela urbana.	185
1.3.Confeccionando el imaginario espacial: el discurso autonómico y municipal en el Plan movilidad.	190
2.La construcción social de la movilidad sostenible: discursos y prácticas sobre la ciudad amable.	202
2.1.Dando forma a la movilidad: la elaboración cuidadosa de la ciudad.	203
2.2.Puliendo los matices. Algunas correcciones sobre el modelo del tráfico.....	211

2.3.Manos a la obra. Manufacturando el consenso de la movilidad.....	217
3.Apuntes sobre la inserción urbana de la bicicleta en la movilidad de Valencia.	229
CAPITULO 5. MOVILIDAD O INMOVILIDAD CICLISTA. EL SINUOSO DESENLACE DE LA BICICLETA.	233
1.Las políticas públicas del ciclismo urbano en Valencia. (Dis)continuidades de un modelo.	235
2.Las asociaciones pro-bici en Valencia: una red social en contacto con la calle.....	239
3.La movilidad urbana y la equidad en la planificación.....	241
4.Nuevos retos. Nuevas rutas.....	245
BIBLIOGRAFÍA	249
ANEXOS.....	265

TABLA DE IMAGENES

Imagen 1. Principal Viario PGOU 1946.....	89
Imagen 2. Principal Viario PGOU 1966.....	90
Imagen 3. Principal Viario PGOU 1988.....	91
Imagen 4. Plan de reforma de Ruzafa.....	103
Imagen 5 Distribución de las 250 estaciones de Valenbisi en sus dos fases de implantación.	116
Imagen 6. Mapa de trabajo en la jornada de participación.....	183
Imagen 7 Relacion entre infraestructura y uso de la bicicleta..	187
Imagen 8. Cartel publicitario de la EMT Valencia.....	199
Imagen 9. Ciclista contestatario.	201
Imagen 10. Mapa con los posibles lugares de pasar las vías férreas.	220
Imagen 11. Pasarela peatonal Amparo Iturbi.	221
Imagen 12. Activista durante la acción colectiva.....	225
Imagen 13. Desfile ciclistas.....	226

PRESENTACIÓN.

Como toda investigación, la ecuación personal es una variable de tremenda influencia a la hora de seleccionar un tema o asunto al que aproximarse. Valencia es una ciudad con la que he tenido mucha vinculación a lo largo de mi vida. Viví en ella hasta los 5 años (1986) y fue en los primeros carriles-bici creados por entonces donde comencé a tener mis primeras experiencias sobre la bicicleta. Nunca pensé que fuera a recordar esas primeras pedaladas por la ciudad de esta manera ni que tal acción fuera tan compleja de desarrollar. Lo que siendo un niño supuso encontrar el equilibrio, con el tiempo se ha convertido en comprender ese equilibrio, ubicando la práctica en el espacio de la ciudad, profundizando al mismo tiempo en lo que suponen las transformaciones urbanas que se han producido en el espacio ciclista de Valencia.

El hecho de instalarme definitivamente en esta ciudad veinte años después, me situó en un contexto bastante diferente al que había vivido de pequeño y al que estaba acostumbrado en Madrid y Barcelona. Lo que me pareció más interesante fue el creciente número de ciclistas que se veía por las calles. Cada vez que venía a visitar a mis amigos y familiares encontraba más gente circulando en bicicleta. El hecho de querer desplazarme por la ciudad y no tener carnet de conducir me llevó a pedir prestada una bicicleta a un amigo. En mis primeros itinerarios cotidianos me preguntaba cada vez cómo era posible que mucha más gente no fuera en bicicleta. El clima envidiable, la topografía plana y el tamaño medio hacen de Valencia una urbe con un gran potencial para alcanzar unos niveles de uso de la bicicleta superiores incluso a los de nuestros vecinos del norte de Europa.

Aunque la experiencia fue breve, me robaron la bicicleta, supuso un momento vivencial encantador pues comencé a (re)descubrir la ciudad y a interesarme cada vez más por el tema en cuestión, aunque no lo suficiente como para convertirlo en trabajo de investigación. No fue hasta finales del 2009, cuando casi me atropella un ciclista, que hago consciente la posibilidad de investigar el ciclismo urbano. Después de este suceso me quedé pensando, ¿qué acaba de

pasar aquí?, ¿por qué casi me derriba una bicicleta?, ¿por qué cuando voy en bici me pitan los coches o me gritan los peatones, aun siendo respetuoso? En ese momento la “imaginación antropológica”¹ comenzó a fraguarse en mi mente.

Cuando comencé a indagar sobre estas cuestiones encontraba una insatisfacción en lo que leía. Todo eran estadísticas que indicaban el porcentaje de desplazamientos o los kilómetros de carril bici construidos, pero no encontraba nada que me permitiera entender esos porcentajes o explicar el trazado de las infraestructuras. Al mismo tiempo, estos enfoques achacaban el bajo uso de la bicicleta en la ciudad a un factor genérico denominado “baja cultura de la bicicleta”. El problema de la práctica ciclista se enfocaba desde la ingeniería, la psicología y la racionalidad del sujeto, obviando todo el entramado socio-cultural e histórico en el que se construye esa racionalidad sobre el espacio urbano. Esta falta de información sobre el tema me llevó a buscar otras respuestas más satisfactorias al respecto. Respuestas que profundizaran sobre aquello que se quedaba al margen del análisis, bien por obviarlo directamente (relaciones de poder y espacialidad urbana), bien por hacer referencia de forma genérica a esa poca cultura de la bici, sin preguntarse cómo se construye una práctica cultural que no termina de calar/expandirse/difundirse en la sociedad valenciana. Una de las motivaciones para proseguir la investigación fue percatarme que el enfoque mayoritario sobre la movilidad ciclista no tenía en cuenta ni a los colectivos de ciclistas urbanos, ni las relaciones de poder que se plasman en la distribución socio-espacial de la ciudad. Tenía además la convicción que la investigación antropológica iba a aportar interesantes respuestas al respecto, pues como señala la Unión Europea, el fomento de la movilidad sostenible es una tarea con un fuerte componente cultural que exige cambios de mentalidad en todos los sectores sociales, técnicos y políticos. Estos cambios de actitud, percepción y comportamientos se dan con mucha mayor facilidad y arraigo si están lubricados con una adecuada información sobre las consecuencias locales y globales de nuestro modo de vida, del modelo de

¹ Adaptación de la imaginación sociológica de W. Mills.

movilidad en este caso. Por ese motivo considero que, la elaboración de esta etnografía puede resultar una contribución útil a la sociedad para enfrentar las exigencias y retos de una etapa social, ambiental y económica que no va a tener ni al petróleo ni al vehículo motorizado como ejes centrales de la vida cotidiana.

Aplicar la potencialidad de la etnografía y superar la falta de conocimiento sobre las implicaciones sociales y culturales de las políticas públicas sobre el ciclismo urbano, nos ha supuesto un reto constante. Por un lado, hemos tenido que incorporar estrategias de investigación que permitieran seguir y captar la funcionalidad de la bicicleta (seguir el objeto), al mismo tiempo que los lazos entre las maneras de pensar la vida urbana y las jerarquías, encuentros y desencuentros que se establecen en relación a la organización espacial (seguir el conflicto). Por otro, hemos tenido que estudiar en profundidad los diferentes aspectos teóricos vinculados con el transporte y la movilidad. Esto supone que un vehículo como el coche o la bicicleta es algo más que un conjunto de piezas físicas ensambladas; como vehículos poseen un valor de uso que está fuertemente influido por sus interconexiones con los modos de vida que propugna. De tal modo, no sólo hemos tenido que movernos en bicicleta por la ciudad, sino sobre todo, vivir la ciudad a través de la bicicleta.

La especial coyuntura durante el periodo en el que se ha desarrollado la investigación, que ofrecía entre otras cosas la implementación de un servicio público de bicicletas de préstamo y la redacción de un plan estratégico sobre los desplazamientos urbanos, ha permitido incorporar al estudio las formas de participación ejercidas por las asociaciones pro-bici y el juego político desarrollado durante las distintas fases de implementación de estos proyectos. Con ello, esta investigación pretende analizar en profundidad la respuesta política que se ha dado al fenómeno del ciclismo urbano en la ciudad de Valencia, a partir de las acciones ejercidas desde las instancias del gobierno municipal y las asociaciones pro-bici, analizando los discursos y prácticas de sus principales actores (gestores políticos, técnicos y activistas pro-bici). Se otorga especial atención a los discursos relacionados con las concepciones espaciales de la movilidad ciclista y las mejores vías para fomentarla, así como a las prácticas que se derivan de estas conceptualizaciones. Considerando el

componente político de la movilidad, y poniendo especial énfasis en el ciclismo urbano, se trata de comprender el papel que tienen las asociaciones pro-bici en la ciudad de Valencia como agentes sociales participativos, todo y explicando las lógicas sobre las que se produce la participación y la no participación de ellas. Para alcanzar este fin, se estudian en profundidad las diferentes asociaciones pro-bici activas en la ciudad.

Este trabajo se divide en dos grandes apartados. En el primero, se establecen las bases teóricas y metodológicas sobre las que se construye el proceso de la investigación así como se especifican los objetivos e hipótesis (capítulo 1). Por su parte, en el segundo apartado se recogen los principales resultados y se profundizarán sobre los aspectos particulares que caracterizan los desplazamientos ciclistas en Valencia y el papel que la planificación urbanística juega en ellos. Así, el segundo capítulo se dedica a la descripción y análisis de las políticas de circulación urbana llevadas a cabo en la ciudad en el periodo comprendido entre 2010 y 2014. El tercer capítulo describe las principales características de las distintas asociaciones pro-bici presentes en el municipio. El cuarto capítulo se centra en el análisis del proceso de incorporación del ciclismo urbano y en sus implicaciones en los discursos y las prácticas políticas, con especial atención al contexto de creación/consolidación del discurso de la movilidad y las interacciones entre los gobernantes, los técnicos y las asociaciones pro-bici. En cada uno de estos capítulos se incluyen conclusiones parciales de los aspectos estudiados. En alguno de ellos las referidas conclusiones parciales se incorporan al final del texto, pero en otros, en los que se ha considerado no era la mejor opción, las conclusiones se han ido presentando a medida que se trataban los diferentes aspectos trabajados. Cierra el texto unas conclusiones finales, en base a los postulados teóricos de partida y los objetos e hipótesis establecidos, todo y proponiendo futuras líneas de investigación y algunas recomendaciones para la mejorar la gestión de la movilidad ciclista en la ciudad.

La investigación se ha elaborado con la pretensión de resultar de utilidad para los investigadores que trabajan el campo de la movilidad y el ciclismo urbano, pero también para los gestores políticos y los profesionales, los activistas pro-

bici y ciudadanos comunes que se desplazan de forma cotidiana en bicicleta, que puedan encontrar en este trabajo algunas claves para gestionar mejor la movilidad urbana y aumentar las posibilidades de convivir en un modelo socio-espacial que permita transitar hacia una economía que tenga presente la limitación de los recursos naturales. Al mismo tiempo, la experiencia que aquí se analiza puede ser de utilidad para otros municipios que se encuentran inmersos en proceso parecidos y que pueden encontrar en este trabajo algunas claves para encaminar mejor sus actuaciones. Se trata de recoger y analizar en profundidad el testimonio de una época en la que Valencia se ha visto transformada, de manera casi inesperada, en una urbe cuyos ciudadanos han incorporado el ciclismo urbano como práctica cotidiana y en la que la elite política ha articulado toda una serie de respuestas por tal de responder a los desafíos asociados a esta emergente realidad.

PRIMERA PARTE.

**CONSTRUCCIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO:
PROPUESTA TEÓRICA Y METODOLÓGICA**

CAPÍTULO 1. MOVILIDAD Y POLÍTICAS PÚBLICAS. UNA APROXIMACIÓN TEÓRICO-METODOLÓGICA PARA EL ANÁLISIS DEL CICLISMO URBANO.

Lo que mejor se ajusta a la violencia estructural de una ciudad abandonada a sus propias energías es, reconozcámoslo, la humilde y vulnerable bicicleta (Manuel Delgado, Bicicletas en la jungla, *El país*, 17 de septiembre de 1997).

Desde las megalópolis a las pequeñas ciudades el desplazamiento es un componente esencial que impregna la vida cotidiana de los habitantes urbanos. La aceleración de los ritmos sociales y su asociación con la modernidad han convertido al movimiento en una cualidad capaz de significar las condiciones de vida en la ciudad (Dalakoglou y Harvey, 2012). El aumento en la distancia de los viajes y la multiplicación de las motivaciones para desplazarse han trastocado la manera en que se conceptualiza la vida contemporánea. Es precisamente este hecho singular el que nos interesa desarrollar, pues en la modernidad avanzada el transporte, con sus mejoras técnicas, se ha convertido en la pieza clave sobre la que se sustentan las “vidas móviles” (Elliot y Urry, 2010).

Dar un paseo, hacer la compra, jugar, ir al trabajo o celebrar actos públicos y fiestas populares, son actividades que dinamizan el uso de la calle. En este sentido el movimiento de las personas se vuelve controvertido cuando se enfrenta al ‘poder de la carretera’ (Virilio, 2006). Tal y como señalan Flonneau y Guigueno (2009) la movilidad surge como un “operador” intelectual e institucional que traslada los problemas del transporte al mundo social pues pone de manifiesto que en la planificación y la construcción de una vía o avenida hay implicadas una multitud intereses y expectativas que compiten entre ellas. Algunos investigadores no dudan en hablar de un giro de la movilidad (Conley, 2012), es decir, no sólo la aparición de nuevos objetos de investigación, sino también un paradigma (Sheller y Urry, 2006) que viene a cuestionar el enfoque académico de analizar el viaje (Miralles et al. 2000; Gutiérrez:2009).

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 permiten estudiar 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). Ante la falta de un marco teórico claramente definido sobre la movilidad², optamos por una aproximación ecléctica con la que tratar de desglosar los distintos elementos que inciden en las políticas urbanas y que constituyen parte de las narrativas y prácticas socio-culturales sobre la misma.

En el presente capítulo la teoría y la metodología se han unificado con la intención, por una parte, de presentar y al mismo tiempo justificar los usos conceptuales empleados para caracterizar dos tipos ideales de interpretar el desplazamiento y, por otra, los referentes teóricos y las estrategias prácticas que han tallado el modelo de análisis de la tesis. Así, en primer lugar realizaremos un acercamiento socio-histórico con el fin de comenzar a construir los tipos ideales del transporte y la movilidad. A continuación abordaremos los desplazamientos en bicicleta desde una perspectiva social del espacio, lo que diversos autores denominan *espacialización*, pues es donde se sitúa la práctica local de la movilidad ciclista. En tercer lugar, a partir de los puntos anteriores, desarrollaremos el ámbito de la circulación urbana en bicicleta, interpretada como la arena política en la que el consenso y el conflicto social orientan los cambios institucionales hacia un modelo sustentable de movilidad. En el cuarto apartado, me adentraré en el terreno medioambiental para caracterizar las acepciones que el enfoque del transporte y la movilidad manejan sobre la sustentabilidad. Muy relacionado con estos cuatro apartados expondremos, finalmente, el reto que ha supuesto practicar la etnografía dentro del marco teórico propuesto, así como las técnicas empleadas a tal fin.

² Los enfoques planteados aquí no son teorías de la movilidad. Sin embargo, su construcción sin duda gira en torno al hecho de la movilidad.

1. Sobre el transporte y la movilidad en las ciudades.

Antes de adentrarnos en la movilidad ciclista, que es el objeto de este capítulo, parece adecuado clarificar qué entendemos por transporte desde la perspectiva sociocultural y qué relación guarda con la movilidad. Es importante señalar que la diferenciación tipológica que hacemos entre transporte y movilidad no responde a una oposición binaria en la que se sustituye o excluye el uno del otro. Entendemos que son categorías 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 reales³ 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).

Profundizando un poco más sobre esta idea, Carmen Miralles-Guasch (2002) señala que tradicionalmente la investigación sobre el transporte aborda su relación con la estructura urbana a partir de un enfoque causal-explicativo. De

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).

tal modo, la mentada autora apunta que esta perspectiva, al estar muy influenciada por la lógica neopositivista, interpreta el transporte como un factor explicativo (creador) o dependiente (del que derivan unas consecuencias reestructurantes) de la diversas formas urbanas. Desde este planteamiento, el progreso tecnológico de los modos mecanizados es capaz de explicar la evolución y las transformaciones de la estructura urbana. La tecnología del transporte, por tanto, es entendida como el elemento responsable que organiza la actividad humana y estructura las relaciones sociales. Dentro de esta lógica de pensamiento, los economistas neoclásicos 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 que, a través de su decisión, busca conseguir un punto de equilibrio entre los costes del suelo y del transporte. Todo ello genera un axioma biunívoco de análisis en el que o bien las actividades y su localización son variables existentes y los modelos de tráfico y tránsito son la consecuencia, o bien la localización de las actividades sobre el territorio son la consecuencia de los modelos de transporte (Miralles-Guasch, 2002; Pozueta, 2000). 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 flujos generados por polos de atracción.

Una vez introducido el modelo del transporte (que iremos retomando y afinando en posteriores apartados) pasemos a introducir el de la movilidad. Este modelo, asume la movilidad como una actividad o actuación en el territorio, entendido éste como espacio social. Visto así, la dimensión social de la movilidad constituye una continuación del pasado, pues en su sentido histórico el movimiento de las personas y objetos ha sido regulado en Europa desde el feudalismo⁴ (Cresswell, 2006). Sin embargo, no es hasta el siglo XVII que la organización del espacio se relaciona con los movimientos cotidianos de los

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

ciudadanos. En este sentido Richard Sennett (1997:273 y ss.) describe cómo los planificadores ilustrados aplican al urbanismo el descubrimiento de William Harvey⁵ 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, comienzan a plantear el principio de que “la buena forma debe ser el soporte del ejercicio exacto de la función” (2006:27). 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 urbano⁶ termina por concebir las calles en base a cuatro funciones: higiénica, comercial, control y vigilancia.

Desde esta aproximación, entendemos que la movilidad se expresa en la práctica social del viaje e incluye el ámbito espacial como un elemento complejo en el que los grupos de poder dejan su huella sobre las estructuras urbanas. Como destaca Gutiérrez (2009), la movilidad “conjuga deseos y necesidades de desplazamiento” al tiempo que incorpora las capacidades materiales de satisfacerlos. De su interacción resultan las condiciones de accesibilidad de las personas y la definición de un patrón de viaje en un contexto espacial y temporalmente determinado. Según esta perspectiva, el acceso a la movilidad no se distribuye de manera uniforme entre los grupos sociales y pasa a constituir un poderoso factor de discriminación y exclusión. Por decirlo esquemáticamente, en su interés podemos distinguir dos grandes enfoques: uno macro que remite principalmente a la movilidad más larga y relacionada con los modos motorizados del coche, el tren o el avión (hipermovilidad); y uno micro, centrado en el impacto desigual que estos modos producen sobre el espacio urbano y la

⁵ William Harvey fue un médico inglés que en 1628 publicó la obra *Exercitatio Anatomica de 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.).

calidad de vida en la ciudad (inmovilidad). Lo común de ambos es que introducen lo subjetivo y la dimensión cultural al entender el desplazamiento como parte de una organización humana en la que existen narrativas que problematizan, o no, la diversidad de prácticas y representaciones entre la tecnología y la sociedad.

La investigación de la movilidad adopta, por tanto, 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), es decir, profundiza y va más allá de la mera descripción. El hecho de interpretar la movilidad por la ciudad como el resultado de la interacción entre las formas materiales (aspectos físicos del movimiento) y socioculturales (la representación y experiencia del movimiento) lleva a analizar los diversos aspectos que inciden en la planificación urbana y su conexión con la trama de relaciones sociales, económicas y políticas que actúan en un contexto específico. En este orden de cosas, aunque se comienzan a plantear propuestas que tratan de evitar la desconexión entre la planificación y el uso social del espacio, existen lagunas tanto en el ámbito teórico conceptual (Gutiérrez, 2009; 2010, Lange, 2011; Cresswell, 2010) como en las estadísticas urbanas (COM (2007) 551), que dificultan la construcción de un marco teórico en el que poder anclar la investigación empírica sobre movilidad y territorio. Sin embargo, encontramos aproximaciones⁷ que nos sirven como punto de partida y permiten tender puentes entre la movilidad, el transporte y la gestión del territorio (Augé, 2007; Dalakoglou y Harvey, 2012; Urry, 2000; Leigh, 1999; Thévenot, 2012; Urry y Elliot, 2010; Jirón et al., 2010).

La expresada diferenciación que hacemos entre transporte y movilidad nos resulta útil en la medida que permite abordar la polisemia de significados que se dan sobre la circulación y su relación con la práctica del ciclismo urbano.

⁷ Dentro de la producción científica en castellano, hay que mencionar aquellos estudios que abordan la vida en las metrópolis y la dimensión territorial del transporte (Estevan y Sanz, 1996; Estevan, 1994; Sanz, 1994; Farapi, 2007; Herce, 2009; Miralles-Guasch, 2002; Miralles i Guasch y Cebollada, A., 2003; Sanz, 1991 y 1994; Thorson, 1994; Pujadas, 2013).

Precisamente, el giro hacia la movilidad ciclista nos ubica en un planteamiento que incluye los significados y experiencias sobre el desplazamiento diario en bicicleta, la cultura material asociada a ellos (tecnologías e infraestructuras) y las negociaciones entre la ciudadanía y las instituciones locales por significar el entramado urbano. En esta línea de trabajo, en la que se vincula ciclismo y sociedad, encontramos una reciente literatura (Carlsson et al. 2002 y 2012; Tironi, 201; Fernández et al. 2013; Horton et al. 2007; Lorenzi, 2010; Lorenzi, 2012; Malpica, 2013; Ortega, 2013; Vivanco, 2013, Ortega, 2014; Ortega y Martínez-Novo, 2015, Cox, 2015) que poco a poco se va abriendo paso entre la producción científica más asentada relacionada con la cultura del coche y sus consecuencias (Miller et al. 2001; Sheller y Urry, 2000; Urry, 2004). A esta bibliografía en la que se recupera el sentido, el significado y la experiencia de moverse en bicicleta por el espacio ciclista, hay que sumar algunas publicaciones (Carrera et al. 2012; Sanz et al. 1999; Sanz, 2008; Transyt, 2010) que buscan ofrecer soluciones sobre los aspectos físicos, infraestructurales o técnicos que faciliten la coexistencia de los diferentes modos de transporte en la ciudad.

Dicho esto, entendemos que la categoría del transporte incorpora en su significado tres elementos interrelacionados: un contenido de personas o mercancías, que se mueve a través del espacio (fronteras e infraestructura) y que lo hace mediante un vehículo (autónomo o dependiente). La movilidad, por su parte, amplía el cerco analítico y abarca el conjunto de representaciones que el individuo realiza sobre aquello que conoce (lugar), lo que considera posible hacer (desplazamiento) y lo que finalmente hace (transitar o deambular). Como vemos, existen dos aspectos comunes que anudan al transporte con la movilidad, pero que al mismo tiempo también los diferencian: el espacio y la circulación. Tomando estos dos conceptos como referencia, a continuación observamos de cerca cada uno de ellos para de este modo anclar teóricamente el estudio del ciclismo urbano.

2. La espacialización de la movilidad ciclista.

La dimensión del espacio que nos interesa desarrollar es aquella que incluye tanto el papel jugado, en su diseño, por la planificación y la arquitectura

profesional, como el uso social del espacio con los significados afectivos y simbólicos asociados. Seguiremos así la propuesta de diversos autores (Urry, 1985; Del Valle, 1997; Low, 2005) 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. Visto desde esta perspectiva, lo que entendemos como espacio 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.

Esta perspectiva, como plantean Osborne y Rose (2004), permite plantear una oposición binaria entre una “voluntad de ordenar” el espacio y algo en el espacio que se escapa de alguna forma a esa voluntad. Sin embargo, los referidos autores van más allá de esa dicotomía y proponen una aproximación orientada a aprehender las prácticas de espacialización vinculadas al individuo y la existencia colectiva a partir de tres ejes. De este modo, plantean una primera espacialización denominada “*modelado*” que se refiere a la concepción del espacio en el ámbito del pensamiento, tomando como idea fuerza el hecho de que “todo ámbito social y cultural de pensamiento presupone una manera en la que se espacializan sus objetos, aunque eso no se haga explícito”. La segunda la denominan “*realización*”, entendida como espacio de práctica e imaginación, pues hace referencia a las maneras en las que el espacio se hace socialmente pensable a través de procedimientos (observación participante, entrevistas, encuestas, etc.) e inteligible (en el sentido de materialización en soportes gráficos que permiten una comparación, como mapas, planos o diagramas). Por último, distinguen la “*demarcación*”, referido al campo topográfico y al lugar que tiene relevancia para la investigación (Osborne y Rose, 2004:213-214).

Siguiendo de cerca el enfoque de los citados autores, nosotros planteamos la existencia de tres elementos interrelacionados que permiten abordar de forma teórica la espacialización de los desplazamientos ciclistas por la ciudad: el espacio (modelado), el movimiento (realización) y lo urbano (demarcación). Conviene advertir que aunque a continuación desarrollamos los tres elementos de forma separada, lo que nos interesa analíticamente es la vinculación existente entre ellos; pues a través de la espacialización buscamos ubicar la investigación

en el punto intermedio donde se conectan las relaciones sociales en los desplazamientos y las diferentes formas de transporte.

2.1. La dimensión espacial.

Entre las distintas tradiciones que la investigación social ha adoptado sobre la dimensión espacial (Martínez, 2005), vamos a seguir aquella que la concibe como una categoría que articula distintos aspectos de la existencia humana (experiencia, percepción e imaginación) que en su combinación darán lugar a distintas interacciones ancladas en la identidad y el territorio. Con ello seguimos el planteamiento iniciado por Durkheim y Mauss ([1902], 1996:103) sobre el concepto de “espacio social” y la fuerte relación entre la ordenación del espacio y el momento histórico y social que lo clasifica. En este sentido, nos aproximamos al mundo socio-cultural donde el espacio es tan material como semántico, esto es, un ámbito donde la realidad biofísica ciertamente existe, pero lo que cuenta más son los discursos y verdades que se construyen en nombre de la movilidad y cómo estos planteamientos autorizan o desautorizan agendas e intervenciones particulares en el espacio urbano. En esa línea, George Simmel (1986) ya plantea que la vida social no es una función del espacio, aunque éste pueda tener una gran influencia en la configuración de las interrelaciones sociales que se llevan a cabo en su seno.

Las revisiones teóricas que realizan los geógrafos posmodernos a partir de los años 70, permiten rescatar la realidad ontológica, estética y psicológica que dota de significado al espacio, esto es, permiten señalar que el espacio se constituye por el cruce entre visibilidades y discursos propios de una determinada época histórica (Massey, 1985). Con esta orientación ya no operamos necesariamente sobre lugares físicos, sino sobre una densidad ligada a las significaciones simbólicas que dan cuerpo al imaginario socio-espacial del ciclista urbano. Desde este planteamiento, las personas y sus desplazamientos cotidianos en bicicleta por los espacios de la ciudad (con sus contradictorias y cambiantes significaciones y usos), forman parte de un proceso multidimensional y complejo que mira al espacio ciclista sin naturalizar o confeccionar lugares como fuente

de identidades auténticas y esencializadas (Castro, 1997:55 y ss., Harvey, 1998:223 y ss.).

En este orden de cosas, Akhil Gupta y James Ferguson (1992) vinculan el significado del espacio a las prácticas sociales que en él se circunscriben y consideran que las narrativas o discursos son aspectos inherentes en la percepción, ordenación y uso del espacio. Plantean cuatro problemáticas que suponen asumir como natural el isomorfismo del espacio, el lugar y la cultura en el contexto actual de globalización económica y social⁸. La primera problemática surge al tratar de explicar el marco cultural de aquellas personas que de forma constante están cruzando las fronteras (temporeros, refugiados, migrantes...). La segunda surge de naturalizar la localización de una cultura en un lugar y la cuestión de cómo afrontar las diferencias sin caer en la idea de que existe una cultura dominante que convive en un mismo territorio. La tercera problemática surge del (des)encuentro colonial y la pertinencia, o no, de hablar de una nueva cultura. Por último, la cuarta problemática tiene relación con la cuestión de entender el cambio social y la transformación cultural situadas en espacios interconectados. Lo interesante para la presente investigación es que con estas problemáticas se concibe el espacio como una dimensión que siempre ha estado jerárquicamente interconectada y no naturalmente desconectada, donde el cambio socio-cultural no es una cuestión de contacto cultural y articulación, pero sí de repensar las diferencias a través de la conexión.

Tomando como punto de partida esta idea, al plantear en qué medida los marcos culturales del transporte y la movilidad son homólogos, o no, al ponerse en relación con la organización espacial de la ciudad, en nuestro campo específico de estudio surgen tres problemáticas. La primera asoma al tratar de equiparar, entre transporte y movilidad, una categorización espacial sobre la bicicleta. Por un lado, el *espacio del transporte* parte de una "causalidad lineal" (Miralles-

⁸ En este sentido planeamos la necesidad de incluir en el proceso de la globalización a las personas que trasladándose entre países y culturas por diferentes motivos mantienen vínculos asiduos entre las sociedades de origen y de destino, señalando como plantea Josepa Cucó (2004:51) que "los procesos globales no sólo se constituyen por la circulación fluida de los tres factores más elaborados en las teorías de la globalización (capitales, bienes y mensajes)", sino también y sobre todo, de las personas.

Guasch, 2002) que interpreta los desplazamientos como actividades y elementos superpuestos a la ciudad, donde el medio de transporte es una expresión técnica que da solución a la necesidad de conectar las distintas áreas urbanas. Forja así la idea de que el desplazamiento de las personas y los vehículos es un viaje de un punto (A) a otro de la ciudad (B), que atraviesa un espacio funcional y sin que en él se contemple interacción alguna. Esta desconexión entre el transporte y el espacio transforma la calle según usos segregacionistas (ciclista, viandante y automóvil), “donde los espacios públicos se convierten en espacios conectivos con la circulación como único uso posible” (Miralles-Guasch y Cebollada, 2003:9). Por otro, si además atendemos a la pluralidad de sentidos en los que se puede representar el espacio, podemos añadir las vivencias que los sujetos tienen sobre el referido *espacio del transporte*. Emerge así el *espacio de la movilidad*, entendido como un lugar dialógico por el que las personas pueden moverse o detenerse, donde el desplazamiento se “refiere a una vista micro de los lazos de proximidad, a los tiempos largos de la pertenencia y a las raíces con lo local” (Gutiérrez, 2008:4). De este modo la calle se reterritorializa y se torna algo más que un espacio euclidiano que alberga el acto físico del desplazamiento, en el que el viaje trasciende la eficiencia de llegar al menor tiempo y costo posible. Es pues un espacio destinado al habitar, al juego y al intercambio de experiencias en el que se disfruta de la vivencia de moverse.

La segunda problemática que nos planteamos surge de asumir tanto que el espacio es un producto económico del transporte y la movilidad como la cuestión de cómo afrontar las resistencias al respecto. Para profundizar en esta idea, optamos por desarrollar la perspectiva de Setha Low (2005), que plantea la diferenciación de dos ámbitos complementarios en el análisis de la espacialización. Por un lado, el que denomina “producción social del espacio”, que incluye todos aquellos factores –sociales, económicos, ideológicos y tecnológicos- cuya pretensión es la creación física a partir de las configuraciones materiales. Y por otro, el ámbito de la “construcción social del espacio” que es la transformación del espacio –mediante los intercambios sociales de memorias, imágenes y uso cotidiano de los ajustes materiales- en escenas y acciones que transmiten contenido (significado) simbólico. Al adoptar esta orientación consideramos el espacio ciclista como un producto elaborado a partir de

prácticas materiales y discursivas, localizadas tanto dentro como fuera de la ciudad.

Visto desde una perspectiva más amplia, el espacio es un elemento insertado en una estructura económica y social, la cual marcará y determinará sus leyes de funcionamiento. Según Durán (1980), la producción del espacio del transporte se torna un recurso en el momento que el Estado interviene a nivel económico, tomando a su cargo aquellos sectores que requieren un alto nivel de inversión en materias primas y en maquinarias que se usan en la producción (transportes, siderurgia, energía...), que no resultan rentables para el capital privado y que, sin embargo, son fundamentales para el funcionamiento de la economía. Dentro de esta lógica, el intercambio mercantil es un recurso que busca distribuir la producción de objetos especializados y proporcionar servicios que garanticen el funcionamiento de la economía y de las actividades sociales públicas y privadas. Ello permite justificar el discurso ampliamente asumido de que el transporte es un bien en sí mismo que siempre conviene acrecentar (Estevan y Sanz, 1996). El argumento 'cuanto más transporte y más infraestructuras, mayor crecimiento económico y desarrollo para todos', ha llegado a ser un *leitmotiv* de las políticas urbanas, muy utilizado incluso cuando de lo que se trata es de solventar las desigualdades territoriales (Soria, 1980).

Con la reestructuración capitalista hacia un régimen de acumulación flexible, la producción del espacio del transporte se acelera y comienza a fraguar mayores desigualdades⁹ que terminarán por afectar a los conceptos de proximidad y lejanía, centralidad y densidad (Gupta y Ferguson, 1992, Leal, 1997). El incremento de la velocidad, favorecido por el desarrollo planificado de infraestructuras (transporte y comunicación), reconfigura la escala de la ciudad al proyectarla y comprimirla en un marco internacional de competición (Harvey, 1998). Dicho proceso comienza a construir la definición de la ciudad

⁹ Algo sobre lo que nos advierte Arturo Soria y Puig (1980) es que establecer nuevas y mejores vías de comunicación entre dos núcleos desiguales, en términos generales no favorece a la menor, si no que suele aumentar la desigualdad y la dependencia. La supresión de la proximidad, a través de la velocidad, permite que las relaciones asimétricas entre las ciudades se intensifiquen, convirtiendo de este modo la no-distancia en un elemento de dominación que favorece al núcleo urbano más poblado y dinámico.

metropolitana donde el 'sentido estático' (densidad de población y superficie ocupada) ha sido reemplazado por un sentido móvil o dinámico (conectividad y articulación en red) "despegado de cualquier referente cultural o nacional" (Castells, 1995:18 en Cucó, 2004:65). En un nivel micro, esta lógica conforma un "*ethos* de movilidad" (Cruces, 1997) que 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 la disponibilidad de las personas para moverse. Así, a la aceleración en los ritmos del transporte hay que incluir nuevos motivos que tienen relación con el incremento de la productividad, la intensificación del consumo y la ampliación del tiempo de ocio. Este aumento en las motivaciones configura una diversidad de recorridos multidireccional (entre múltiples orígenes y destinos) que se podría denominar "movilidad en nube" (Miralles-Guash, et al. 2000). Por todo ello se ha llegado a considerar el desplazamiento fugaz como un derecho individual (Herce, 2009; Boix y Marzal et al. 2014), y como tal garantizado y protegido, que necesita de una sofisticada red de comunicaciones, así como mejores medios de locomoción (de bienes y personas).

Según lo narrado hasta aquí, la organización del espacio consiste, en líneas generales, en su modificación para que sobre él pueda asentarse un modo de producción y vivir una población. Pero el espacio no es solo un instrumento del capital que produce "territorios estratégicos a escala global" (Sassen 2007:126), es además un ámbito de comunicación en el que las diferentes personas entablan relaciones sociales y reproducen las costumbres y valores. Esta mirada nos sitúa en la tercera y última problemática: el (des)encuentro entre transporte y movilidad y la pertinencia o no pertinencia de hablar de una nueva cultura del movimiento. Para resolver esta cuestión adoptamos el enfoque del lugar¹⁰ (Low, 1999; Auge, 2000; Escobar, 2005; Cucó, 2008) es decir, la esfera de las

¹⁰ El no lugar sería aquel espacio carente de identidad, de historia y de relaciones. Por su parte el lugar antropológico es "la construcción concreta y simbólica del espacio [que] es al mismo tiempo principio de sentido para aquellos que lo habitan y principio de inteligibilidad para aquel que lo observa. (Auge, 2000:58).

estructuras locales y las desigualdades urbanas; es aquí donde la construcción del espacio ciclista, al incorporar las prácticas sociales convierte los desplazamientos en bicicleta en una cuestión que desborda los límites de las infraestructuras específicas y la delimitación jurídico-política del territorio de la ciudad.

En esta dirección parece sugerente la propuesta de Luis Castro Nogueira, (1997) a partir de los *magmas imaginarios*¹¹ de Castoriadis, que plantea la existencia de unos “tensores” que pliegan, deforman y urden su plano en el espacio social: por un lado, los tensores que constituyen y redimensionan exteriormente el espacio como causa y efecto de las prácticas materiales constructivas, las retóricas y los códigos visuales (lo que denomina *curvatura externa*); por otro, los tensores que surgen interiormente como causa y efecto de las prácticas individuales, de sus relaciones con las aptitudes humanas (deseo, memoria, imaginación/razón) y, finalmente, de las diferentes estrategias de poder (lo que el autor llama *curvatura interna*) (Castro, 1997:32-38). Es precisamente esta curvatura interna la que nos permite compensar la carencia del materialismo histórico (centrado principalmente en el peso de la infraestructura productiva) e incluir en nuestro análisis aquellos aspectos vinculados a la capacidad de los sujetos por resignificar el espacio ciclista.

En definitiva, al seguir esta orientación, queremos destacar que la cuestión del espacio ciclista se va a trabajar desde un planteamiento dinámico resultado de un proceso de co-construcción repleto de interacciones simbólicas, en las cuales, sin embargo, terminan por prevalecer unos sentidos sobre otros. De tal modo, nos alejamos de un tratamiento evolutivo marcado por etapas históricas distintas y nos abrimos a aproximaciones multidimensionales en las que se considera de forma simultánea lo percibido, lo concebido y lo vivido. Visto así, el

¹¹ Según Castoriadis, el magma imaginario o imaginario central de cada sociedad (integrado por narraciones, imágenes, metáforas, mitos, etc.) define y condiciona las distinciones en torno a lo que posee valor (en todos los sentidos de la palabra valor, desde lo estrictamente económico a lo estrictamente especulativo) y a aquello que debería hacerse o evitarse. De ahí que diferencie entre el nivel global, entendido como el conjunto de significaciones imaginarias propias de cada época, y el nivel del sujeto, conceptualizado como la totalidad de las percepciones, recuerdos, sueños, emociones, etc., de un ser humano a lo largo de su vida (Castro, 1997:38-41).

marco cultural del transporte y la movilidad no se reflejan a través de una frontera estática sino que son resultado de un proceso de producción de la diferencia, que desde unas relaciones económicas y políticas desiguales se conectaran al espacio ciclista y expresarán determinados aspectos sobre las formas de ser y estar en la ciudad.

2.2. El movimiento en bicicleta.

Como se afirmó más arriba, el espacio del transporte al normativizar y naturalizar la segregación funcional de la calle, genera distancias que sólo pueden reducir los medios motorizados y convierte al movimiento de las personas en una actividad frecuente y obligada (pendular). El espacio de la movilidad, por el contrario, al introducir la subjetividad de la persona entiende que el movimiento es un proceso fruto del número y duración de cada uno de los acontecimientos que ocurren en el espacio urbano (Gehl, 2006:87). Además, la movilidad no reduce el movimiento a una cuestión económica y racional, sino que focaliza su mirada en los aspectos relacionales que se dan durante el tiempo que pasa una persona en la actividad intensa de la calle. Esta idea destaca el hecho de que el movimiento es un elemento de confluencia humana arraigado a las estancias de las personas en el espacio público.

Situadas en este orden de cosas, las ciudades españolas se debaten hoy en día entre unos hábitos e infraestructuras desarrolladas para los desplazamientos de vehículos motorizados y la necesidad urgente de promover cambios espaciales que hagan frente al incremento en los problemas de calidad de vida, que se han venido agudizando de manera progresiva durante los últimos 30 años. Emergen así los Planes de Movilidad Urbana Sostenibles (PMUS), entendidos como instrumentos de planificación que pretenden reequilibrar los usos del espacio mediante la generación y gestión de la proximidad y la accesibilidad. Se trata de una figura legal que junto con los Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU) tratan de minimizar el consumo de energía y la contaminación ambiental, al tiempo que maximizar el intercambio de información, dando respuesta a todas las necesidades de conexión social. De este intento de guiar el movimiento hacia una nueva estrategia de planificar el modelo urbano emerge

el actual impulso de fomentar las formas de desplazamiento no contaminantes. Pero esto no ha sido siempre así. Para comprobarlo, parece adecuado realizar un repaso a las distintas políticas que se han venido aplicando en el ámbito del movimiento urbano con el fin de ubicar al lector en los programas (PMUS) que buscan, entre otras cosas, consolidar los desplazamientos en bicicleta por la ciudad.

En este orden de cosas, como veremos a continuación, Vicent Torres (2004) señala que en occidente a lo largo del siglo XX, y en lo que afecta a las políticas sobre circulación, es posible distinguir hasta cuatro etapas diferentes a las que denomina respectivamente como¹²: 1) políticas de infraestructuras, 2) políticas de gestión del tráfico, 3) políticas del territorio y 4) políticas de sostenibilidad. Las primeras, que irían desde principios del siglo XX hasta los años 70, hacen referencia a las actuaciones planificadas y ejecutadas por el sector público en relación con el transporte que privilegian de manera casi exclusiva la expansión (creación) y consolidación (mantenimiento) de la red viaria (autopistas, carreteras urbanas e interurbanas...). Las segundas, de gestión del tráfico, comienzan a aplicarse a raíz de la crisis energética de 1973, en la que se ponen de manifiesto las dificultades para mantener la apuesta incondicional por el automóvil como medio de transporte urbano; por esta razón las actuaciones en este tipo de políticas buscan: a) aumentar la capacidad de las infraestructuras existentes y reducir los impactos ambientales (oferta), y b) satisfacer las necesidades de transporte, sin obligación de aumentar la capacidad de los sistemas de transporte ya existentes (demanda). El primer tipo de actuaciones inciden principalmente en los dos grandes componentes del tráfico: las infraestructuras viarias (que a través de la Ingeniería de Tráfico aumentan su capacidad mejorando la circulación y reduciendo la congestión) y los vehículos (introduciendo mejoras técnicas que reducen el consumo de petróleo y las emisiones contaminantes). Por su parte, el segundo tipo de actuaciones se orientan principalmente hacia la introducción de limitaciones en las áreas

¹² Es preciso puntualizar, como el mismo Torres expresa, que existen diferencias de intensidad y temporales en la implementación de las políticas sobre circulación fruto de los distintos procesos históricos de cada Estado.

urbanas centrales (de entrada y aparcamiento) que rebajen el uso indiscriminado del automóvil. En suma parece que este tipo de políticas de gestión, buscan reducir los impactos ambientales, a través de distintas técnicas, ya sea mediante la maximización de las infraestructuras construidas o fomentando los desplazamientos autónomos y transporte público.

Por su parte, a diferencia de las anteriores, las políticas del territorio no hacen referencia a unas técnicas concretas sobre la circulación, sino que orientan su actuación hacia un replanteamiento de la forma y ordenación urbana a través del desarrollo de una metodología propia para el planeamiento urbano. Así, a partir de la década de los 80 del pasado siglo, comienza a plantearse un “Nuevo Urbanismo”, esto es, una corriente renovadora en el planeamiento urbano que critica los problemas causados por la zonificación y plantea alternativas integradoras de actividades en un mismo espacio, o dicho de otro modo, confronta el urbanismo difuso y zonificado con el urbanismo compacto y multifuncional. Desde esta perspectiva se enfatiza la necesidad de un “Plan Director” que refleje la estrategia a seguir para organizar las distintas escalas territoriales, cada vez más amplias. Lo interesante de estas políticas es que problematizan la segregación espacial que fomenta el uso masivo del automóvil en los espacios urbanizados y propone que los distintos modos de desplazamiento compartan el viario, siendo el automóvil el vehículo que debe subordinarse a los modos autónomos de desplazamiento y al transporte público.

Por último, las políticas de sostenibilidad comienzan gestarse en Europa durante los años 90 del siglo XX a partir de la consolidación del mercado interior de la Unión Europea y el consecuente crecimiento del transporte local e internacional, tanto de mercancías como de viajeros. En este nuevo marco normativo se redactan múltiples textos que van desde las reflexiones sobre el ahorro energético hasta las recomendaciones y medidas con plazos de implementación¹³. En este periodo es cuando comienzan a desarrollarse los

¹³ Toda esta masa de publicaciones sobre la movilidad en general, y ciclista en particular, hay que ubicarla dentro del impulso realizado desde 1992 por la Comisión Europea y la aprobación del Libro Blanco sobre el curso futuro de la política común de transportes (COM (92) 0494), pues marca el paso desde las políticas sectoriales referidas

mencionados PMUS. Sin embargo, como señala Vicent Torres, la integración de la política europea de transportes y de la política urbana se ve dificultada por la fuerte vigencia del “principio de subsidiaridad”. Según este principio, la toma de decisiones ha de efectuarse al nivel más bajo competente en cada materia determinada. Llevado a la práctica supone que la Unión Europea no puede marcar ninguna política que afecte a la ciudad con un carácter de obligatoriedad, por lo que la decisión sobre las posibles políticas a implementar se encuentra exclusivamente en manos de las autoridades locales. Consecuentemente, en lo que se refiere al ámbito municipal, se limitan a recomendar determinadas “buenas prácticas” orientadas a detener la degradación medioambiental de las ciudades ocasionada por el uso masivo (y abusivo) del transporte motorizado.

De lo expuesto hasta aquí se desprende que las instancias municipales son las instituciones públicas con mayor responsabilidad en materia de la regulación del movimiento por la ciudad. Esto nos lleva a hablar de los objetivos de los PMUS y de la problemática para conseguir un modelo sustentable de desplazamiento urbano donde, independientemente de la tasa de motorización en ciudad, se logre una distribución modal diferente. Manuel Herce (2009:134) señala que las propuestas de estos planes suelen tener tres características comunes: a) el establecimiento de redes específicas para las diferentes formas de movilidad, con actuaciones en las que se da un tratamiento diferenciado a las calles mediante la creación de itinerarios específicos para cada modo de desplazamiento concreto (itinerarios peatonales, red de ciclovías, redes de transporte colectivo, etc.); b) la oferta de formas de desplazamiento diferenciadas según tipos de población, con actuaciones orientadas a sectores poblacionales y sus necesidades de desplazamiento (jóvenes, mujeres, hombres, migrantes, ocupados, etc.); c) la adecuación de las calles a esta concepción jerárquica y especializada de la red de espacios públicos, con propuestas materializadas en el “Plan Director”, que a través de distintas

a los diferentes medios de transporte, a una concepción integrada, donde se introducen conceptos de lo que se calificará como movilidad sostenible.

medidas de actuación define la redistribución urbana y la pacificación del tráfico a corto, medio y largo plazo.

Centrándonos en el ámbito concreto que interesa a este trabajo y para anclar el movimiento cotidiano de los ciclistas urbanos al planteamiento técnico del PMUS en lo que anteriormente denominamos “realización” (sobre las formas de entender y pensar el espacio), nos inspiramos directamente en la propuesta de Michael De Certeau sobre las “enunciaciones peatonales” (2000:109). Así, al igual que el mentado autor utiliza el hábito de andar¹⁴ para examinar la gramática espacial de la ciudad, nosotros interpretamos el ‘movimiento en bicicleta’ como un acto de enunciación del sistema urbano. De tal modo entendemos que montar en bicicleta es al igual que el andar, una práctica de tracción humana sujeta a las variaciones del entramado espacial de la ciudad, que permite “un proceso de apropiación del sistema topográfico por parte del [ciclista] (del mismo modo que el locutor se apropia y asume la lengua); es una realización espacial del lugar (del mismo modo que el acto de habla es una realización sonora de la lengua); que en suma, implica relaciones entre posiciones diferenciadas, es decir ‘contratos’ pragmáticos bajo la forma de movimientos (del mismo modo que la enunciación verbal es ‘alocución’, ‘establece al otro delante’ del locutor y pone en juego contratos entre locutores)” (De Certeau, 2000:110).

Visto así, moverse en bicicleta parece encontrar una primera definición como lugar de expresión ciudadana, cuyo discurrir por la ciudad, desplazándose a través de *itinerarios*, *cruces* y *centros*¹⁵ (Augé, 2000) permite captar las narrativas sobre las que se construyen las percepciones y experiencias entre los distintos vehículos que circulan por el espacio público de la calle, esto es, la

¹⁴ Aunque en nuestro caso se trata de una actividad mediada por un objeto, si atendemos a la fuente de energética que requiere para su movimiento encontramos ciertas similitudes con el hábito de andar. Por sus características particulares la bicicleta es medio autónomo que desarrolla velocidades a escala humana y por tanto, se halla más próxima al viandante que al vehículo motorizado.

¹⁵ Según Augé (2000:62) los *itinerarios* “son ejes o caminos que conducen de un lugar a otro y han sido trazados por los hombres”; las *encrucijadas* son “lugares donde los hombres se cruzan, se encuentran y se reúnen.[...] para satisfacer las necesidades de intercambio económico”; y por último están *los centros* (religiosos o políticos) “construidos por ciertos hombres y que definen a su vez un espacio y fronteras más allá de los cuales otros hombres se definen como otros con respecto a otros centros y otros espacios”.

influencia recíproca que se da entre el espacio vivido de los unos (los que se mueven en bicicleta) y los otros (los que no se mueven en bicicleta).

2.3. La dimensión urbana del ciclismo.

Como señala Hannerz, resulta poco menos que imposible identificar las fronteras del concepto urbanismo de forma que pueda ser definido de una forma válida para todo tiempo y lugar (1993:73). Optamos pues por un planteamiento matizado (Salzedo y Zeiderman 2008, Low, 2005, Cucó, 2004, Hannerz, 1993) que lejos de buscar una categoría universal de ciudad que la cosifique, se aproxima a una interrelación bidireccional entre el espacio y la construcción social del espacio. Analizar la ciudad, por tanto, se entiende como un proceso que (des)compone la imbricación de las prácticas materiales y discursivas que en ella ocurren y no un asunto que aborda aisladamente la estructura urbana y el procedimiento que lo significa. Desde esta perspectiva, la práctica del ciclismo teje una parte de las condiciones determinantes de la vida social en la ciudad, pues las relaciones de sociabilidad que se establecen entorno al uso de la bicicleta tratan de influenciar los modelos de planificación urbana. Además, la ciudad se ve moldeada también por el *sentido de lugar*¹⁶ (Hannerz, 1998), que comparten aquellas personas y colectivos que gracias a la experiencia cotidiana de la calle, muy abierta y connotativa, tienen una visión claramente simbólica a través de las relaciones sociales e interacciones, formales e informales.

Para clarificar este orden de cosas nos resulta útil la perspectiva desarrollada por John Urry (2004) sobre el “sistema de auto-movilidad”, referente a la capacidad del coche para convertirse en un elemento de organización a todos los niveles: social, política, territorial y económica. Dicho sistema se basa en el supuesto de que todas las personas disfrutan de la capacidad de auto-

16 Como plantea Oslender (2002), a partir de John Agnew, el sentido de lugar parte de la orientación subjetiva que genera profundos sentimientos de apego a través de las experiencias y memorias tanto en los individuos como en las colectividades. De ahí que tengamos presente la necesidad de penetrar en la malla histórica de los discursos y visibilidades de los espacios de la circulación urbana, lo que nos obliga a relacionar el espacio ciclista con los movimientos sociales, económicos y políticos de nuestra época.

transportarse¹⁷ que proporciona el vehículo privado motorizado. Esta universalidad del uso del coche implica que todos los aspectos personales, relacionales y emocionales pasan por el principio de auto-movilidad, donde la dependencia del coche, tan arraigada en nuestra sociedad, tiene dos dimensiones: la utilitaria –es un vehículo que permite satisfacer necesidades, funciones o deseos-; y la emocional, al permitir la creación y mantenimiento de relaciones personales afectivas. De tal modo el coche se convierte en uno de los principales objetos de consumo al que se le asocia una serie de valores (estatus social, creador de contextos afectivos, fuente de libertad...) que funcionan como mecanismos de fijación y persistencia frente al cambio de modo de vida. Lo interesante de esta “perspectiva del parabrisas” (Freund y Martin, 1993) es que vincula los supuestos ideológicos compartidos por los planificadores del transporte y los conductores de automóviles, o dicho de otro modo, pone la mirada tanto en las directrices estratégicas como en la experiencia social de los habitantes de la ciudad.

El proceso de planificación urbana relacionado con los modos motorizados de desplazamiento tiene su origen en el movimiento arquitectónico modernista y la redacción de la Carta de Atenas en 1933. Heredera del proyecto Ilustrado, la arquitectura funcionalista que proyecta la mencionada carta trata de crear un entorno saludable gracias a un diseño urbano extremadamente organizado y exhaustivo. De tal modo, los principios de higiene y tráfico comienzan a fraguar el modelo urbano del transporte que concibe la ciudad como un objeto que puede ser analizado científicamente y transformado a voluntad. Desde este ordenamiento higiénico-industrial, la ciudad es interpretada como una expresión arquitectónica formal cuya descripción externa e interna de la calle y los edificios se limita a una representación precisa en los planos. Se trata de un urbanismo que al tomar como punto de partida la circulación de vehículos motorizados, apuesta por la creación de una ciudad basada en la separación y jerarquización de las vías de circulación y en la ordenación sistemática de los cruces. De este

17 En el sentido reflexivo donde el sujeto es quien ejerce sobre sí mismo y voluntariamente la acción denotada por el verbo.

modo, con el fin de promover el uso de vehículos a motor, las estrategias territoriales del urbanismo funcionalista comenzarán a transformar los modos de transporte urbanos, adaptando el espacio de la ciudad a las nuevas propuestas y apuestas socioeconómicas de la ideología capitalista de consumo de masas (Miralles Guasch, 2002). Consecuentemente, se impone el desarrollo de una serie de tecnologías que contribuyen a la lógica de la transformación que en aquel entonces estaba implícita en la estructura social y económica de la ciudad.

Sin embargo, este modelo hegemónico no ha estado exento de críticas y ya en la década de los 50 del pasado siglo comienzan a producirse movilizaciones vecinales en San Francisco contra la creación de las Autopistas Interestatales. Como señala Alfonso Sanz (1994), las importantes aportaciones de Lewis Mumford y Jane Jacobs¹⁸ permiten dotar a las entidades vecinales de un marco teórico-crítico que destaca la importancia del desplazamiento autónomo no motorizado como elemento prioritario en el planeamiento urbano y el diseño del viario. Desde una óptica más técnica también encontramos informes que advierten sobre el efecto contradictorio de las nuevas carreteras de circunvalación; así por ejemplo, en el informe *Traffic in Towns*, redactado por Colin Buchanan en 1964, se concluye que el aumento de vías diseñadas para descongestionar las travesías urbanas anima a nuevos usuarios a utilizar el coche, convirtiendo, por tanto, las nuevas infraestructuras en elementos que generan más tráfico, justo el objetivo contrario al planteado inicialmente.

Tiempo después, el danés Jan Gehl (2006) aborda el espacio urbano a partir de esta misma línea crítica en la que se apuesta por la dimensión humana y no por la dimensión mecánica del vehículo motorizado. Para Gehl, la calidad del espacio exterior se vincula sobre todo con “la vida entre los edificios”, entendida como un conjunto de actividades donde la amenidad de un lugar depende en parte de la protección contra el peligro y el daño físico, y sobre todo de la inseguridad que produce el miedo a la delincuencia y el tráfico rodado. Distingue tres tipos de

¹⁸ Mumford, L. (1958). *The Highway and the City*. En *Architectural Record*; y Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. The Failure of Town Planning. Random House, Nueva York.

actividades (necesarias, opcionales y sociales) y las pone en relación con la distribución material de la calle. En las primeras, al ser actividades en las que las personas implicadas están más o menos forzadas a participar (ir al colegio o al trabajo, esperar un autobús o la llegada de una bicicleta pública al estacionamiento), la influencia del ambiente físico para ejecutarlas es mínima. Por el contrario, las opcionales, al incluir actividades (como dar un paseo a pie o en bicicleta, tomar el sol o el aire), dependen en gran medida de las condiciones físicas externas (climatológicas y de lugar). Por último, como resultante de la combinación de las dos anteriores, hay actividades que se producen espontáneamente como consecuencia directa del deambular de la gente y de compartir los mismos espacios (Ghel, 2006:17-20), por ejemplo los juegos infantiles, las conversaciones o los contactos pasivos de ver y oír a otras personas. En este caso, las actividades sociales se refuerzan indirectamente en el espacio urbano.

De lo dicho hasta ahora parece desprenderse que el urbanismo funcionalista tiende a favorecer el transporte motorizado y a generar un modelo territorial disperso o difuso, donde la zonificación del espacio, al asignar una única función a un determinado terreno, hace que la conexión entre las distintas funciones sólo pueda realizarse a través de la malla de carreteras y vías segregadas que el transporte motorizado necesita. En contraste, el urbanismo crítico alienta el empeño de la ciudadanía por paliar la creciente desigualdad que genera la escala motorizada, le lleva a recuperar la escala humana y permitir que aquellos sectores sociales inmóviles o cautivos (niños, personas mayores, con discapacidad, con pocos recursos económicos...) cubran esa necesidad de desplazamiento mediante los modos autónomos (a pie o en bicicleta) y el transporte público de masas.

Los planteamientos críticos del funcionalismo nos conducen a los conceptos de *proximidad-lejanía* y de *accesibilidad-inaccesibilidad*, entendidos como una cualidad de los modelos urbanos que fomentan o inhiben el grado de utilización de la ciudad y, en consecuencia, de acceder al empleo, la vivienda, la educación y la salud. De hecho, si tomamos en consideración la permanencia de los poderes hegemónicos que en los últimos tiempos han guiado los modelos

urbanos, vemos como parte del interés se ha centrado en fomentar la hipermovilidad mediante grandes inversiones en infraestructuras de transporte y comunicación (Adams, 2000). Al facilitar las conexiones distantes minimizando las transacciones en tiempo y costos, los límites que plantea este patrón de expansión suburbana no son ni físicos ni administrativos, sino que se delimitan a partir de los flujos de personas e información que vinculan los diferentes núcleos urbanos y hacen una unidad funcional. Así, para acceder al conjunto lejano de ciudades que componen una región metropolitana, el uso masivo del coche se convierte en un instrumento imprescindible y hegemónico, a pesar de que su coste de compra y de mantenimiento sólo es apto para una minoría social que lo convierte en un bien posicional.

Frente al referido modelo disperso que emana del “urbanismo empresarial”¹⁹ (Harvey, 1989), el esquema urbano planteado desde la crítica ciudadana busca en la ‘proximidad’ y la ‘accesibilidad’ la forma de hacer ciudad. Por ello, lo que este enfoque demanda de la planificación es el fomento de espacios urbanos multifuncionales y el dimensionamiento de los barrios y las poblaciones a escala humana (Olmos y Torres, 2011), de manera que las necesidades de desplazamiento se vean reducidas. Lo que se valora aquí es la proximidad, entendida como la facilidad para acceder a instalaciones y servicios independientemente del medio de locomoción utilizado. La idea principal es que para satisfacer las necesidades cotidianas, las personas no tengan que depender de ningún medio motorizado. Por tanto, a las ‘velocidades mecánicas’ se le opone la escala humana como punto de partida, donde el ‘radio de acción humana’²⁰, esto es, la distancia que puede una persona cubrir de forma

¹⁹ Según afirma Harvey (1989) la implantación del “urbanismo empresarial” en las ciudades, a partir de los años 80, lleva aparejado una serie reorientaciones tanto en las formas de gobernanza como en la concepción de la explotación del suelo urbano. En lo que se refiere a la gobernanza, las instituciones públicas comienzan a respaldar las iniciativas de carácter económico, creando agencias o entidades de coparticipación público-privada. Ese giro que fomenta las relaciones con el sector privado reorganizará la distribución del espacio urbano y transformará a los gobiernos locales en corporaciones. Así, por un lado, la administración local orientará las actividades hacia la construcción especulativa del territorio más que hacia actividades de mejora de condiciones de vida y por otro, deslizará a la ciudad hacia una lógica competitiva, que busca hacer atractivo el uso y consumo del suelo para captar capital y mejorar por tanto su posición con respecto a otras ciudades que imitan el modelo.

²⁰ El radio de acción de la bicicleta, durante 30 minutos de pedaleo y a una velocidad media de 14km/h, es de unos 7 km. Distancia que abarca gran parte de las ciudades medias españolas y que supone “el 50% de los desplazamientos en coche en nuestras ciudades” (Herce, 2009:265).

autónoma, a pie o en bicicleta, es lo que ha marcar la distribución de los usos del suelo en ciudad. El transporte público de masas se plantea como la segunda opción y tiene que permitir cubrir de forma rápida los puntos más alejados de la urbe. El coche, por tanto, sería la última opción para los desplazamientos.

La 'accesibilidad', por su parte, ha de solventar la facilidad con que los miembros de una comunidad pueden salvar la distancia que les separa de los lugares donde pueden hallar los medios de satisfacer sus necesidades o deseos (Olmos y Torres, 2011). No se trata de reducir la idea de accesibilidad a la visión más extendida, basada en hacer adaptaciones funcionales para que las personas con alguna discapacidad puedan hacer uso del espacio público; sino que incluye además el valor de la diversidad que diluye o disuelve los límites entre diferentes funciones y grupos de personas, donde a cada actividad se le da la oportunidad de colaborar con otra (Rueda, 2003). Esta mixticidad de usos del suelo nos aproxima a un modelo urbano complejo que evita la dispersión promovida por el sistema de vías diferenciado, en el que cada tipo de circulación tiene su propio recorrido, y promueve el "espacio compartido" (Porto y Pozueta, 2008). Desde esta perspectiva, la accesibilidad se convierte en una nueva posibilidad teórica y práctica para el diseño de las calles, donde el objetivo es acompasar el tráfico de vehículos motorizados al de los ciclistas (y viandantes) e integrar a ambos en un mismo plano sin diferenciación²¹, mediante la pacificación del tráfico. Un apaciguamiento que no se reduce a poner señales de tráfico que indiquen la reducción de la velocidad, sino que requiere un diseño de urbanización cuidado mediante diversos elementos como la pavimentación, el mobiliario urbano o la jardinería que, en suma, transmita la imagen de lugar y no de carretera de paso por la que se pueden alcanzar velocidades peligrosas para las personas (Sanz, 2008). Desde esta óptica, la vida urbana a la que se aspira desde la práctica, ciclista trata de rediseñar la trayectoria en línea recta y la imagen de carretera

²¹ El espacio compartido plantea la desaparición de los bordillos y las aceras como espacios segregados mediante la elevación del viario, de tal modo que las personas y los vehículos están a la misma altura.

que tiene la calle, de manera que se cualifique el contexto y se haga visible su función social más allá del espacio conectivo del transporte.

3. La circulación ciclista en las ciudades.

En los apartados anteriores se ha dirigido el foco de atención hacia los distintos aspectos que caracterizan la espacialización y su relación con el transporte y la movilidad. También planteábamos que abordar el uso social de la bicicleta implica situar su práctica (movimiento) en un espacio relacional que se construye; un espacio que al estar utilizado por distintos medios de desplazamiento genera una interacción entre las personas llamada 'circulación'. Ahora nos centraremos en este principio general que como señala Richard Sennet (1997:274), "se ha hecho realidad en las ciudades sometidas a las necesidades del tráfico y del movimiento individual rápido". Basándonos en Illich (1973), distinguiremos dos modos en los que se produce la circulación en la ciudad: tránsito y tráfico. El primero hace referencia a los movimientos que se hacen con la energía muscular del ser humano (modos autónomos), mientras que el segundo se refiere al movimiento que recurre a motores mecánicos para trasladar personas y cosas (modos dependientes).

Como resultado de la mecanización del transporte ambos modos de circulación se tornaron conflictivos en la medida que uno (el tráfico) dominó al otro (el tránsito), llegando a convertirse el primero en un "monopolio radical" (Illich, 1973). En este contexto, el uso social de la bicicleta deviene un capital simbólico por el que entran en conflicto distintos agentes, pues revela una concepción cultural y política que entraña la existencia de procesos sociales de interpretación de la realidad y asignación de significado sobre las pautas de circulación. El mentado enfoque recoge nuestros intereses analíticos, en la medida que nos lleva a preguntarnos sobre los distintos agentes sociales que crean y participan en la consolidación, transformación y difusión del ciclismo urbano. De este modo, las variables anteriormente desarrolladas (espacio, movimiento, urbanismo) se tornan "situación comunicativa" (Alonso, 1998:50) en el sentido que las narrativas expresadas por los actores en conflicto dan cohesión y legitimación a

unas prácticas sobre otras (tráfico y tránsito), las cuales, además, varían en función del momento histórico.

3.1. El uso político de la circulación ciclista.

Lo dicho hasta aquí implica que la circulación puede ser interpretada más como discurso político-moral a partir del cual se fundamenta el bien común para la vida en la ciudad, y no tanto como una construcción técnica que da solución a un problema de conectividad. Así, a pesar del esfuerzo de la ingeniería (social) por separar la dimensión técnica de la dimensión política del tráfico y del tránsito, el asunto de la circulación se torna evidentemente social y político en el momento de explicar por qué una carretera o calle de la ciudad está siendo construida o modificada (Harvey, 2008). A este propósito nos planteamos algunas cuestiones 'localistas'²² sobre las políticas referentes a la circulación ciclista: quiénes son los encargados de construir esa circulación; con qué objeto lo hacen; cuáles son los mecanismos desplegados a tal fin; y a través de qué procesos se ponen en marcha.

Para abordar estos interrogantes partimos de la propuestas de Néstor García Canclini (1997) sobre los viajes e imaginarios urbanos, donde toma como punto de partida dos premisas que compartimos: 1) "las ciudades se configuran también con imágenes"; y 2) "las ciudades no se hacen sólo para habitarlas, sino también para viajar por ellas" (1997:109). De este modo, la imagen le sirve al autor para reconstruir por un lado la vida urbana en un territorio fragmentado, disperso y diverso; y por otro, para señalar la existencia de una representación política expresada en los aspectos materiales y discursivos del desplazamiento. En esta misma dirección, Esteban Ruiz (2000:102) plantea que las imágenes de la ciudad son "una visión discursiva sintetizada y globalizante [...] producto de

²² Cuando nos referimos al ámbito local adoptamos la perspectiva política propuesta por Esteban Ruiz Ballesteros (2000:245) sobre el "localismo", entendido como "un tipo de régimen que alcanza el gobierno local, en el que las instituciones formales de la política (los ayuntamientos) tienen un máximo protagonismo, y en el que los líderes hacen un uso intensivo de los recursos y potencialidades simbólicas disponibles, para recrear una comunidad que los legitime como sustentadores y un proyecto de ciudad que reparta el suficiente incentivo material, sobre todo entre los demás miembros del régimen".

intereses materiales que evidencia la composición de un régimen y se percibe en la actuación concreta de éste sobre la ciudad”. La elaboración de la imagen es, por tanto, el resultado de un proceso en el que se escoge, organiza y dota de significado algún aspecto destacado del proyecto urbano que se quiere promocionar, en nuestro caso la circulación en bicicleta. Desde este enfoque parece obvio que la imagen de la bicicleta posee un carácter político en cuanto se origina y expande desde el sistema de poder local, obedeciendo a unos intereses concretos y ocasionando una serie de consecuencias en el ámbito de lo público, y por tanto dentro del campo político. Con ello nos aproximamos a la experiencia de los sujetos y la tensión entre el agente y la estructura, donde la polisemia de significados sobre el uso y disfrute de la bicicleta hace evidente un conflicto en forma de oposición, confrontación, subversión y/o resistencia que involucra a actores cuyas posiciones sociales se definen por un control diferencial de los recursos material y simbólico y el acceso al poder.

Todo esto parece confirmar que el poder político no sólo se ejerce desde las élites locales que crean y consolidan la organización espacial del tráfico (hegemónica), sino que también se articula a partir de grupos contra-hegemónicos²³ que tienen capacidad tanto de influir en la toma de decisiones como de asignar nuevos significados a un lugar a través de representaciones, ideas e imágenes que afectan a las funciones y formas del mismo. Y es precisamente desde esta posición subalterna y pluralista, que tenemos en cuenta las interpretaciones que sobre la circulación ciclista establecen en lo que ciertos autores denominan “contested space” (Low, 2005) o “espacialidad de la resistencia” (Oslender, 2002). Emergen así, las asociaciones voluntarias (Cucó, 2004:126-132) vinculadas al ciclismo urbano cuya capacidad para organizar y distribuir ciertas partes de la ciudad, las convierte en protagonistas activos que buscan la consecución, defensa y difusión de objetivos específicos. En este

²³ Ernesto Laclau y Chantal Mouffe (1987:105) plantean el espacio de la hegemonía como “el estallido de una concepción de inteligibilidad de lo social que reduce sus distintos momentos a la interioridad de un paradigma cerrado”. Ello tiene dos implicaciones en nuestro caso: a) que existe una práctica política plural que, desde su concepción particular de lo social, pugna por influir en la toma de decisiones sobre organización del espacio ciclista, y b) que no todos los agentes sociales que practican la política forman parte de los grupos con mayor influencia dentro de la sociedad local.

sentido, la creación de marcos de acción colectiva²⁴ (Rivas, 1998) resulta fundamental pues permite que distintas entidades y colectivos al problematizar sobre algún aspecto (reivindicaciones ciclistas) generen un debate público entorno al uso social de la bicicleta en la ciudad.

Como vemos, el discurso político de la circulación va más allá de los políticos profesionales e involucra “a los diversos receptores de sucesos comunicativos políticos, tales como la gente, el pueblo, los ciudadanos, las ‘masas’ y otros grupos o categorías” (Van Dijk, 1999:13). En consecuencia, es importante atender a la capacidad de respuesta de las instituciones públicas sobre las problematizaciones sociales vinculadas a las transformaciones espaciales de la circulación ciclista; pues las soluciones que aplican sobre la bicicleta 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. De tal modo, el mantenimiento de los modos motorizados sobre los autónomos otorga al planificador cotas de poder “que incluyen el control del movimiento y la vigilancia del cuerpo en el espacio” (Low y Zúñiga, 2003:30).

Para trazar esta relación entre el poder y la planificación de la circulación nos parece adecuado utilizar la noción foucaultiana de “dispositivo”²⁵, ya que nos permite desentrañar la acción de gobierno y de dominación sobre la organización

²⁴ Antonio Rivas define los marcos de acción colectiva como “el conjunto de creencias y significados orientados a la acción que inspiran y legitiman las actividades y campañas de los mismos movimientos sociales, dan un sentido al mundo social de los participantes en ellos y les ayudan a conformar sus propias identidades colectivas e individuales” (1998:207 y ss.).

²⁵ La noción de dispositivo que ofrece Foucault en una entrevista realizada en 1977 con Alain Grosrichard es amplia y ambigua, y por tanto no se puede tomar como una definición en sentido propio; sin embargo como plantea Deleuze (1990) las conversaciones son líneas de actualización de sus libros, son diagnósticos. Así Foucault en dicha entrevista entiende por dispositivo “un conjunto decididamente heterogéneo, que comprende discursos, instituciones, instalaciones arquitectónicas, decisiones reglamentarias, leyes, medidas administrativas, enunciados científicos, proposiciones filosóficas, morales, filantrópicas; en resumen: los elementos del dispositivo pertenecen tanto a lo dicho como a lo no dicho” (Foucault, 1985:128-129).

del espacio urbano. Lo primero que hay que señalar sobre el dispositivo es que no es una institución sino un conjunto de prácticas y saberes cuyo objetivo consiste en administrar, gobernar, controlar, orientar, dar un sentido que se supone útil a los comportamientos, gestos y pensamientos de las personas. Para Foucault (1985), el dispositivo se hace inteligible por su capacidad de articular una red heterogénea de elementos que, en un momento histórico concreto, se vinculan a partir de una misma naturaleza (racionalidad). Lo que conforma el dispositivo no es tanto un conjunto de aparatos o técnicas, sino su ensamblaje estratégico hacia un objetivo. Aplicar el concepto de dispositivo al dominio de la circulación urbana supone vincular el ámbito de la ley y de la norma social con las “estrategias”, “tecnologías” y “programas” de poder presentes en la planificación.

Siguiendo de cerca a Foucault (2006), distinguimos la seguridad y la salud como los principales ámbitos discursivos que hacen posible la construcción del dispositivo de la circulación urbana. Por un lado, al hablar de seguridad hacemos referencia a todo el entramado ligado al conocimiento de la ingeniería de seguridad vial que, como señala Antonio Estevan (2001:206), “ha sido construido sobre la hipótesis de que la expansión del automóvil es un imperativo social [y que los seres humanos] desean también acceder en ellos al mayor número posible de lugares con la mayor velocidad posible”. Como se aprecia, desde esta visión la imagen de ‘circulación segura’ se torna paradójica en la medida que se desarrolla a partir de la creciente inseguridad que supone tener miles de vehículos motorizados desplazándose diariamente a gran velocidad por el espacio urbano. En este punto, surge la necesidad de abordar los conceptos de ‘peligro’ y ‘riesgo’ como elementos discursivos que asientan la legitimación política para intervenir en la planificación de la circulación urbana. Entre ambos vocablos existe una clara distinción semántica (Estevan, 2001), donde el peligro es una situación de hecho, mientras que el riesgo es una probabilidad (que puede ser medible). Sin embargo, a pesar de tal distinción, el incremento del peligro generado por la expansión del automóvil se presenta como algo tolerable socialmente a través la gestión del riesgo. Así pues, se busca modificar el entorno técnico del automóvil (infraestructuras, equipamiento de los vehículos, cualificación de los conductores, etc.) según criterios que supuestamente

reducen la probabilidad de que se materialice el creciente peligro. De esa manera asistimos a un permanente (des)encuentro entre el aumento del peligro provocado por la expansión del automóvil (más automóviles, cada vez más grandes, potentes y veloces) y la disminución del “riesgo de accidente” mediante la aplicación de las técnicas de la ingeniería de seguridad vial.

Muy relacionado con lo anterior, la salud aparece como el otro ámbito discursivo sobre el dispositivo de la circulación urbana y hace referencia a todo lo concerniente con el conocimiento médico y su influencia en la planificación y prevención del ‘riesgo de accidente’. Desde una perspectiva técnica, se trataría de establecer las normas y métodos de diseño que faciliten la interrelación correcta entre la persona y la máquina. Es lo que vendría a denominarse la perspectiva relacionada con la ergonomía física, centrada en los detalles minuciosos de accidentes: qué parte del cuerpo entra en contacto con qué superficie dura, la naturaleza de las lesiones sufridas, la edad, el sexo, el grado de alcohol en la sangre, la fatiga, etc. A esta perspectiva hay que añadir la visión sociocultural relacionada con la “compensación del riesgo” y la “visión cero” (Estevan, 2001) que detallamos a continuación. La primera hace referencia a la relación entre un entorno peligroso y la adaptación conductual del ser humano para optimizar la satisfacción de sus deseos y los riesgos que comporta satisfacerlos en dicho entorno; aplicado a la circulación, supone que los conductores adoptarán modos de conducción más arriesgados cuando perciban que se encuentran en un entorno con mayores protecciones técnicas, ya sea en su vehículo o en la infraestructura por la que circulan. Por su parte, la visión cero contempla los accidentes como una epidemia con unas causas conocidas y evitables. Establece como objetivo principal la erradicación de los accidentes con resultado de víctimas mortales, o de heridos incapacitados, reinterpretando toda la regulación de la circulación desde una perspectiva biomédica; donde el tráfico debe ser ordenado de tal manera que los impactos derivados de los accidentes que resulte imposible evitar, puedan ser soportados por el cuerpo humano sin resultado de muerte ni de incapacidad permanente.

Entendida así, la circulación como dispositivo está formada por distintas disciplinas que capturan el mundo dentro de un cierto tipo de formato y desde

ahí, vuelcan sus conocimientos sobre el uso social del vehículo (la bicicleta en nuestro caso) en el espacio urbano. La composición entre los distintos órdenes de saber (ingeniería, medicina, economía, ambientales, geografía, etc.), junto con los modos locales de evaluación, conforman la acción discursiva en el que se contextualiza el ciclismo urbano. En este contexto, 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 extender al conjunto poblacional su propia visión del mundo y la legitimación de sus propios objetivos. Por ello nos parece adecuado adoptar un doble movimiento analítico y centrar nuestra atención tanto en esos procesos de enfrentamiento discursivo como en los grupos y campos dentro de los cuales ocurre la toma de decisiones. Así, buscamos comprender los mecanismos de construcción de las decisiones colectivas sobre el desarrollo urbano de la circulación, identificar 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 cuestiona un modelo hegemónico de circulación. En este sentido, interpretamos el dispositivo de la circulación como una “máquina para hacer ver y hacer hablar” (Deleuze, 1990:55) sobre las prácticas en bicicleta a varias escalas y desde distintos dominios de la vida cotidiana, donde la fijación jurídica de competencias, los procedimientos formalizados de participación, los objetos específicos del viario, las tecnologías de desplazamiento, las instancias de sancionamiento, las trayectorias de formación, etc., son, en su conjunto, medidas que por un lado constituyen bases y elementos de la (re)producción social de la circulación y por el otro, medidas y caminos mediante los cuales el discurso de la movilidad interviene en el mundo.

4. Sostenibilidad: transporte y movilidad.

Dado que la bicicleta es un medio de locomoción altamente ecológico, parece necesario abordar la perspectiva medioambiental que el transporte y la movilidad vuelcan sobre los desplazamientos sostenibles. Partimos de la idea de que hablar de *transporte sostenible* no es lo mismo que hablar de *movilidad sostenible* y, en este sentido, resulta imprescindible comenzar contextualizando el ambiguo concepto de sostenibilidad, pues como han señalado múltiples

autores (García 2006; Naredo 1996; Santamarina 2004; Riechmann, 2012), se trata de un campo polisémico cargado de sutiles diferencias y matices.

Como recoge Beatriz Santamarina, dentro de las distintas interpretaciones que se dan al desarrollo sostenible Ernest García distingue tres posturas: “la primera lo entendería como un crecimiento sostenido que apuesta por la tecnología y por el modelo vigente, introduciendo en el mismo los costes ecológicos. La segunda lo vería como una mejora cualitativa sin incremento de la escala física, es decir, como un crecimiento cero o estado estacionario. La tercera, por último, abogaría por una sostenibilidad que se desprendiera del desarrollo, con una economía más integrada con los ciclos naturales y con una nueva cultura de la suficiencia e instituciones igualitarias” (García, 1995 en Santamarina, 2004:209). Hay que tener en cuenta sin embargo que, con el paso del tiempo, la primera de las referidas posturas es la que se ha afianzado en aquellas instituciones cuyas actuaciones aspiran a promover el tan buscado cambio. Parece pues que la sostenibilidad ha sido utilizada más como un pretexto político moral de preservación de las capacidades para las generaciones futuras, que como un objetivo político-ecológico orientado hacia la planificación de la economía en base a los límites materiales impuestos por los ecosistemas (Riechmann, 2012:75-100, Santamarina, 2004:205).

Se abren aquí dos enfoques frente a la sostenibilidad en la circulación urbana. Por un lado, el del transporte sostenible, que siguiendo la primera postura nombrada anteriormente, se centra en actuaciones que buscan “la mejora de forma significativa de la eficiencia energética” (IDAE, 2011:152) para reducir la dependencia con respecto del petróleo, sin cambiar la dependencia hacia los vehículos motorizados. Por otro, el de la movilidad sostenible, que al ubicarse en la tercera postura, amplía su perspectiva sobre los desplazamientos a campos no productivos, orientando así sus actuaciones a los modos de vida y las consecuencias de la dependencia energética del sector motorizado, como son los efectos ambientales y sociales de contaminación y exclusión (Herce, 2009:24).

4.1. Transporte sostenible.

Históricamente el aumento de los desplazamientos, tanto de personas como de mercancías, ha sido visto como un indicador de progreso que fomenta el crecimiento económico de un país. Así, dado el importante peso de la actividad económica vinculada al transporte, éste se ha llegado a convertir en un sector autónomo denominado genéricamente “sector transportes”. Sin embargo, como señala Vicent Torres (2004), se trata de un sector heterogéneo en el que “habría que hablar de las diversas modalidades de transporte que incorporan cada una de las actividades económicas y sociales”, entre las que se incluiría el transporte de mercancías, de personas, la fabricación industrial de los vehículos y el conjunto de industrias tecnológicas relacionadas con el actual sistema de transporte.

El papel atribuido a las infraestructuras del transporte como elementos dinamizadores de la economía general de un país, intensifica enormemente las actuaciones sobre el medioambiente, pues prima más la producción material y el desarrollo regional que los impactos y las limitaciones ecológicas. La perspectiva sostenible del transporte, amparada en esa visión de “crecimiento sostenido”, mantiene como algo positivo para el desarrollo económico la necesidad de aumentar la capacidad de desplazamiento, aunque eso sí, “aprovechando lo mejor posible los recursos energéticos y materiales requeridos y reduciendo sus impactos” (Sanz, 2008:14). Esta economía del transporte sostenible adopta criterios tecno-económicos para referirse a las adaptaciones energéticas que ha de hacer el sector del transporte. Se habla, pues, de motores más eficientes y eficaces con menor gasto energético, de vehículos eléctricos que no contaminan, de pavimentos absorbentes que reducen la sonoridad del tráfico, de combustibles alternativos al petróleo (bio-diesel), etc. y una larga lista de medidas orientadas todas ellas desde el “sector de la energía”.

En el Estado español existe actualmente un consenso por parte de las Administraciones Públicas²⁶ y de las empresas y entidades de los distintos sectores involucrados para la ejecución del Plan de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética 2008-2012 y 2011-2020. Ambos planes incluyen un total de 51 propuestas que se aplican sobre un total de seis sectores²⁷ a lo largo de dos periodos sucesivos, de “activación” el primero y el siguiente de “intensificación”, a cada uno de los cuales corresponden distintos paquetes de medidas²⁸. Conviene destacar que, en su conjunto, lo que buscan las propuestas es minimizar el principal riesgo al que se enfrenta el sector, a saber: “la enorme dependencia de una sola fuente de suministro de combustible, con el consecuente efecto negativo que conllevan las más que probables alzas de los costes del petróleo y sus efectos en la economía en general, al ser el transporte un *input* de coste de todos los productos y servicios” (IDAE, 2011:152). Parece pues que esta perspectiva institucional se centra en una “sostenibilidad energética” que, como dice Herce (2009:24), “pone el acento en alternativas de desplazamiento de menor consumo de energía”.

En este marco, el transporte sostenible abre “falsas esperanzas” (Estevan y Sanz, 1996:163) sobre el medioambiente, pues a pesar de las distintas soluciones técnicas, la producción de la energía necesaria para los nuevos vehículos no mejora significativamente ni el balance energético total, ni los impactos ambientales globales, al requerirse igualmente una enorme utilización de recursos naturales limitados para su fabricación y distribución. Así, la continua creación de infraestructuras ‘seguras’ para el coche ‘ecológico’ que se mueve

²⁶El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) es la institución encargada del seguimiento de los planes de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética. Se trata de una entidad adscrita al Ministerio de Industria, Energía y Turismo, a través de la Secretaría de Estado de Energía, de quien depende orgánicamente y que trabaja en colaboración con instituciones análogas en las comunidades autónomas. Así en la Comunidad Valenciana está la Agencia Valenciana de la Energía (AVEN) adscrita a la Conselleria de Economía, Industria y Comercio y que tiene por finalidad la gestión y ejecución de la política energética en el ámbito autonómico.

²⁷Industria, transporte, edificación y equipamiento, servicios públicos, agricultura y pesca y transformación de la energía.

²⁸ La fase de “activación” consta de 31 medidas que se pueden agrupar en: 1) Medidas transversales; 2) Movilidad; 3) Ahorro energético en edificios; 4) Medidas de ahorro eléctrico. Por su parte la fase de “intensificación” consta de 20 medidas agrupadas en: 1) Transporte y movilidad; 2) Edificación; 3) Iluminación y consumo eléctrico; 4) Divulgación y formación.

gracias a un combustible 'limpio' e 'infinito', conlleva la aparición de un nuevo segmento de demanda, al abrirse nuevas rutas que inducen a las personas a realizar desplazamientos más largos y en mayor número (tráfico inducido). En otras palabras, si la promoción del consumo de vehículos 'ecológicos' y la satisfacción indefinida de la demanda de viajes se mantiene como criterio rector en la creación de infraestructuras para el transporte sostenible, "los pretendidos ahorros energéticos y la pretendida reducción de las emisiones contaminantes derivados de la construcción de nueva infraestructura se truncan, una vez superados ciertos umbrales de dotación, en nuevos saltos en la nocividad ambiental del sistema de transporte" (Estevan y Sanz, 1996:169).

4.2. Movilidad sostenible.

Al preguntarse por la persona y su entorno, el enfoque de la movilidad plantea amplios interrogantes que van más allá de los factores económicos y de las soluciones técnicas sobre las consecuencias medioambientales del crecimiento sostenido del transporte. Valora los denominados "costes externos" (Torres, 2004) y la "capacidad de carga" (Estevan y Sanz, 1996) de los medios motorizados, que incluyen aquellos efectos ambientales y sociales no monetarizables del transporte (contaminación ambiental y acústica, accidentes, cambio climático, usos extensivos de suelo y recorrido 'mina a vertedero'²⁹).

En un estudio (Becker; Gerlach y Becker, 2012) sobre los "efectos externos" del automóvil en la Europa de los 27, se señala que el coste total anual del uso del coche en España es de 31.728 millones de euros. Si tenemos en cuenta que el censo de población española para 2011 era de 47.190.493 habitantes (INE, 2011), ello supone que un ciudadano medio español causa un costo de 672€ al año. Habida cuenta que no todo el mundo tiene acceso al vehículo motorizado, ni al carnet que habilita su conducción, se pueden afinar poco más estos datos si nos fijamos en el parque nacional de vehículos: del total de 31.269.081 de

²⁹ Hace referencia al "ciclo que posibilita el transporte, desde la fabricación de vehículos, hasta el reciclado o vertido de sus residuos, pasando por la construcción de infraestructuras y la etapa de circulación" (Estevan y Sanz, 1996:17).

vehículos circulando por las carreteras del Estado, el 71,24% eran turismos, lo que significa que el costo externo anual por coche en el Estado español asciende a 1.424€. Lo que parece evidenciar el cálculo de los costes externos es que el incremento del tráfico motorizado es contraproducente para el conjunto poblacional, pues la suma de los efectos negativos parece cancelar los incrementos de riqueza y confort. Como acabamos de ver, en el caso de los desplazamientos motorizados “se imponen determinados costes que son repercutidos sobre los otros usuarios del mismo medio, sobre los usuarios de medios alternativos, e incluso sobre el conjunto de la sociedad y el medio ambiente que la soporta” (Torres, 2004).

Por su parte, la “capacidad de carga” hace referencia a la “cantidad total de transporte que el ecosistema natural puede asimilar sin superar un cierto umbral de deterioro” (Estevan y Sanz, 1996:30). De hecho, como señalamos anteriormente, en su informe de 1964 sobre *Traffic in Towns* el ingeniero Colin Buchanan ya adelantó que el impacto a largo plazo de los vehículos a motor en las áreas urbanas supondría un conflicto ambiental y funcional: ambiental por la elevada presencia de coches circulando y aparcando; y funcional por la incapacidad de las ciudades europeas a adaptarse plenamente al automóvil, a pesar de la creación de las rondas de circunvalaciones construidas para reducir o evitar el tráfico en el interior de las ciudades.

Desde esta perspectiva, la movilidad sostenible plantea una forzosa limitación física del transporte con respecto al medioambiente y al espacio de la ciudad, donde las infraestructuras, el perfeccionamiento tecnológico y el aumento de la velocidad en los desplazamientos están siempre afectadas por los límites biofísicos de los ecosistemas naturales. Visto así, “la velocidad no se puede valorar como un parámetro aislado de sus consecuencias, y por consiguiente, tampoco se pueden justificar las infraestructuras de transporte por el principio aislado del incremento de la velocidad” (Sanz, 1991:129). Como señala Estevan (1994), aunque los ecosistemas son capaces de aguantar en cierto grado el entramado de relaciones horizontales que constituyen las culturas humanas, el hecho de que la sociedad industrial del transporte se organice en estructuras horizontales y lejanas que amplían más y más la distancia e intensidad de los

intercambios, conduce a que se vayan sustituyendo porciones crecientes de territorio fértil por espacios inertes, definitivamente perdidos para la naturaleza y la vida. La movilidad sostenible guía, por lo tanto, la planificación urbanística y territorial acomodando la demanda del viaje al menor coste ecológico. Para ello incluye la reducción de emisiones contaminantes mediante la priorización de los desplazamientos a pie y en bicicleta, así como la equidad en el acceso a los bienes, servicios y personas al entender que la creación de proximidad ha de primar en la forma de hacer ciudad.

Sintetizando lo expuesto a lo largo de estos cuatro apartados teóricos, diremos que analizar la movilidad desde el uso social de la bicicleta supone un reto en la medida que requiere desarrollar un enfoque amplio capaz articular las múltiples variables que inciden en la práctica urbana del ciclismo. Como ya se ha señalado, la aproximación ecléctica que hemos realizado parte de la distinción entre transporte y movilidad como primer fundamento que va a permitir ubicar el contenido de los discursos existentes en torno a la circulación urbana en bicicleta. Desde esta mirada, la movilidad ciclista incorpora en su marco de análisis la práctica cotidiana y las relaciones de poder entre el sistema general de transporte urbano y los ciclistas, en la medida que el sistema tiende a imponer un tipo de movilidad al ciudadano y que este tiende a transformar el sistema a través de sus prácticas. Esta continuidad-discontinuidad entre transporte y movilidad, entre infraestructura y sujeto, nos remite directamente a la cuestión del espacio y al imaginario que manejan los distintos colectivos y actores sociales implicados en las políticas urbanas. La retórica que establecen permite observar la espacialización de la movilidad ciclista a partir de tres dimensiones complementarias: el “modelado”, la “realización” y la “demarcación”. De ese modo el modelado o lo que es lo mismo, la organización del espacio urbano, se torna un elemento socialmente construido cuya significación está vinculada al uso que hacen de él las personas. En este sentido, para que la “realización” de diversas acciones y actividades socialmente funcionales (como desplazarse en bicicleta) puedan desempeñarse en el espacio limitado de la calle, las instituciones públicas desarrollan toda una serie de instrumentos legales (leyes y ordenanzas) y de planificación (PGOU y PMUS) que van a servir como elementos legitimadores de la ordenación y utilización del espacio urbano. Así el

uso social de la bicicleta termina por constituir una retórica en la que se involucran distintas formas culturales de comportamiento vinculadas a diferentes demarcaciones morales y categorías de lugar.

Con esta perspectiva centrada en la fenomenología del ciclista urbano, pretendemos abordar cómo determinados conceptos relativos a los procesos de significación del transporte y la movilidad regulan la interacción persona-espacio y abren nuevas posibilidades interpretativas sobre el orden social. Desde este enfoque, la circulación urbana no es un simple fenómeno natural y objetivo, sino que está construida por toda una gama de prácticas y convenciones sociales diferentes. Gestionar la manera en la que el tráfico y el tránsito 'fluyen' por la ciudad representa una actividad de poder en la que se establecen unas jerarquías entre los distintos modos de desplazamiento. La segregación que ello conlleva posiciona a las personas en un sistema desigual de accesibilidad, pues el grado de facilidad con que se llega al lugar dependerá del modo de desplazamiento utilizado. Son precisamente estas preferencias las que captan nuestro interés en cuanto que serán una parte fundamental que motivarán el conflicto y la intensidad de la participación en el espacio. En definitiva, la disputa sobre la circulación no puede tener efecto sin una específica constelación conformada por múltiples experiencias (incluyendo lo corpóreo) y esquemas colectivos de significación, que en su conjunto 'dicen' a la gente cómo utilizar el espacio urbano (circular).

5. El proceso etnográfico.

Explicar y comprender la movilidad urbana requiere de un pluralismo metodológico (combinación de técnicas y tipos de datos), pues existen una diversidad de vertientes y dimensiones de afectan a la realidad de nuestro objeto de estudio. En este sentido, para acceder al conocimiento de los valores y prácticas sociales que envuelven al ciclismo urbano hemos utilizado como principal paradigma de exploración el enfoque cualitativo. Así, el modo de enfocar los problemas del estudio y cómo he buscado las respuestas a estos no puede ser entendido únicamente como consecuencia directa de la teoría sino que ambos se encuentran imbricados. Esta manera de entender la metodología

como práctica teórica se inspira en la lectura que hacen Dolors Comas, Joan Pujadas y Jordi Roca (2004) sobre la etnografía. Para los referidos autores la etnografía, más allá de ser una práctica científica en la que el investigador señala el enfoque metodológico y enumera las técnicas de campo seleccionadas, constituye una experiencia subjetiva, una manera de situarse sobre el terreno, una manera de relacionarse con la gente e, incluso, una manera de vivir.

Desde esta perspectiva la práctica etnográfica difumina la linealidad entre teoría-metodología-análisis y evoluciona hacia una concepción interpretativa en la que hay una continua ida y vuelta sobre los materiales teóricos, empíricos y analíticos. Y es que como plantea Dubet la experiencia es “una combinación de lógicas de la acción, lógicas que vinculan al actor a cada una de las dimensiones del sistema. El actor es llevado a articular lógicas de la acción diferentes, y es la dinámica producida por esta actividad la que constituye la subjetividad del actor y su reflexividad” (Dubet, 2010:117). Visto así, el etnógrafo es un “cazador activo” (Malinowski, 1993:96) que por no estar totalmente socializado en el contexto que investiga encuentra en su experiencia “una actividad cognitiva, una manera de construir lo real, y sobre todo, de ‘verificarlo’, de experimentarlo” (Dubet, 2010: 86). En ese terreno es fundamental la palabra de los actores sociales pues será la puerta de entrada al “mundo social”, esto es, hacia la comprensión de su capacidad constructiva de las acciones; acciones que son de los sujetos sociales, de los grupos y de colectivos que usan lo simbólico -y lo simbólico los usa- para marcar y solventar sus pretensiones de cambio social desde sus diferentes posiciones y perspectivas.

5.1. Objetivos e hipótesis.

El objetivo general que ha guiado este trabajo de tesis consiste en desentrañar los cambios que se están produciendo en la movilidad urbana y su relación con el uso y ordenación del espacio ciclista en la ciudad de Valencia, atendiendo especialmente a su dimensión política y al papel que los poderes públicos y las asociaciones pro-bici juegan en este proceso. Mediante la asunción de este objetivo se pretende generar un conocimiento profundo sobre los desplazamientos urbanos en bicicleta que permita comprender y favorecer las

propuestas y dinámicas colaborativas (público-ciudadanas) orientadas a la incorporación del ciclista urbano en el ámbito espacial de la ciudad.

Con tal de responder a este propósito general establecemos un conjunto de objetivos específicos que concretan la investigación y guían el proceso etnográfico:

1. Examinar las políticas llevadas a cabo por la corporación municipal entorno a los desplazamientos ciclista en el periodo 2010-2014.
2. Indagar en las asociaciones pro-bici de la ciudad y su relación el espacio ciclista.
3. Conocer la interacción entre las asociaciones pro-bici y los poderes locales.
4. Analizar los discursos que sobre el espacio urbano tienen los poderes públicos (políticos y profesionales) y la ciudadanía organizada alrededor de las asociaciones pro-bici.

Aunque estos objetivos se abordan de manera transversal en el conjunto del trabajo, cada uno de ellos se vincula a un capítulo concreto, tal y como se refleja en el siguiente esquema:

Objetivo 1	Capítulo 2
Objetivo 2	Capítulo 3
Objetivo 3	Capítulo 3 y 4
Objetivo 4	Capítulo 4

El trabajo exploratorio, realizado previamente a la puesta en marcha de esta investigación, las conversaciones mantenidas con informantes clave y, especialmente, la búsqueda teórica efectuada en relación a los objetivos de investigación, han permitido avanzar algunas posibles respuestas a las principales preguntas que subyacen en el problema de investigación. Dado el marcado carácter cualitativo de la investigación etnográfica, la frontera entre la elaboración de hipótesis y objetivos es más bien difusa en la medida que el trabajo etnográfico proporciona elementos constantes de conocimiento que

sirven para ir reformulando y afinando los planteamientos de partida. De esta manera se han elaborado unas hipótesis iniciales que han sido reformuladas y adaptadas en algunos casos durante el desarrollo del trabajo de campo a la luz de las informaciones que se han ido incorporando a partir de las observaciones y los discursos de los actores sociales. El objeto último de esta investigación será, por tanto, asumir los objetivos marcados y contrastar la validez de las hipótesis efectuadas entorno a algunos de ellos. Las hipótesis se formulan en base a tres ejes temáticos: el modelo del transporte y movilidad, el asociacionismo pro-bici y las políticas de circulación urbana:

Hipótesis 1:

El modelo del transporte no se adapta a las exigencias y el carácter particular del ciclista urbano, ni a la población heterogénea que habita la ciudad.

Hipótesis 2:

Al desarrollar sus tareas de promoción e integración de la bicicleta en Valencia, las asociaciones pro-bici hacen patente la conflictividad en el espacio limitado de la ciudad.

Hipótesis 3:

El reconocimiento generalizado de la bicicleta como vehículo cotidiano de desplazamiento hace que la corporación municipal incorpore estrategias específicas al respecto. No obstante, tales estrategias no alteran el modelo de transporte hegemónico.

5.2. La mirada etnográfica.

El enfoque que proponemos para abordar la movilidad ciclista plantea la necesidad de aproximarse de forma flexible a los elementos materiales, relacionales y simbólicos que comporta el uso de la bicicleta, de modo que las motivaciones, percepciones y vivencias sobre el espacio ciclista cobran especial importancia a la hora de comprender el uso modal de la bicicleta. Con esta aproximación esbozamos un cambio en la manera de abordar los

desplazamientos ciclistas; un cambio que supone revisar el enfoque rígido utilizado por los ingenieros que al tomar el uso de la bicicleta como algo dado, como un caja oscura que no necesita mucha más investigación, o como una práctica que se deriva del nivel de ingresos de una sociedad, delimita el ámbito de lo observable y de lo no observable.

Para captar la pluralidad de sentidos con los que se significan los desplazamientos en bicicleta he optado por seguir la propuesta etnográfica planteada por Teresa San Román (2009), que tiene presentes los dos retos más importantes a los que se ha tenido que enfrentar la práctica antropológica: (re)situarse en el espacio de observación y (re)ubicarse en la posición de observador. Así, al igual que la mentada autora, nos posicionamos a medio camino entre el espejo de la realidad y el constructivismo³⁰ en la medida que las posiciones intermedias “tratan de mejorar nuestra capacidad de comprensión y de predecir hasta donde sea posible, desvelando los significados que no resultan inmediatos e interrogándose sobre las regularidades y diferencias” (San Román, 2009:238).

Dado que el debate sobre cómo abordar la mirada de la diversidad ha sido una constante en el quehacer del antropólogo, parece adecuado hacer una reflexión sobre lo que ha significado en esta investigación ‘ir al campo’. Una de las cosas que se enseña al antropólogo es que hay que distinguir entre el punto de vista *emic* y *etic*, esto es, entre la visión del nativo y el bagaje que carga el propio antropólogo. En nuestro caso, el acto etnográfico lo ubicamos en un sentido amplio que va más allá de la mera descripción no interpretativa y en el que se establece una relación dialógica emic-etic. Así pues, para que el proceso continuo que supone describir, interpretar e interrelacionar en mi propio contexto

³⁰ En la metáfora de ‘la realidad como un espejo’ el etnógrafo produce descripciones pasivas, en el sentido que el observador parece ausente del relato pues su trabajo se limita a reflejar el mundo social (el mundo que se reflejan en una superficie lisa, aunque en este caso la superficie no es de cristal sino el lenguaje de la descripción). Por su parte en la metáfora de ‘la realidad como construcción’ el etnógrafo entiende que la realidad se introduce en las prácticas humanas por medio de las categorías y las descripciones que forman parte de esas prácticas (el mundo literalmente pasa a existir a medida que se habla o escribe sobre él). He elegido el este enfoque intermedio porque considero permite formular un conjunto de preguntas que no tienen sentido si aceptamos sólo la metáfora del espejo.

cultural fuera fructífero, tuve que evitar, como señala San Román, el riesgo de “considerar cercanas culturalmente cualesquiera situaciones y personas de la sociedad del etnógrafo” (2009:239), así, tuve que hacer extraño lo propio y hacer propio lo extraño. La reflexividad de este planteamiento permite abordar la realidad desde los universos de sentido de sus protagonistas sin la pretensión de establecer generalizaciones, al tiempo que centrarse en la especificidad de las situaciones estudiadas a partir de los actores. En otras palabras, permite ubicarnos en la naturaleza del relato y vincularlo con el contexto en el que emerge.

Visto así, la etnografía presenta condiciones particularmente favorables para contribuir a (re)pensar el hiato entre objeto y sujeto de investigación. Y es que comprender cómo las personas sobre las que se investiga constituyen su mundo social pasa por entender que la realidad no es algo externo e independiente de ellas (un objeto), sino que deberían convertirse en tema de análisis en cuanto que construcción lingüística crea el efecto de una representación. Es por ello que el trabajo del etnógrafo atiende a los marcos de interpretación y al sentido de los agentes implicados y, por tanto, tiende a representar la realidad estudiada con todas sus diversas capas de significado social (Geertz, 1994). Este enfoque interpretativo permite poner en valor el sentido particular y las estructuras significativas de los actores que viven, piensan y actúan dentro del campo de estudio, así como reflexionar sobre el reto que supone para el investigador introducirse y captar las distintas lógicas de acción que guían su práctica y la de los sujetos que investiga.

En consonancia con lo anterior, el investigador no entra en el campo y ve ‘discursos’ de la misma manera que puede ver una bicicleta, sino que actúa interpretando y dando significado. Así, el foco analítico se orienta a obtener datos sobre cómo los sujetos (re)construyen el sistema de representaciones sociales en sus prácticas particulares, tomando en consideración las distintas maneras en las que las personas se comprometen en la acción, sus justificaciones y el sentido que dan a sus actos. Por tanto, el sentido es una actitud y tiene una finalidad que orienta la “acción discursiva” (Alonso, 1998; Jociles, 2005) hacia la construcción de esquemas de interpretación sobre el espacio urbano y la práctica

ciclista. De tal modo, al igual que Alonso y Callejo, entendemos que “interpretar, no es inventar el sentido, sino reconocerlo en el conjunto de relaciones y poderes que enlazan a los grupos sociales y, por lo tanto, (re)construirlo según, también, la posición social del investigador” (Alonso y Callejo, 1999:41).

Para ilustrar en qué ha consistido la interpretación en el marco de esta etnografía, vamos dirigir nuestra atención a un suceso ocurrido en una de las asambleas del colectivo Valencia en Bici al poco tiempo de comenzar el trabajo de campo. La discusión giraba en torno la organización del espacio urbano y su (in)adecuación para las personas. En un momento de la conversación se planteó lo siguiente: “las personas no cruzamos por sitios indebidos, son los semáforos los que no están ubicados en los lugares adecuados”. En ese momento, los esquemas que yo había interiorizado sobre la representación del espacio urbano se vieron sacudidos, pues siempre había pensado que al cruzar fuera de los lugares habilitados estaba haciendo algo incorrecto. Aquella intervención me puso sobre la pista de que en aquel grupo existía una particular categorización de la experiencia en la que el sujeto era considerado el elemento prioritario sobre el uso del espacio. El hecho de estar atento a este aspecto y conectarlo con el marco teórico, me llevó a plantear una serie de preguntas entorno al paradigma de la movilidad y el transporte: ¿qué impacto tiene asumir uno u otro paradigma a la hora de representar y usar el espacio ciclista?, ¿en qué medida los procesos participativos promovidos desde la movilidad afectan y modifican el sentido que las instituciones municipales atribuyen a sus referentes espaciales?, ¿cuáles son los dispositivos que la administración municipal pone en marcha al reconocer la bicicleta como vehículo cotidiano de desplazamiento?, ¿cómo articulan las asociaciones pro-bici su discurso sobre el modelo de ciudad?, ¿qué características tiene? y ¿cómo responde la corporación municipal al respecto?

Responder a estas preguntas precisa reconocer la existencia de una “intención etnográfica” (Wolcott, 2006) que busca indagar sobre la interpretación cultural entorno a la movilidad urbana, así como reconocer que el investigador adopta una posición en el mundo social en el que se involucra. Entendemos que examinar el carácter intencional y experiencial que implica hacer etnografía constituye una posición estratégica que, en nuestro caso, no sólo ha supuesto

una inmersión en el contexto de la vida cotidiana de los actores, sino que además ha impregnado la vida personal de investigador. En este sentido me pareció interesante reflexionar sobre el modo en que yo mismo enseñaba a mi hija a sobrevivir en el espacio urbano de una sociedad altamente motorizada, esto es, atender a las preguntas y actitudes de resistencia que mi hija expresaba durante su proceso de enculturación³¹. El hecho de estar atento a esta transmisión cultural que yo mismo estaba produciendo me llevó a plantearme preguntas algo diferentes a las anteriores: ¿qué aspectos son cruciales enseñar a un niño para evitar que sea atropellado?, ¿cómo se piensa y modifica el espacio urbano para que pueda usarlo?, ¿qué impacto tiene la actual organización espacial de la ciudad para su comportamiento? y ¿cómo enseñarle a desplazarse en bicicleta por la ciudad? Si bien las preguntas están formuladas tomando el mundo infantil como referencia, parece interesante hacerlas extensivas al ciclista urbano, pues al contrario que el niño, el ciclista sí puede responderlas. De tal modo que el ‘estar allí’ ha sido una posición estratégica y dialógica entre estar en ‘el campo’ con los sujetos de estudio y estar ‘a pie de calle’ en familia.

En definitiva, la mirada etnográfica que adoptamos en la lógica de esta investigación pretende devolver a los actores sociales al centro del análisis, donde la retórica sobre la movilidad urbana expresa cómo esos actores interpretan los conflictos que se dan en el espacio ciclista, qué sentimientos muestran ante ellos y cómo afecta a sus comportamientos el discurso sobre dicho espacio.

5.2.1. Desarrollo del trabajo de campo.

La combinación de conductas y procedimientos de investigación a los que he recurrido durante la fase de producción de datos sobre el terreno tuvo varias vertientes y tiempos. Desde un primer momento tenía claro que el trabajo de

³¹ El término enculturación hace referencia al proceso por el cual una persona adquiere los usos, creencias, tradiciones, etc., de la sociedad en que vive. Para una mayor profundización sobre el concepto acudir a Spindler, G. (2006). La transmisión de la cultura. En Velasco H.M, García F.J, y Díaz de Rada, A. (eds.), *Lecturas de antropología para educadores. El ámbito de la antropología de la educación y la etnografía escolar* (pp. 205-242). Madrid: Editorial Trotta.

campo no se iba a desarrollar para hacer itinerarios turísticos en bicicleta ni para describir el uso recreacional de la bicicleta, sino que iba a servir para profundizar y comprender cómo el espacio urbano era significado por los diferentes agentes sociales involucrados en la promoción del ciclismo urbano en la ciudad. Así, al plantear cómo abordar la investigación sobre la movilidad ciclista me di cuenta que en Valencia existía un colectivo bastante bien definido que se ajustaba a mi interés analítico. Al ver que el acceso al colectivo no necesitaba ser negociado, pero sí explicitado, pensé que la mejor estrategia para adentrarme inicialmente en la población de estudio era no utilizar la bicicleta, salvo en las acciones colectivas, durante los primeros meses de mi estancia³². De este modo, creaba una situación chocante que llamaba la atención del grupo diferenciándome de un activista más y conseguía asumir, por un tiempo, un rol ambiguo que marcaba algún punto de diferencia en este grupo abierto a nuevos activistas.

En toda etnografía el trabajo de campo constituye la fase primordial de la investigación y se caracteriza por la estancia continuada y prolongada del investigador en un grupo humano. En nuestro caso, el grueso se ha efectuado en dos fases. En una primera etapa, desarrollada entre febrero de 2010 y abril de 2012, el énfasis lo pusimos en la observación participante con el fin de acumular un *corpus* de información que permitiera conocer a las asociaciones pro-bici (territorios de actuación, relaciones establecidas entre ellos y la corporación municipal, marcos de significación, etc.), establecer los intereses focales y conocer la aplicabilidad de las técnicas más adecuadas para los objetivos de la investigación que mejor aceptación tuvieran por las distintas entidades. Dada la flexibilidad del trabajo de campo, esta fase ha incluido la recopilación de fuentes bibliográficas con la finalidad de incrementar el volumen de información. Así, se han consultado documentos de carácter teórico, estudios estadísticos y de caso relacionados con la movilidad y el ciclismo urbano y se ha hecho un seguimiento de la prensa valenciana.

³² Hay que señalar que a las reuniones y asambleas todo el mundo acude en su bicicleta particular.

Después de adquirir una comprensión del contexto en el que se estaba desarrollando la práctica ciclista, consideré necesario distanciarme temporalmente del colectivo ciclista que había estado observando con el objetivo de ordenar y reflexionar sobre los materiales obtenidos. Así, entre abril de 2012 y diciembre de 2013 centré mi labor en construir un diseño de investigación que me permitiera poner a prueba los objetivos e hipótesis que había perfilado durante la etapa anterior y elaborar las entrevistas en profundidad. El hecho de haber estado inmerso en las reuniones y actividades organizadas por los grupos pro-bici durante dos años agilizó enormemente la planificación de la estrategia a seguir pues había alcanzado tal grado de conocimiento que posibilitó el *qué* preguntar, *cómo* preguntar, a *quién* preguntar y *qué* puede esperarse que tenga sentido preguntar en cada situación. Hay que señalar que en esta fase volví a realizar observación participante en diversas situaciones interesantes para la investigación. En esos momentos la movilidad urbana estaba adquiriendo una inusitada relevancia en las políticas municipales de Valencia a las que, como se explicará más adelante, le dediqué una parte importante del trabajo de campo.

Realizar el trabajo de campo requiere por parte de investigador una serie de cualidades y destrezas que le permitan adoptar distintos roles durante su estancia (Hammersley y Atkinson, 1994). Así, fui adaptándome a las diferentes situaciones y circunstancias que se iban desarrollando durante mi estancia, de tal manera que desempeñé distintos papeles. Pasé del rol de forastero/marginal que había adoptado al dejar aparcada la bicicleta en casa, a la participación total cuando representé al Colectivo Valencia en Bici en dos ocasiones³³. Este ejercicio de papeles múltiples fue útil por dos motivos. En primer lugar porque conseguí captar el sentido de la diferencia, dicho de otro modo, me dio la oportunidad de apreciar el *shock* cultural. En segundo lugar, porque al haber captado/aprehendido las pautas culturales del colectivo ciclista pude ampliar los

³³ La primera fue en el Congreso Ibérico de la bicicleta en Vitoria (mayo 2013) y la segunda fue en unas jornadas organizadas por el ayuntamiento de Tavernes de la Valldigna para su Plan de Movilidad Urbana (julio 2013). No es que me eligieran, sino que me presenté y me permitieron representar al colectivo.

contextos de interacción y ubicar el proceso expansivo del ciclismo urbano en Valencia con el marco general del Estado español.

Por último, es importante decir que el trabajo de campo ha compaginado las estancias prologadas en la cotidianidad del colectivo Valencia en bici (asambleas semanales, acciones de calle, actividades divulgativas y formativa, etc.), con estancias puntuales que por su relevancia permitían hacer accesible la práctica totalidad de los hechos (reuniones con el equipo de gobierno municipal, participación en el pleno municipal, conferencias y jornadas, acciones colectivas, etc.)³⁴.

5.2.2. Técnicas de investigación

- Observación participante.

Un pilar fundamental en el desarrollo del trabajo de campo etnográfico es la observación participante³⁵. Como técnica “consiste en la construcción de material empírico a través de lo que el antropólogo capta con sus sentidos, sin utilizar directamente otros o instrumentos mediadores en sus relaciones con los sujetos o con la realidad, así como participando en las actividades y en la vida cotidiana del grupo o de los grupos estudiados” (Jociles, 1999:31). Aplicar esta técnica implica un doble ejercicio interdependiente: el de la participación y el de la observación. Así, tuve que implicarme activamente en la actividad del grupo y al mismo tiempo desarrollar estrategias de observación particulares para captar algunas de sus actividades. En este sentido, desde el primer momento ya me encontré en una situación imprecisa en la medida que tenía que enfrentarme a

³⁴ Para un mayor detalle mirar el Anexo.

³⁵ Es importante señalar que el trabajo de observación ha sido registrado en mi diario de campo. En él hemos incluido un registro descriptivo de las actividades en las que he participado así como notas teóricas y metodológicas. En este sentido compartimos el valor de utilidad que Honorio Velasco y Ángel Díaz de Rada le otorgan como “trastienda-taller” (2006:50-51) que permite, por un lado, posicionar al investigador y, por otro, captar la investigación como situación.

un reto: ¿cómo observar a un grupo de ciclistas en movimiento³⁶? y ¿qué significación iba a tener en la investigación?

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. 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.

Abordar a la movilidad ciclista implica por un lado atender a un estilo y a una experiencia particular de moverse por el espacio público; por otro, supone observar también las generalidades que acontecen durante los paseos grupales en bicicleta (masas críticas y bici-festaciones). Atender a ambas perspectivas (lo ordinario y lo extraordinario) es útil en la medida que la primera aporta una panorámica de corte subjetivo, mientras que la segunda matiza esa subjetividad al dar cuenta de la necesidad del mundo social. En este sentido, la observación participante nos llevó a plantearnos ciertas interrogantes: ¿cuál es el lugar de la bicicleta durante la circulación?, ¿en qué medida la organización espacial de la ciudad favorece la permeabilidad de su movimiento? y ¿cómo la esfera social reactiva los recorridos individuales? Una de las dificultades para responder a estas preguntas fue la imposibilidad de hacer anotaciones durante los ejercicios de observación. Por eso fue útil equiparme con una grabadora digital en la que poder plasmar de forma oral los acontecimientos que iban ocurriendo durante el

³⁶ El primer paseo fue el 5 de febrero de 2010 en el evento de la Masa Crítica y el segundo paseo fue el 7 de febrero de 2010 en el evento de una bicifestación promovida por Valencia en Bici.

recorrido. Lo interesante es que en estas grabaciones no sólo se quedó registrada mi voz, sino que también lo hicieron los silencios y las conversaciones informales mantenidas con el resto de ciclistas.

Al ir ensamblando estos materiales etnográficos fui sumergiéndome en el acontecer cotidiano de la práctica ciclista en el contexto del espacio público. La presencia preocupada y activa en la movilidad urbana me abrió el camino para abordar las carencias sentidas desde los diversos colectivos pro-bici. Partiendo de estas necesidades, fui desglosando y desentrañando las generalidades y cuestiones básicas que durante las marchas en grupo había descrito en el diario de campo. Como resultado de diversas reflexiones, comencé a plantearme la necesidad de observar al grupo en movimiento a partir de una doble tarea de atención: por un lado atender a los aspectos internos del grupo durante el movimiento; y por otro, centrar la mirada en el movimiento del grupo, esto es, la relación entre el movimiento generado por el grupo y las consecuencias de ese movimiento sobre el espacio en el que se circunscribe. Destacar sin embargo que en el transcurso del desplazamiento estos dos aspectos están íntimamente relacionados y que sus efectos son difíciles de discernir.

Observar los entresijos del grupo en movimiento permite distinguir tres posiciones distintas y maleables: la cabeza, el tronco y la cola del grupo. En cada lugar las experiencias sobre el paseo varían. Estar en cabeza requiere conocer la ciudad, orientar al resto del grupo, tener cierta calma en la cadencia de pedaleo y estar atento a multitud de elementos urbanísticos que pueden poner en peligro la unidad del grupo. Pero estar en cabeza no es sólo guiar al grupo. Este posicionamiento necesita además de un apoyo solidario del colectivo, en el que otros ciclistas se anticipen en los cruces e intersecciones, cortando el tráfico motorizado o el tránsito peatonal para ganar seguridad, manteniendo la unidad del grupo, evitando las filtraciones.

Por su parte, el tronco del grupo en movimiento es un lugar donde las personas van cómodamente hablando con los amigos o disfrutando del paseo. Es la parte más segura, de ahí que hayamos podido ver niños de distintas edades circulando alegremente con sus padres. Este planteamiento posicional permite encontrar

nuevos nexos entre el ámbito espacial, el uso social de la bicicleta y la seguridad. Desde una perspectiva estratégica de planificación de la movilidad, la buena circulación ciclista deriva de las buenas infraestructuras. Igualmente, la calidad de los materiales (durables y consistentes) y el trazado adecuado (segregado o compartido) del carril bici se convierten en los elementos clave sobre los estándares de seguridad y diseño de vías ciclistas de alta calidad. Sin embargo, el activismo ciudadano ubica su centro de atención en la disminución de la velocidad. Desde esta perspectiva ciudadana el trazo urbano integra la bicicleta desde la pacificación del tráfico mediante la combinación de medidas que transforman el uso funcional de la calle.

La cola es, finalmente, aquel lugar del grupo que puede ser más sensible a los conflictos sociales de la circulación. Es el lugar en el que salen a relucir los aspectos relacionados con la coerción. Al estar en contacto con el resto de vehículos motorizados que circulan por la calzada, el ciclista se ve apremiado en su pedaleo para 'quitarse de en medio'. En este caso parece existir una sobrevaloración de la oposición de los automovilistas, pues son pocos los conductores que ejercen un comportamiento agresivo explícito hacia los ciclistas. No obstante, algunas de las experiencias que se pueden sufrir se expresan en pitos, gritos e insultos. En ocasiones la marcha ciclista puede ir acompañada por vehículos policiales que buscan 'asegurar' la integridad del ciclista amortiguando la presencia de los automovilistas. Sin embargo, el hecho de que dicho acompañamiento lo hagan en el coche o moto 'escoba' (vehículos motorizados), permite entrever un cierto posicionamiento previo en la mediación, pues parten de la velocidad mecánica y no de la velocidad humana.

Centrándonos en los elementos externos podemos distinguir tres elementos que inciden en la marcha de grupo ciclista: el espacio urbano, la policía urbana y los usuarios del espacio compartido. El primero tiene que ver con el diseño y gestión del viario, esto es, con el ajuste de la calzada, los semáforos, los cruces, etc. Es lo que podríamos denominar la morfología de la estructura urbana. Así, por ejemplo, la plasticidad de la circulación ciclista convierte el entramado urbano en un espacio continuo donde, independientemente de la forma que éste adopte, la bicicleta puede abrirse camino. Sin embargo, el ciclista urbano encuentra

diversas fronteras que dificultan su desplazamiento: bordillos, suelo adoquinado, alcantarillado, canalizaciones, vallas, obras, mobiliario urbano, etc. son algunos aspectos que incomodan las maniobras. Para orientar las necesidades de los ciclistas en el viario se necesita, por tanto, una reflexión previa sobre los tipos de vías ciclistas posibles, así como su mayor o menor idoneidad en cada tramo particular del tejido urbano.

Otro de los elementos externos que influyen sobre la marcha en grupo son los agentes de policía que se encuentran en las calles de la ciudad ejerciendo a pie su función de gestor del tráfico. Dado que en algunas ocasiones el recorrido del grupo es improvisado, les resulta imposible cubrir la marcha. Sin embargo, dada su constante presencia en algunas zonas de la ciudad, generalmente las áreas comerciales, el objetivo de estos agentes es claro: hacer que el impacto del grupo sobre la circulación urbana y la visibilidad social sea el mínimo. Por último, los usuarios del espacio compartido son los otros elementos externos que en última instancia afectan la marcha del grupo. Autobuses urbanos, taxis, vehículos privados motorizados y viandantes compondrán esta amalgama de usuarios.

En definitiva, participar en un recorrido grupal y registrar su observación nos ha aproximado a las características que dan forma al modelo urbano de circulación (atender al contexto), así como detectar la contienda entre las aspiraciones de los colectivos pro-bici y los factores condicionantes que componen la realidad de su sentido (seguir el conflicto). Este modo de obtener la información ha permitido delimitar y caracterizar la multiplicidad de elementos que se dan en el transcurso de un desplazamiento urbano con bicicleta.

- Entrevista.

En este orden de cosas la entrevista ha sido la otra técnica utilizada como fuente primaria de información. Para la investigación social cualitativa la entrevista se presenta como un “proceso comunicativo” (Alonso, 1998:67 y ss.) mediante el cual el investigador obtiene información nueva u original de los acontecimientos vividos por un interlocutor. En este sentido consideramos que el “encuentro humano” (Sanmartín, 2003:94-95) era fructífero si la conversación fluía hacia los intereses de la propia investigación y al mismo tiempo mantenía el interés del

propio informador. Pensamos que para captar el punto de vista de los actores y profundizar en los distintos aspectos que caracterizan la movilidad ciclista, el modelo de entrevista tenía que ser abierta y flexible, o como se dice en el *argot* académico semiestructurada. La particularidad de este tipo de entrevista estriba en que el investigador focaliza un mismo conjunto de información en todas las entrevistas mediante un guion prefijado, pero adapta su orden y formulación a cada entrevistado, incluyendo también nuevas preguntas o temas como resultado de la interacción. Ello permite que el informante, al tiempo que expresa sus conocimientos, creencias, supuestos u opiniones sobre lo que el investigador pregunta, pueda introducir en la conversación cuestiones para él interesantes y que considera que el investigador debe conocer. Ejemplo de ello es esta afirmación de uno de los entrevistados:

Pues ahí hay un punto importante que no sé si será de mayor interés en tu tesis, porque claro, el contexto global del trabajo lo tienes tú, y es el tema de la aparición de la bicicleta pública (EA.14).

Gracias al trabajo de campo de larga duración, cuatro años en total, pudimos localizar a aquellos informantes clave relacionados con las políticas de movilidad y fomento de la práctica ciclista en la ciudad. Así, dentro de los actores sociales involucrados en el entramado del ciclismo urbano optamos por entrevistar aquellos activamente involucrados en la problemática urbana de la movilidad. El total de 22 entrevistas³⁷ realizadas entre enero y mayo de 2014 incluyen a los agentes de la administración municipal de Valencia y a los miembros de las asociaciones pro-bici de Valencia. En lo que se refiere a estas últimas hay que señalar que en la Asociación de Vecinos de Benimaclet, Col·lectiu Soterranya, Asociación por el Medio Ambiente (AMA), Conciencia Crítica y Plataforma Ciudad 30 hemos realizado entrevistas a aquellas personas con mayor responsabilidad en el tema de la movilidad urbana; mientras que en Valencia en Bici, Aula de la bici, Universitat en Bici, Red de Ciclo-juristas y Masa Crítica Valencia hemos optado por realizar entrevistas a varios de sus miembros más

³⁷ Mirar en el anexo.

activos por cuanto entendemos que al ser grupos que trabajan concretamente la movilidad ciclista era importante ahondar en la pluralidad de sentidos que en ellos se manejan. En la mayor parte de ocasiones las entrevistas se han realizado a personas con un largo recorrido en sus piernas. Personas que llevan manejando su bicicleta por la ciudad de Valencia desde hace más de 15 ó 20 años y que al mismo tiempo están, o han estado, en el activismo pro-bici. Todas las entrevistas realizadas han sido individuales y en ellas se ha buscado profundizar en algunos de los temas centrales para esta investigación: las políticas urbanas de movilidad, los procesos de distribución espacial entorno a la bicicleta y el asociacionismo pro-bici de Valencia.

Para captar el discurso municipal de la movilidad urbana en Valencia hemos recurrido a diferentes registros en formato de audio o audiovisual de actividades acaecidas durante el trabajo de campo, y consideradas clave para el objeto de investigación³⁸. Así, se ha incluido como material de análisis la información procedente de la mesa redonda de debate con diferentes partidos políticos sobre políticas de movilidad urbana en Valencia (septiembre 2010); las jornadas participativas del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Valencia (julio, septiembre y diciembre 2013); el Seminario en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo de Valencia “Experiencias en materia de planificación urbana y movilidad sostenible: la ley valenciana de 2011”(diciembre 2013); y las II Jornadas sobre Nuevas Vías de Circulación, Seguras, Inteligentes y Sostenibles (diciembre 2013). El análisis de estos materiales ha permitido obtener claves interesantes para delimitar el posicionamiento político del gobierno municipal en aspectos centrales en relación a las políticas de movilidad urbana y acercarnos al discurso que respecto al ciclismo urbano mantiene el consistorio municipal y los técnicos que trabajan en él. Además, la transcripción de los discursos de los participantes en todos estos encuentros ha permitido subsanar en parte el problema que nos planteaba la negativa de los responsables políticos del área de Circulación y Transporte del ayuntamiento a ser entrevistados.

³⁸ Este tipo de registros están codificados *in extenso*.

- Revisión de fuentes secundarias.

La información documental proviene de tres tipos de fuentes: documentos oficiales de las administraciones públicas (europea, estatal, regional y municipal); la prensa escrita; y los documentos realizados desde las asociaciones pro-bici. Con respecto los primeros se han consultado diversos informes y estadísticas oficiales relacionadas con el ciclismo urbano. Por ejemplo, el registro de los debates parlamentarios publicados en el Diario de Sesiones del Pleno Municipal de Valencia, las estadísticas elaboradas y analizadas sobre los usos de la bicicleta y los documentos estratégicos relacionados con la literatura política de la movilidad urbana en general y ciclista en particular. Dentro de esta categoría incluimos también aquellos documentos relacionados con los archivos municipales relacionados con las obras públicas y el urbanismo (Plan General de Ordenación Urbana, Plan de Movilidad Urbana Sostenible) y las normativas jurídicas (Ordenanza de Circulación, Ley de Movilidad).

Por su parte la prensa escrita consultada ha tenido un marcado carácter autonómico y se ha tomado como referente principal las publicaciones de los periódicos con mayor tirada: *Las Provincias* y *Levante*. También se han incluido periódicos de distribución nacional pero que cuentan con secciones regionales (*El País* y *El Mundo*) y algunas noticias publicadas en periódicos ya desaparecidos como *Diario 16*.

En último lugar, señalar que se han consultados los escritos elaborados por los diversos colectivos ciclistas que bien se encontraban accesibles en el Fondo de Documentación del Medioambiente³⁹ de Acció Ecologista-Agró, bien se redactaron durante el desarrollo del trabajo de campo (actas de congresos y jornadas técnicas, manifiestos, fanzines...)

³⁹ Actualmente este fondo de documentación se ha reubicado y todos los documentos están donados a la Universidad de Valencia (Biblioteca de Ciencias).

Es importante decir que todo este material secundario recopilado nos ha permitido contrastar, matizar y completar la información obtenida mediante las observaciones y entrevistas y reconstruir en parte la historia reciente de la práctica ciclista en la ciudad de Valencia. Siguiendo a Hammersley y Atkinson (1994:153-155), las fuentes secundarias han sido consideradas “productos sociales” y, por tanto, textos en un contexto, esto es, documentos que en su conjunto se comportan como elementos conformadores de la visión que los propios actores tienen de la realidad social. En este sentido, los documentos oficiales de la administración pública constituyen la parte visible del discurso institucional que guía y legitima las actuaciones en el espacio urbano. Se trata, por tanto, de un tipo de información muy vinculada a posiciones hegemónicas de poder y control del espacio ciclista. Muy relacionada con esta posición, las noticias de prensa manifiestan la capacidad y el papel preponderante que cumplen los medios de comunicación de masas como mediadores sociales (entre la élite gobernante y la ciudadanía) y como creadores de opinión⁴⁰ en contextos cambiantes (Philo y Miller, 2008). El valor de los textos mediáticos deriva, por tanto, de su capacidad para enmarcar el centro del debate público sobre el espacio ciclista y el uso de la bicicleta, así como de su capacidad por transmitir el discurso institucional para que sea socialmente aceptado.

Por su parte, a pesar de su limitado alcance social, en el sentido de que son consultados por un bajo porcentaje poblacional, los documentos y textos publicados por los diversos colectivos pro-bici en internet son importantes en la medida que llegan a insertarse dentro del sistema de discursos que problematizan la movilidad urbana. Así, al tratarse de documentos que ofrecen pluralidad informativa de libre acceso, con objetivos diferentes en lo que se refiere a la regulación y control social de la bicicleta, tienen valor en la medida

⁴⁰ Philo y Miller (2008) señalan con gran acierto que el interés por controlar la información en los medios de comunicación de masas viene por la existencia de una gran cantidad de personas que poseen un conocimiento limitado del contexto de la noticia y no tienen experiencia en el asunto (como una bicifestación). De tal modo que, salvo una audiencia activa, estas personas serán las que con mayor probabilidad se vean influidas en sus creencias al asumir como suyas el sistema de ideas que en las noticias se encuentran.

que ejercen un efecto directo sobre el debate público del espacio urbano y la práctica ciclista, esto es, de qué se puede hablarse en público y de qué no.

**SEGUNDA PARTE. ETNOGRAFIA DE LA
MOVILIDAD CICLISTA EN VALENCIA**

CAPÍTULO 2. VIANDANTES, CICLISTAS Y CONDUCTORES. VALENCIA Y LAS POLÍTICAS URBANAS DE MOVILIDAD EN EL PERIODO 2010-2014.

Para terminar, diré que ha producido pésima impresión en el vecindario culto, el que se presentasen algunos ciclistas mostrando la mayor parte de su musculatura; lo cual podrá ser ó no permitido por el reglamento ó costumbre, pero no por eso deja de recordarme los habitantes del Centro de África (*Las Provincias*, 11 de septiembre de 1897 en Sirera, 2008:101).

El auge que ha experimentado la práctica ciclista en la ciudad de Valencia ha captado la atención de los políticos, los planificadores y la ciudadanía en la medida que más personas están recurriendo a la bicicleta para su desplazamiento cotidiano⁴¹. Este hecho ha motivado la articulación de toda una serie de políticas destinadas a hacer posible la integración del ciclista urbano en el marco territorial de la ciudad de Valencia. Así, el presente capítulo lo dedicaremos a la descripción y análisis de esas políticas.

En el primer apartado se plantearán algunas consideraciones entorno a las directrices europeas, estatales y autonómicas que tienen una especial incidencia en el plano de las políticas locales de transporte y movilidad. Seguidamente se realizará un análisis descriptivo de las políticas más significativas implementadas desde la regiduría de circulación y transporte del municipio de Valencia, planteándose también las principales contradicciones y conflictos en relación a las medidas ejecutadas a partir de 2010.

Una vez descritas las políticas relacionadas con los desplazamientos urbanos, se pasará a analizar las motivaciones y razones que subyacen a las medidas de promoción de la bicicleta y las valoraciones que sobre ellas hacen los diferentes

⁴¹ El número de desplazamientos en Valencia y en día laborable con bicicleta ha aumentado hasta llegar al 4,8% del reparto modal total (PMUSV, 2013:43). Si ubicamos este dato en un rango temporal más amplio vemos como en 1997 el reparto modal era de 1,6% (García, 1999:59). Por tanto en los últimos 16 años, se ha aumentado un 3,3%.

agentes implicados. Partiremos de los discursos de los gobernantes que planifican la ciudad, los técnicos encargados de implementarlas, para abordar después los de la ciudadanía que las recibe, contrastando las opiniones, valoraciones críticas y consensos entorno a las diversas actuaciones promovidas entre 2010 y 2014 para el fomento del ciclismo urbano en Valencia.

1. Descripción de las políticas de transporte y movilidad.

El reconocimiento de las ‘externalidades’ de la motorización (contaminación acústica y del aire, accidentabilidad...) sitúa a las políticas públicas en España en una encrucijada. Por un lado, la de asumir que el transporte motorizado tiene consecuencias socio-ambientales dañinas; por otro, que en el ámbito de la matriz neoliberal en la que se despliegan tales políticas, el referido sector está considerado un ‘motor’ del desarrollo 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. Los dilemas y conflictos que surgen entorno al ‘pico del petróleo’ nos ubican, pues, en un contexto en el que parece evidente la (in)compatibilidad del crecimiento ilimitado con la preservación del medioambiente y sus recursos naturales.

Las medidas propuestas dentro de la Estrategia Temática Europea de Medio Ambiente Urbano (2006) han intentado dar respuesta a esta cuestión. En este sentido, la Unión Europea ha desarrollado un conjunto de instrumentos en los que se señala la necesidad de encaminar las políticas públicas hacia un modelo de transporte energéticamente eficiente. En esa hoja de ruta se plantea la necesaria transición desde un modelo de desplazamiento basado principalmente en los modos dependientes del petróleo, hacia unas pautas de desplazamientos asentadas en los modos autónomos y en el transporte público de alta calidad. En esa línea se producen, entre otros documentos, el “Libro Verde sobre el impacto del transporte en el Medio Ambiente” (1992); el “Libro Blanco, La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad” (2001); el “Libro Verde, Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana” (2007) y el “Plan de Acción de la Movilidad Urbana” (2009). A través de ellos se plasma esa

preocupación general de los países miembros por corregir las pautas de desplazamiento que deterioran el medioambiente y su apuesta decidida por una política transversal en la que viandantes, ciclistas y transporte público de masas son los protagonistas de la ciudad. Para alcanzar este objetivo, en el mentado Plan de Acción se proponen actuaciones simultáneas en diversas áreas tales como la planificación del uso del suelo para crear proximidad, la priorización del transporte colectivo frente al individual, la aplicación de medidas fiscales como instrumento de intervención (peajes urbanos, tasas de congestión...), etc. En su conjunto, representan un total de veinte recomendaciones, agrupadas en seis ámbitos temáticos, que desde el 'principio de subsidiaridad' tratan de ayudar/orientar a los gobiernos locales para que apliquen una actuación coordinada entre las diferentes administraciones implicadas y una complementariedad en las diversas políticas relacionadas con la movilidad.

Desde este principio de neutralidad, el Estado, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos son quienes van a decidir las posibles políticas a implementar. Así, la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (2009) propone un enfoque integrador que busca compatibilizar la protección del medio ambiente con el fomento de las dimensiones económicas, sociales ambientales y globales del desarrollo de la sostenibilidad. En este sentido, el documento reitera la necesidad de mejorar la calidad de vida en las ciudades, marcando las directrices generales y medidas en áreas prioritarias de actuación referidas a todos los modos de transporte. Lo substancial es que este documento empiece a plantear la necesidad de promover la sostenibilidad mediante la creación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en cada ámbito local y el fomento de los modos no motorizados de desplazamiento. Todo este conjunto de estrategias y recomendaciones quedan recogidas en la sección tercera del capítulo III ("Transporte y movilidad sostenible") de la Ley de Economía Sostenible (2011), que bajo el nombre de "Movilidad Sostenible", dará ordenamiento jurídico a una serie de principios y objetivos dirigidos, en general, a las Administraciones públicas competentes.

Con este marco competencial, el Estado deja en manos de las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos la potestad para fomentar la accesibilidad a través

de los modos de desplazamiento energéticamente eficientes y no contaminantes, y para desarrollar con mayor concreción el contenido prefijado⁴² de los Planes de Movilidad. A nivel regional, la Comunidad Valenciana elabora la Ley de Movilidad Sostenible (2011) que además de regular los modelos del transporte (taxis, concesiones de servicio público de transporte de viajeros, infraestructuras autonómicas, etc.), incluye medidas vinculadas con el fomento de los modos autónomos de desplazamiento (viandantes y ciclistas) y la planificación urbana (PMUS). En lo que se refiere a las medidas relacionadas con la promoción de la bicicleta, la ley distingue entre el ámbito municipal y el ámbito interurbano. Con respecto al primero, encomienda a los ayuntamientos “facilitar el desplazamiento seguro” con medidas genéricas que no especifican el reparto mínimo exigible en el uso del espacio urbano. En el segundo, plantea que las administraciones competentes en carreteras e infraestructuras de transporte han de coordinarse para crear itinerarios que, como mínimo, se ajusten a la Ley de Tráfico. Visto así, a la hora de regular el espacio destinado a la circulación en bicicleta la Ley valenciana de movilidad es más específica cuando se refiere al ciclismo deportivo de carretera que cuando se refiere al ciclismo urbano. En cuanto a los aparcamientos de bicicletas, la Ley sí concreta ciertas obligaciones para las nuevas edificaciones de uso residencial y el estacionamientos de vehículos a motor (al menos, un 10% del total de plazas de aparcamiento); así como para los edificios destinados al servicio público cuyas características hagan posible su ubicación, siendo extensible, por ordenanza municipal, a otros edificios y centros de trabajo u ocio tales como escuelas, hospitales, polideportivos, universidades...

En lo que se refiere a los Planes de Movilidad, el legislador valenciano hace una clasificación que toma como referencia el criterio territorial (municipales,

⁴² En el artículo 101.4 de la Ley de Economía sostenible dice: El contenido de los Planes de Movilidad Sostenible incluirá, como mínimo, el diagnóstico de la situación, los objetivos a lograr, las medidas a adoptar, los mecanismos de financiación oportunos y los procedimientos para su seguimiento, evaluación y revisión y un análisis de los costes y beneficios económicos, sociales y ambientales. Lo expuesto será igualmente exigible al contenido de esos Planes en lo relativo a la seguridad vial.

supramunicipales, comarcales y metropolitanos) y el criterio funcional (instalaciones nuevas o preexistentes que por su capacidad generan o atraen gran cantidad de desplazamientos). Atendiendo al ámbito que nos interesa, el territorial, la Ley autonómica establece que en el plazo máximo de cuatro años desde su entrada en vigor los municipios con más de 20.000 habitantes o con una capacidad residencial superior a 20.000 habitantes están obligados formular un PMUS. De igual modo establece que los planes municipales de movilidad se formularán conjuntamente con el instrumento urbanístico al que acompañen (como por ejemplo el Plan General de Ordenación Urbana), destacando así la vinculación entre la ordenación urbanística de la ciudad y la de movilidad. En definitiva, y como veremos a continuación, tanto las disposiciones europeas como las leyes estatal y autonómica facultan al ámbito competencial municipal como el principal organismo público encargado de dar respuesta a las necesidades ciudadanas de desplazamiento.

1.1. La concejalía de Circulación y Transporte del Ayuntamiento de Valencia. El espíritu que proporciona el movimiento al tráfico urbano.

Hasta hace unos años tanto la planificación como los estudios de los desplazamientos urbanos de Valencia y su área metropolitana se realizaban desde la Entidad de Transporte Metropolitano (2000-2010), posteriormente reconvertida en la Agencia Valenciana de Movilidad (2010-2012). Este organismo institucional, ahora desaparecido por los recortes presupuestarios, era el encargado de planificar y gestionar el transporte público de forma coordinada entre los distintos municipios que conforman la conurbación metropolitana de Valencia. Sin embargo, como señala Vicent Torres, “la ciudad de Valencia nunca ha sabido encontrar su papel en este conjunto” (*Levante*, 16 de noviembre 2014⁴³). Así, la planificación y gestión del transporte en el

⁴³ Consultar artículo de prensa: <http://www.levante-emv.com/opinion/2014/11/16/ciudad-metropolitana/1188723.html>

municipio de Valencia se realiza ahora⁴⁴ desde el Área de Urbanismo, Calidad Urbana y Vivienda y las concejalías de “Circulación y Transporte” e “Infraestructuras del Transporte Público”, subsumidas en dicha área. En este orden de cosas, gracias al Reglamento de Planeamiento Urbano y al Plan General de Ordenación Urbana (PGOU), el área de urbanismo tiene la capacidad de establecer las condiciones que van a definir el reparto del suelo para las redes de viario. De tal modo, a partir de las exigencias mínimas legales⁴⁵, la mentada área es capaz de establecer una ‘adecuada’ jerarquización de la red urbana en la que los distintos elementos que la componen (avenidas, calles, rondas, carriles-bici...) se diferencian en función de la capacidad de estructuración y servicio prestado al conjunto de la urbe. Tal y como nos señala el técnico del ayuntamiento, el nombre del servicio es significativo en la medida que permite entrever las lógicas que van a impregnar las políticas municipales:

[En] este ayuntamiento, el concepto de movilidad no lo hemos trabajado en este servicio como se entiende hoy en día. Es un concepto bastante reciente, en nuestro país por lo menos. Otras muchas ciudades sí que han incorporado áreas o delegaciones con la denominación de movilidad y en Valencia nunca hemos dado ese paso, siempre nos hemos quedado con transportes y circulación. Y desde hace unos años se ha incorporado infraestructuras del transporte (ET.2).

Visto así, parece adecuado aproximarnos de forma sucinta a la historia reciente de la ciudad a fin de poder apreciar las profundas huellas que ha dejado el servicio municipal de Circulación y Transporte⁴⁶ en los distintos PGOU. En 1946 se aprueba el primer Plan de Ordenación Urbana que trata de forma integral el municipio de Valencia con su área de influencia metropolitana. Si bien se ve

⁴⁴ Durante la investigación, ambas concejalías estuvieron gobernadas por Alfonso Novo Belenguer y Alberto Mendoza Seguí. A partir de mayo de 2015 con el nuevo equipo de gobierno estas concejalías desaparecen y se constituye el Área de Movilidad y Espacio público siendo Giuseppe Grezzi el coordinador general.

⁴⁵ En concreto nos referimos al Artículo 131 “Dimensiones de los elementos de la red viaria” del Reglamento de Ordenación y Gestión aprobado por el Decreto 67/2006, de 19 de mayo. Aunque este reglamento se ha sustituido por la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunidad Valenciana, el contenido referente a los elementos mínimos de la distribución espacial de la red viaria no ha variado de un documento a otro.

⁴⁶ Para una mayor profundización sobre el tema consultar los artículos de Gaja y Boira, 1994 y Boira, 2013

prefigurado por la ciudad medieval y por la disposición de los pueblos de la comarca, con la ampliación de la red viaria el plan intensifica el modelo radiocéntrico existente. Como resultado, el centro histórico (Ciutat Vella) se conectará de forma veloz con la periferia mediante dos amplias circunvalaciones (interior y exterior), y los tres recorridos históricos de entrada⁴⁷, gracias a su desdoble, se convertirán en las nuevas vías radiales de acceso motorizado a la ciudad. Aunque éste fue un plan que por el contexto histórico de autarquía tuvo escasa influencia real en la ciudad, marcó el camino de los siguientes planes urbanísticos.



Imagen 1. Principal Viario PGOU 1946. Elaboración propia.

⁴⁷ Camino Real de Castilla desde Manises (carretera de Madrid), Camino Real de Barcelona desde Almàssera (carretera de Barcelona) y Camino Real de Xàtiva desde Silla (carretera de Alicante)

En 1966, en el marco de la aprobación en 1958 de la “Solución Sur”⁴⁸, el nuevo PGOU asume e intensifica las propuestas viales ya señaladas en el anterior plan. Ahora los principales ejes de penetración se convertirán en grandes autopistas destinadas a dar fluidez al tráfico motorizado y el número de circunvalaciones se verán incrementadas. El plan se articulará finalmente a través de seis vías radiales y cinco anillos de circunvalación que terminarán por consolidar, de forma casi perpetua, la organización radiocéntrica de Valencia. El marcado carácter desarrollista de este plan convertirá los principales ejes de acceso a la ciudad y las circunvalaciones en el auténtico esqueleto de toda la estructura urbanística, pues aglutinarán a su alrededor una elevada densidad de población y actividades.



Imagen 2. Principal Viario PGOU 1966. Elaboración propia

⁴⁸ La Solución Sur es como se denomina al proyecto urbanístico por el que se desvía el cauce del Río Turia fuera de la ciudad de Valencia. Pese a que la movilización social evitó que el nuevo espacio se convirtiera en una autopista (actualmente un parque), la elección de la solución Sur no evitó, sin embargo, una macroestructuración de la ciudad en base a grandes viales.

Por su parte, el avance del PGOU de 1985 introduce algunos elementos de reajuste en el desmedido tratamiento dado a la estructura viaria por su predecesor. Así, bajo la necesidad de recuperar la calle para el ciudadano se introduce la bicicleta como medio autónomo de desplazamiento a través de infraestructuras específicas. Sin embargo, en la redacción final del plan de 1988, el servicio de Transportes y Circulación del ayuntamiento de Valencia incorpora una serie de modificaciones orientadas, en casi todos los casos, a acrecentar la capacidad vial; haciendo primar los criterios de la ingeniería del tráfico sobre otras consideraciones de tipo ambiental y social. Se trata, por tanto, de un Plan que aunque busca en sus inicios subsanar los déficits socio-ambientales que se arrastraban desde el franquismo, termina por consagrar el desarrollo urbano basado del transporte motorizado.



Imagen 3. Principal Viario PGOU 1988. Elaboración propia.

Como se aprecia, estos mecanismos de planificación constituyen la herramienta técnica a través de la cual se ordenan las diversas actividades urbanas (residencial, industrial, sector terciario), entre los que se teje un hilo conductor que permite organizarlas en conjunto dentro de un territorio. Hablamos de las carreteras urbanas que atraviesan la ciudad y que finalmente la conectan con

toda el área circundante. En este sentido, el PGOU de 1988 va a mantener su vigencia durante mucho tiempo, a pesar de que al poco tiempo de aplicarse varió el partido político encargado gobernar la ciudad.

La entrada en 1991 del Partido Popular (PP) al gobierno municipal supone un cambio en las políticas urbanas e inaugura un periodo orientado hacia lo que David Harvey (1989:12) denomina “estilo consumista de urbanización”. Desde entonces este partido conservador ha desarrollado durante más de dos décadas las principales determinaciones del plan del 1988; eso sí, empleando sus propios criterios urbanísticos. Las políticas urbanas aplicadas intensificarán su intención de liberalizar el suelo y de impulsar, casi exclusivamente, iniciativas de carácter económico. Entidades de coparticipación público-privada llevarán a cabo un desarrollo urbanístico con el objetivo de hacer de Valencia una ciudad competitiva en el escaparate global. Para hacer atractiva la ciudad y fomentar la concentración de capital, el ayuntamiento de Valencia potenciará aquellas inversiones que minimicen las transacciones en tiempo y costos de las conexiones internas (urbanas) y externas (interurbanas). Estas altas necesidades de transporte son resultado de las propias características del modelo territorial y del sistema productivo basado en la especialización y la interdependencia espacial. De tal modo las transformaciones del espacio ya no se dirigirán tanto a satisfacer necesidades locales, como a actuar siempre pensando en la atracción de capitales externos para situar a la metrópolis en los primeros puestos del *ranking* mundial.

Bajo esta lógica de *city marketing*, la deuda pública generada pasará a ser considerada un simple efecto secundario de los beneficios que, supuestamente, reporta la venta de la urbe en el mercado internacional y, al mismo tiempo, potenciará un modelo de transporte que sirva de apoyo a la celebración de los Grandes Eventos (Fórmula 1, America's Cup, Global Champions Tour, etc.). De tal forma que la Obra Pública, materializada en las grandes infraestructuras

(estación del AVE, ZAL⁴⁹, Ronda Nord), terminará por asegurar⁵⁰ las ventajas competitivas y reforzar la imagen de modernidad y progreso de la ciudad de Valencia (Gaja, 2013:207). Tras veinticuatro años aplicando estas políticas, las desigualdades a la hora de utilizar la ciudad, y por consecuencia de acceder al empleo, la vivienda, la educación y la sanidad, se han intensificado y han terminado por hacer de Valencia una “ciudad pervertida” (Cucó, et al., 2013) por el urbanismo empresarial. En este sentido, el proceso de transformación urbanística ha sido acompañado de una reformulación simbólica que ha terminado por consolidar una imagen de “ensueño” (Santamarina y Moncusí, 2013) cuya definición condensa significado e identificación local. El técnico entrevistado confirma la importancia que tiene en su labor la necesidad de asumir esta imagen y manifiesta una posición crítica contra esta visión de ‘lo que es posible’:

Bueno, yo siempre he pensado que Valencia es la gran desconocida en España de la bicicleta. [...] Y Valencia, bueno, yo no la veo mal. Yo en España la veo mal en algunos aspectos, bueno, yo creo que es la gran desconocida, porque cuando vas a un foro ciclista, pues de Valencia no se habla, se habla de las otras cuatro⁵¹ y de Valencia nadie dice nada. Nos ignoran. Y sin embargo yo creo que tenemos sólo por los treinta y tantos años que llevamos, tenemos muchas cosas que ellos no han llegado a hacer. ¿A qué se debe eso? Pues posiblemente a que no hemos sabido vendernos y que aquí no se han creído nunca lo de la bicicleta [...], nunca se le ha dado políticamente la importancia que yo creo que tiene. Y eso a mí me sorprende que estos datos no salgan, pero en los últimos doce años

⁴⁹ La Zona de Actividad Logística (ZAL) es un centro de distribución de mercancías marítimas que, a pesar de haber sido declarado ilegal por el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, finalmente se ha llevado a cabo en la parte sur de Valencia (terreno de cultivo). Esto ha supuesto el desplazamiento de más de 300 familias y la desaparición de 750.000 metros cuadrados de huerta protegida.

⁵⁰ Algo sobre lo que nos advierte Arturo Soria y Puig (1980) es que establecer nuevas y mejores vías de comunicación entre dos núcleos desiguales, en términos generales no favorece a la menor; sino que suele aumentar la desigualdad y la dependencia. La supresión de la proximidad, a través de la velocidad, permite que las relaciones asimétricas entre las ciudades se intensifiquen, convirtiendo de este modo la no-distancia en un elemento de dominación que favorece al núcleo urbano más poblado y dinámico.

⁵¹ Sevilla, Barcelona, Zaragoza y San Sebastián.

los [...] presupuestos municipales destinados a infraestructuras ciclistas han ascendido a la cantidad de 75.000€. (ET.2)

El relato de nuestro informante permite ubicar las políticas relacionadas con la bicicleta dentro de la transformación espacio-temporal de la ciudad. Presenta a Valencia como una ciudad sorprendente cuyo aval proviene de su larga tradición ciclista y no de las actuales medidas implementadas. En este orden de cosas, al situar a la ciudad dentro de la vorágine competitiva hace efectiva la representación hecha desde el poder y establece una jerarquización entre las ciudades “abanderadas en España de la bicicleta”. Aquí el discurso subraya la poca importancia que las élites políticas valencianas han dado a la bicicleta y el hecho de que Valencia es “desconocida” e ignorada en el ámbito nacional del ciclismo urbano. A diferencia de otras ciudades mitificadas como referentes, Valencia no ha sabido/querido construir una imagen centrada en la bicicleta con la que definirse dentro del escaparate global del mercado ciclista; y es que, como señala este entrevistado “de Valencia nadie dice nada”.

1.2. La estrategia municipal de movilidad urbana.

Volviendo al tema que nos ocupa, Valencia se convierte en 2009, junto a Colonia y Budapest, en una ciudad de referencia para el “Plan de Acción de Movilidad Urbana” de la Unión Europea. Dentro de este marco, las líneas municipales se orientan entorno a tres temáticas generales: promover políticas integradas, optimizar la movilidad urbana y responder a las necesidades ciudadanas. Con respecto a la primera, entre junio y diciembre de 2013 se redacta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia (PMUSV)⁵². Dentro del segundo eje, el ayuntamiento establece la venta y pago electrónico de billetes (tarjeta Móbilis⁵³). Por último, y dentro del tercer ámbito, se introducen 270 paneles informativos digitales en las paradas de autobús urbano, se crea un portal de internet para

⁵² Este aspecto se trabajará con mayor profundidad en el capítulo 5.

⁵³ Con esta tarjeta se aúna en un billete el servicio de autobuses de la Empresa Municipal de Transporte (EMT) y los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (FGC).

planificar rutas en autobús, metro y tranvía (Google Transit Valencia) y se realizan diversas campañas sobre hábitos que favorezcan la movilidad sostenible (Semana Europea de la Movilidad). Sin embargo, al tiempo que se publicitan todas estas medidas, algunas de las cuales son meramente nominales⁵⁴, el ayuntamiento también facilitará la llegada en coche a la ciudad, construyendo infraestructuras subterráneas de estacionamiento⁵⁵ (Plan Municipal de Aparcamientos) y primará el desplazamiento privado motorizado, al establecer una regulación semafórica que penaliza tanto a los autobuses de transporte público (EMT⁵⁶) como a los modos autónomos de desplazamiento (peatón y ciclista).

Hay que señalar que Plan europeo incluye además la necesidad de compartir experiencias y conocimientos entre las ciudades para, de este modo, aprovechar las prácticas desarrolladas en asuntos tales como la seguridad de peatones y ciclistas, pues entiende que el intercambio de mejores prácticas puede aumentar la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública en zonas urbanas. En esta línea, en el año 2011 el ayuntamiento de Valencia a través de la Fundación InnDea, pasa a formar parte de la Red Española de Ciudades Inteligentes (RECI). Aunque dentro de esta red Valencia lidera el Grupo de Gobierno, Economía y Negocios, también participa en otros grupos como: “Innovación social”, “Movilidad urbana” y “Medioambiente, Infraestructuras y Habitabilidad urbana”. Ubicados en esta trama, cuyo objetivo es reducir el gasto y mejorar la calidad de las prestaciones mediante una gestión más eficiente de las infraestructuras y servicios públicos urbanos y el uso de las nuevas tecnologías, el rumbo de las políticas urbanas relacionadas con los desplazamientos se va a

⁵⁴ En concreto nos referimos a la Semana Europea de la Movilidad.

⁵⁵ Desde 1997 el ayuntamiento ha promovido la utilización del vehículo privado motorizado a través de los distintos Planes Municipales de Aparcamientos. En la actualidad Valencia tiene un total de 17.506 plazas subterráneas distribuidas entre 47 estacionamientos de vehículos motorizados.

⁵⁶ Debido a las constantes paradas de los ciclos semafóricos, los autobuses de la EMT registran una velocidad comercial media de 12,1 kilómetros hora, mientras que en coche esta velocidad comercial asciende a 21,1 km/h (PMUSV, 2013:149).

orientar hacia lo que se denomina “ciudades inteligentes”⁵⁷ (*Smart City*). Dicha noción, introducida por William J. Mitchell⁵⁸, es por ahora difusa, de uso tan extenso, múltiple (ambiguo) e impreciso, que prácticamente sirve como comodín para el cajón de sastre en el que se ha convertido la ciudad del coche. Probablemente por ello, se ha convertido en un término genérico, en una promesa modernizadora utilizada a la hora de proponer o justificar reformas urbanas de todo tipo y con el que se puede pensar también la movilidad urbana. El supuesto sobre el que descansa este concepto es sencillo: las ciudades pueden volverse lugares más eficientes, habitables y sustentables por medio del uso de infraestructuras tecnológicas. Así lo explica el técnico responsable de la elaboración del PMUSV:

Bueno, *smart city* se está hablando mucho. Es una palabra que se ha puesto de moda, todo tienen que ser *smart*. Al final, *smart city* es aplicar las tecnologías a la mejora de la movilidad; sobre todo tiene un papel importante en temas de gestión de la movilidad, dar información en tiempo real, comunicación del ciudadano con las empresas operadoras, hasta con el vehículo, cuando tú quieres venir a la ciudad darle información de dónde puedes estacionar, qué zonas están libres, un poco para optimizar esos itinerarios u optimizar el tiempo del usuario en esos desplazamientos [...] Por ejemplo, la app de EMT⁵⁹ a mí me gusta mucho. Yo creo que funciona muy bien. Eso puede ser una aplicación de *smart city*. Yo gano tiempo, en lugar de esperar en la parada espero en casa. Yo miro la app, ahí ves de aquí a 6 minutos llega el bus, pues en lugar de esperarme en la marquesina, espero en casa (ET.1).

Como se aprecia en el discurso anterior, el campo de la movilidad urbana es uno de los ámbitos en que la noción de *smart city* ha tomado fuerza. Desde esta perspectiva, gestionar la movilidad pasa por generar información en tiempo real mediante elementos tecnológicos que detecten una determinada acción externa

⁵⁷ En marzo de 2015 Ministerio de Industria, Energía y Turismo ha aprobado el Plan Nacional de Ciudades Inteligentes.

⁵⁸ Mitchell, W. J. (2003). *Me++: The Cyborg Self and the Networked City*. Cambridge: The MIT Press.

⁵⁹ Aplicación web que los usuarios pueden utilizar a través de Internet.

para que, de forma instantánea, se transmita al dispositivo móvil (teléfono, tablets...). Así, disponer de todo tipo de información se plantea como algo beneficioso para el ciudadano, ya que se supone que las nuevas inversiones en infraestructuras tecnológicas permitirán reducir la congestión del tráfico y minimizar los recorridos y los tiempos de los trayectos motorizados. Estos elementos reconfiguran la experiencia de lo urbano de tal manera que ya no se trata solamente de artefactos inteligentes que optimizan el desplazamiento, sino de una ciudad completa que mediante sensores y algoritmos es concebida como un 'entorno inteligente'. Indagando un poco en esta planificación estratégica, el técnico municipal expresa sus dudas sobre algunas aportaciones que el mentado enfoque puede ofrecer a la movilidad urbana sostenible:

A mí eso me asusta. Porque si vamos a poner la tecnología al servicio de que la gente vaya en coche con más facilidad, yo no sé si es muy inteligente. Entonces no te puedo, yo no estoy trabajando con esto y no te puedo dar una opinión concreta. Me asusta más por eso, por el uso que se le pueda hacer al concepto de *smart city* frente al concepto de sostenibilidad. Yo creo que son dos conceptos que desgraciadamente pueden estar uno en contra del otro. Si hacemos una ciudad inteligente y le damos al ciudadano toda la información para que pueda desplazarse con su coche en las mejores condiciones, nunca va a dejar de ir en coche. Si le damos información de que tiene un aparcamiento, que por este camino va a llegar enseguida al aparcamiento y va a estar la plaza libre [...]. Sí que tendrá cosas interesantes como el uso del vehículo eléctrico, facilitar su uso aunque con reservas; porque si vamos a cambiar también, si vamos a acabar cambiando los motores de explosión por motores eléctricos, pues yo creo que tampoco eso es sostenible y no está de acuerdo con la Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana, que lo que nos pide es que reduzcamos el uso de vehículos motorizados sin entrar si son de explosión o si son eléctricos. [...] Y no sólo es eso, no sólo es reducir emisiones, sino reducir el uso de vehículos motorizados en general [...] (ET.2).

Con este relato nuestro informante pone de manifiesto los posibles efectos negativos que pueden generarse en la ciudad inteligente al ubicar las soluciones del problema medioambiental en los sistemas de transporte propulsados con motores eléctricos y en facilitar información en tiempo real sobre el estado del tráfico. Para él, este enfoque inteligente va en contra de la sostenibilidad en la

medida que su preocupación sobre la ‘movilidad del futuro’ no pasa tanto por reducir las emisiones de efecto invernadero o por ofrecer información exhaustiva, sino por reducir drásticamente el uso del coche en la ciudad. La incertidumbre que genera supeditar el uso de la tecnología al servicio del automóvil alude a los riesgos que ello implica. Así, su sospecha sobre las consecuencias inesperadas que puede suponer esta manera de aplicar la tecnología incide precisamente en ese “efecto boomerang” que nos habla Beck (1998), en el sentido que la gente “nunca va a dejar de ir en coche”. Si bien en el primer fragmento estos efectos secundarios sobre la ciudad inteligente pasaban desapercibidos, en este segundo se revelan como prioritarios. Y es que precisamente por tratarse de un interlocutor que no trabaja este tema su visión sobre la perspectiva tecno-cultural de la movilidad es menos dogmática; de ahí que se distancie de la versión autorizada⁶⁰ del discurso institucional.

En cualquier caso, no debe olvidarse que en la última fase de este periodo, el apoyo indiscriminado al fomento del transporte motorizado también ha tenido que lidiar con algunas barreras. Por ejemplo, las que le imponen los límites energéticos o las críticas a sus efectos medioambientales. Las agendas del Ayuntamiento de Valencia y de otros muchos municipios, han dado buena cuenta de ello al sumar al lenguaje de la economía el de la sostenibilidad (Ferrer y La Roca, 2003). Y es que hoy en día, mantener la legitimidad de las políticas pasa por revestirse de un aura de cambio capaz de conjugar las nuevas condiciones con los antiguos intereses. Ejemplo de ello son tal vez algunas de las iniciativas políticas adoptadas en materia de desplazamientos urbanos en bicicleta que a continuación analizaremos.

⁶⁰ Este aspecto se trabajará con mayor detalle en el capítulo 5.

2. Las políticas de ciclismo urbano en la capital del Turia.

2.1. La bicicleta en el primer gobierno democrático de Valencia.

Viejas y nuevas bicicletas circulan por la ciudad de Valencia de forma cotidiana desde hace años. Aunque parezca una novedad, la bicicleta en la capital del Turia ha estado siempre presente: a finales del siglo XIX como un deporte de calle y a principios del siglo XX relegada a un segundo plano por los medios motorizados y el transporte colectivo urbano. Si bien inicialmente primó el carácter competitivo (Sirera, 2008), con el tiempo se han sumado aquellos usos que lo conciben como un vehículo cotidiano de desplazamiento. Ahora ya no se trata sólo de hacer carreras por la ciudad o en los velódromos, sino de salir de casa, disfrutar del paseo y/o llegar al destino. Las particularidades topográficas (llana), climatológicas (clima mediterráneo) y de extensión (núcleo urbano compacto y de tamaño medio) han facilitado su continua presencia en la ciudad. Sin embargo, la creciente motorización de la sociedad valenciana (García, 1999) ha terminado por convertir a Valencia en un lugar complicado para la práctica masiva del ciclismo urbano.

El interés por fomentar el uso de la bicicleta como modo autónomo de desplazamiento lo podemos ubicar en los primeros gobiernos democráticos de la ciudad. Valencia fue de las ciudades pioneras en incorporar infraestructuras ciclistas y en 1982 se construyeron 2,5 Km de carril bici en la prolongación de la Avenida Blasco Ibáñez al mar hasta la calle Serrería. En la versión de avance del PGOU de 1985 se hacían diversas propuestas orientadas a favorecer el trasvase de viajes motorizados a la bicicleta. Las medidas, ambiciosas para la época, buscaban configurar una red ciclista de 111,6 Km (97,1 km red básica y 14,5km red de recreo)⁶¹. Finalmente en la versión definitiva del PGOU de 1988, la red básica constituida por nueve recorridos radiales, dos transversales Oeste-Este y tres ejes Norte y Sur en el este de la ciudad, desaparece. En 1987, con

⁶¹ Estas vías ciclistas se implantarían en dos fases. Una primera de 45,6 Km (33,6Km de red básica y 12,4 Km de red de recreo) y una segunda de 66 Km (63,5 Km de red básica y 2,5 Km de red de recreo).

los tramos de carril-bici de Blasco Ibáñez, Avenida de Aragón y Gómez Ferrer ya ejecutados, se da un acontecimiento singular que afectará a la imagen del incipiente carril bici por la acera (acera-bici): los grupos en la oposición de entonces, Unió Valenciana⁶² y Alianza Popular⁶³, realizan una acción de calle crítica con las infraestructuras ciclistas al considerar que las aceras-bici eran un dispendio muy alto para las arcas municipales e innecesarios dado su escaso uso. Desde entonces, debido a la fuerte crítica, los nueve kilómetros ya implementados que conectan el centro de la ciudad con los campus universitarios de la Universidad Politécnica de Valencia (UPV) y la Universidad de Valencia (UV), quedarán durante muchos años como las únicas medidas ciclistas en la ciudad⁶⁴. Así lo narra uno de los ciclistas urbanos que por aquella época ya utilizaba la bicicleta de forma cotidiana:

Yo empecé a ir en bici en el año 75 y bueno, como te comentaba antes, primero aparecieron los carriles y prácticamente no los utilizábamos porque los que íbamos en bici, como no había más que uno, no ibas a ir a buscarlo. ¿Cómo era circular en bici? Era un jugarse la vida, quiero decir muchísimo más que hoy. Era jugarse la vida en todos los sentidos, y luego había como una burla por parte de la ciudadanía, la gente del pueblo se burlaba, dónde va el chaval este en bicicleta... así era circular, una especie de bicho raro (EA.14).

2.2. La bicicleta y el cambio del gobierno conservador.

2.2.1. Red de carriles bici.

Desde que el Partido Popular entrara a gobernar en 1991 en la ciudad de Valencia, la construcción de carriles bici ha pasado por tres etapas distintas. La primera durará hasta 1997 y se dará un giro a la postura mantenida en los momentos en los que el PP ejercía la oposición. Enmarcado dentro del plan de

⁶² Vicent González Lizondo (UV).

⁶³ Martín Quirós (AP).

⁶⁴ Entre 1987 y 1991 se construyó un kilómetro de carril bici.

aceras de 1994, la implementación de diez nuevos kilómetros de carril bici servirá al consistorio municipal para comenzar a fusionar la construcción de infraestructuras específicas para la bicicleta con el discurso de mejora espectacular y promoción del ciclismo urbano. Siguiendo este patrón narrativo, la red ciclista irá en aumento a lo largo de los años. Así, se pasa a un segundo periodo, que va desde 1997 hasta 2007, caracterizado por una escasa inversión municipal y por el predominio de la iniciativa privada como promotora del carril bici. Al no haber sido acompañada de un esquema de la red principal en el PGOU, esta fórmula público-privada ha terminado por supeditar el trazado del itinerario específico a otros intereses no relacionados con la práctica del ciclismo urbano. La incomodidad del recorrido, junto a la invisibilidad que se le otorgaba a la infraestructura por ubicarse en calles secundarias, animó al colectivo Valencia en Bici a dignificar el uso y la visibilidad de la bicicleta mediante las *ciclocalles*⁶⁵. A pesar de este empuje ciudadano, se construirán un total de 66 kilómetros de carril bici que, de manera desordenada, irán restando espacio al peatón o, en las menos de las ocasiones, a la parte del espacio destinado al aparcamiento en doble fila del automóvil privado en lo que se denominan pistas-bici⁶⁶. El técnico municipal al cargo del servicio de circulación y transporte nos habla al respecto:

[...] el diseño de todas las iniciativas ciclistas ha partido [...] de este servicio, no así la construcción. Aquí sí que hemos hecho los proyectos específicos de carril bici, pero muchos tramos, muchísimos tramos los han ejecutado u otros servicios u otras administraciones, mejor dicho integrados en proyectos de urbanización o incluso iniciativas privadas como puedan ser los PAI. Sí que la planta, las directrices de la red y las...la mayoría de los

⁶⁵ Una ciclo-calle entra dentro del concepto denominado apaciguamiento del tráfico, y es por lo tanto una medida que no segrega a los ciclistas del tráfico sino que los integra en el mismo, pero bajo condiciones de seguridad mayores. Para los distintos grupos de ciclistas urbanos españoles, las ciclocalles son calles de la trama secundaria del viario que mediante su señalización y acondicionamiento, forman una red de vías de circulación recomendada y preferente para la movilidad en bicicleta (López, 1998:10).

⁶⁶ La pista-bici es una vía ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras. En este tipo de vía aunque se sitúe al mismo nivel de la calzada puede estar físicamente separado del tráfico motorizado para evitar que se invada indebidamente el espacio habilitado para los ciclistas.

casos las soluciones de diseño sí que han sido dadas por este servicio [...]
(ET.2).

A este periodo centrado exclusivamente en la creación de acera-bici, carril-bici y pista-bici, le sigue un tercero que desde 2008 hasta nuestros días introducirá cambios en la creación e imagen de los itinerarios ciclistas. En esta última etapa, el ayuntamiento pondrá en marcha un conjunto de medidas que gracias a la financiación estatal (Plan E) y autonómica (Plan Confianza), permitirán a Valencia “ser una ciudad importante” en materia de ciclismo urbano. Así, por un lado, gracias a la inversión externa, el consistorio municipal ejecutará dos proyectos urbanísticos; por otro, debido al creciente uso de la bicicleta, realizará un cambio normativo sobre la circulación urbana. La primera actuación urbanística se anuncia en septiembre de 2008 bajo el denominado “Plan de desarrollo de itinerarios ciclistas”. Presentado durante la semana de la movilidad sostenible y conformado por diecisiete kilómetros de carril bici y treinta y cuatro ciclocalles (en total veintidós kilómetros), el proyecto tendrá el objetivo de “tejer una tela de araña” entre los distintos barrios de la ciudad. Con esta metáfora la corporación municipal da coherencia a toda una orientación discursiva en la que se representa a sí misma como un agente que de forma natural va a ordenar el espacio ciclista de la ciudad. La imagen pública, construida retóricamente, permite ubicar en el imaginario socio-espacial que la fractal e intrincada maraña de infraestructuras ciclistas desaparece ahora en favor de una red ciclista cohesionada. Con ello se quieren resaltar tanto las nuevas propiedades de las infraestructuras, de aspecto y distribución, como el nuevo rumbo de las políticas urbanas; pues hasta este momento las vías segregadas habitualmente se habían ubicado en calles pertenecientes al entramado secundario del viario y con un trazado excesivamente zigzagueante.

Nuestra prioridad en las últimas actuaciones es la conexión de tramos para dar continuidad a los itinerarios servidos por carril bici, habida cuenta que el proceso de desarrollo de la red contiene determinados itinerarios que están contruidos parcialmente y tramos faltos de conexión. Por eso, con esta actuación, se da continuidad a una importante zona del norte de la ciudad (Nota de prensa del Ayuntamiento de Valencia).

Sin embargo, la accesibilidad de los coches no se verá afectada en la medida que “los vehículos a motor que decidan no pasar por las ciclocalles tendrán una alternativa por la calle paralela”. En este sentido, las reformas ejecutadas en las Grandes Vías y en el Plan de Intervención de Ruzafa, se alejan de las anunciadas retóricas de cambio para continuar excluyendo y escondiendo el uso cotidiano de la bicicleta. En el primer caso, el consistorio municipal no cree conveniente incluir carriles bici en su proyecto de reforma para las grandes vías del Marqués del Turia y Fernando el Católico al considerarlos un asunto complejo cuyos “riesgos” no merecen la pena asumir. El razonamiento utilizado, si bien se justifica desde el factor del riesgo, esconde, a su vez, una falta de voluntad política por cambiar el peligroso modelo del tráfico veloz en las principales avenidas de la ciudad. En el caso de la actuación municipal sobre el barrio de Ruzafa el ciclista se verá excluido de la calzada mediante un carril bici segregado sobre la acera (acera-bici). Así, la distribución propuesta para una calle de doce metros de ancho se destina el 41,66% al coche (aparcamiento y calzada), el 37,5% al viandante, el 10% a la bicicleta y el 10,83% al mobiliario urbano (farolas, arboles...). Por todo ello parece que el “Plan de desarrollo de itinerarios ciclistas” es una actuación que busca más proyectar el deseo de efectuar un plan “bonito, ambicioso, práctico y de futuro” (*Las Provincias*, 19/08/2008), que una actuación que aspire a moderar el tráfico motorizado y limitar la accesibilidad del coche. La idea de la recuperación y recualificación de los espacios públicos ‘ganados al automóvil’ mediante las ciclocalles, objetivo básico para Valencia en Bici, queda supeditada a los ‘entornos accesibles’ en el sentido que responde a un espacio estructurado y diseñado de tal modo que el automóvil pueda seguir siendo utilizado con comodidad, seguridad y eficacia en el mayor número de barrios.



Imagen 4. Plan de reforma de Ruzafa. Fuente Ayuntamiento de Valencia.

Al mismo tiempo que se ejecutan las obras del “Plan de Itinerarios Ciclistas”, el ayuntamiento pone en marcha una segunda actuación relacionada con la planificación urbana de la bicicleta. Este proyecto tendrá un marcado carácter recreativo y tratará de “reordenar la circulación de personas por el jardín del Turia”. Con retraso y sobrecostes, la mejora de la red de transporte para bicicletas en el antiguo cauce del Jardín del río Turia conformará un itinerario de 18 kilómetros que permitirán a los ciclistas ir por un “carril bici auténtico” desde el parque de Cabecera hasta el mar. Con esta actuación se pretende dar solución a los crecientes conflictos entre los ciclistas deportivos⁶⁷ (cuya conducción suele ser agresiva y veloz) y el resto de usuarios del parque. Las soluciones adoptadas, al ir delimitando los usos del suelo, han ido convirtiendo el espacio del parque fluvial en un sucedáneo de carretera. Las expresiones utilizadas por el consistorio de “reordenar la circulación” y “carril bici auténtico” resaltan precisamente el carácter caótico del, hasta entonces, espacio compartido. Según esta mirada, la falta de señalizaciones que ordenen el uso del espacio y la existencia de falsos lugares de tránsito ciclista convierten al Jardín del Turia en un lugar poco armonioso. Es por ello que el ayuntamiento, además de segregar los usos del espacio, termina por ubicar radares de velocidad para bicicletas en alguno de sus tramos.

2.2.2. Ordenanza municipal

A estas actuaciones hay que sumar la modificación legislativa en materia de posibilidades de uso de la bicicleta en la ciudad. En mayo de 2010 entra en vigor la nueva Ordenanza de Circulación de Valencia (OCV) cuyo objeto será:

[...] regular la circulación de vehículos y peatones, compatibilizando la necesaria fluidez del tráfico con el uso peatonal de las calles y regular

⁶⁷ Es importante señalar los diversos colectivos pro-bici tienen una imagen negativa sobre la circulación cotidiana por el parque del Turia. A sus ojos se trata de un itinerario incómodo y poco directo que además invisibiliza la práctica urbana del ciclismo, de ahí que sea poco utilizado por ellos.

asimismo la realización de otros usos y actividades en las vías de competencia municipal (OCV, 2010:5).

Se trata de una normativa que intenta conciliar los distintos usos que se dan en el espacio limitado de la calle. Para ello se reglamentará tanto el tránsito y la seguridad vial, como la circulación general de vehículos, de camiones, de mercancías peligrosas, de bicicletas, de peatones, las paradas y estacionamientos en la vía pública, la carga y descarga, los vados, la grúa y la inmovilización de vehículos y las mudanzas. En el caso que nos ocupa, se trata de una ordenanza que abogará por la creación de áreas con velocidad reducida, al tiempo que pautará la circulación y el estacionamiento de las bicicletas.

Respecto al primer aspecto, con esta nueva normativa el ayuntamiento introducirá las calles 30 - desarrollas en la ordenanza como ciclocalle (art. 35)- y las zona 30. Así, comenzando en el barrio del Carmen, se señalarán un conjunto de espacios urbanos en los que la prioridad será del viandante y del ciclista. Sin embargo, años más tarde, alguna de estas calles, como La Paz, perderá su denominación. Al haber hecho una adaptación mediante la inclusión de señales de tráfico y no una adaptación mediante cambios espaciales, las prácticas cotidianas de los vehículos motorizados no se vieron realmente afectadas por la medida. Con su decisión de eliminar la palabra “zona” el ayuntamiento se protege frente a la responsabilidad que conlleva no adaptar el espacio a los requerimientos de seguridad necesarios para la zona 30 y hace evidente la existencia de una jerarquía a la hora de planificar los flujos urbanos de circulación, donde la intensidad de tráfico será el criterio de partida que marcará la distribución espacial de la calle. Así queda reflejado en el siguiente fragmento extraído de la transcripción del pleno municipal:

El actual Reglamento General de la Circulación permite cruzar a los peatones las calles incluidas en Zona 30 con prioridad, lo que se ha considerado una circunstancia negativa para la seguridad vial en la calle de la Paz dada la intensidad importante de vehículos y autobuses que soporta y existiendo, por otro lado, aceras a distinto nivel y cruces semaforizados, por donde canalizar los flujos peatonales. Por esta razón se ha considerado conveniente sustituir la señal S-30 de inicio de Zona 30 por la señal R-301

que limita la velocidad a 30 kilómetros por hora (Acta del pleno del 25 de octubre de 2013:236).

Otro de los aspectos que la ordenanza regulará es la manera en la que la bicicleta urbana puede desplazarse por la ciudad. A diferencia del Reglamento General de Circulación, que se enseña en las autoescuelas, esta normativa no se instruye a través de ninguna institución u organismo público y su divulgación se realiza, principalmente, a través de la prensa local y, de forma esporádica, con unas octavillas en las que se recogen algunos artículos relacionados con la bicicleta. La filtración ejercida desde los medios de comunicación de masas por un lado no termina de aclarar las posibles ambigüedades o matices que toda norma tiene; por otro, recalca los aspectos punitivos de la ordenanza⁶⁸. Lo interesante es que este mensaje taxativo y disciplinario genera una ambivalencia cognitiva en el sentido que el ciclista urbano tiene interiorizados unos hábitos adquiridos de circulación que en la nueva regulación ya no sabe si están considerados ilegales. Así, por ejemplo, lo expresa un simpatizante de los colectivos pro-bici en el transcurso de una bicifestación:

[...] la verdad es que salgo ya con bici con *stress*, cuando antes era... siempre ha sido un placer coger la bici, me gusta, pero... ahora siempre es estrés porque ya no sabes si vas bien, si no vas bien... Automáticamente, tanto tiempo llevando la bici sin esas nuevas leyes coges hábitos que hoy en día son malos, considerados como malos y que no sé, a lo mejor tú no te quitas de un día para otro, así como así, como... ir en dirección prohibida ejemplo de una calle que posiblemente en bici muchos lo hemos hecho para recortar un poco lo que es el trámite [...] y ahora te ves que te van a clavar 200 pavos para esto... me parece bueno no sé... es una locura un poco, ¿no? (1ª Bicifestación "Por las Grandes Vías también en bici". Entrevista de campo).

Desde esta perspectiva la ordenanza se convierte en un dispositivo de poder que encorseta y paraliza la habitual práctica ciclista. En este sentido, la incoherencia

⁶⁸ Por ejemplo en el titular de Las Provincias del 25 de mayo de 2010 se decía: "Los ciclistas pagarán multas de hasta 300 euros si usan el móvil o llevan auriculares".

y discontinuidad en el trazado de la infraestructura específica obliga a que el ciclista urbano, en sus itinerarios cotidianos, tenga que asumir la posibilidad de ser sancionado (riesgo a ser multado) o asumir el peligro que comporta bajar a la calzada en una ciudad con un tráfico no pacificado. Así por ejemplo, encontramos algunos artículos en la ordenanza que o bien dificultan, o al menos no facilitan, el paso de medios dependientes a medios autónomos⁶⁹; o bien, comparativamente con otros vehículos, discriminan al ciclista al imponerle más reglas que al resto⁷⁰. Las “campañas preventivas”⁷¹ de seguridad sobre la circulación ciclista serán el mecanismo práctico a través del cual el ayuntamiento establecerá el ‘buen’ orden, esto es, las conductas que quedan una vez la ordenanza ha impedido todas aquellas que ha prohibido. El hecho de que con las nuevas normas exista siempre la posibilidad de castigo, más que facilitar la circulación de bicicletas genera incertidumbres, miedos y sentimientos de indefensión. Esta es valoración que hace uno de los activistas sobre el tema de la ordenanza:

Es una ordenanza que tiene los *tícs* tradicionales de ver la bicicleta un poco como un vehículo sospechoso, regularla a partir de mecanismos muy preventivos, de decir... que no hagan esto, si hacen esto sanción [...]. Pero bueno, dicho lo cual, ha tenido que tomar acta de que existe, tomar acta de que cada vez se usa más y dar una cierta salida. La ordenanza luego es muy poco flexible [...] con realidades inocuas que se han llegado a reconocer [en otros países] (EA.17).

En definitiva, todo este conjunto de medidas relacionadas con la remodelación del espacio público y la modificación de las normativas que regulan la circulación urbana, constituyen el marco con el que la ciudad de Valencia va a prepararse para la llegada del servicio de transporte individualizado de bicicletas. Una

⁶⁹ Concretamente nos referimos al artículo 39 relacionado con el estacionamiento de bicicletas.

⁷⁰ Concretamente nos referimos a artículo 36 relacionado con las normas generales de circulación en bicicleta.

⁷¹ La primera campaña duró dos semanas, del 28 de noviembre al 11 de diciembre de 2011. En los tres primeros días 530 ciclistas fueron multados.

medida, que como a continuación podremos ver, marcará un antes y un después en el status social de la bicicleta y del ciclista urbano.

2.2.3. Valenbisi. Un servicio de transporte ecológico al alcance de la ciudadanía.

Antes de la aparición de Valenbisi en las calles de la ciudad, el proyecto de bicicletas de libre intercambio tuvo ciertas controversias. Para entender este conflicto hay que remontarse a 1994 cuando el ayuntamiento aprobó el proyecto de distribución y ubicación del mobiliario urbano presentado por la empresa “El Mobiliario Urbano S.A” (filial de JCDecaux). No exento de polémica⁷², a dicha empresa se le adjudica hasta 2014 un contrato de explotación publicitaria sin canon⁷³. Tiempo después, y con el acuerdo aún vigente, el equipo de gobierno decide comprometer la superficie propagandística de la ciudad a cambio de la gestión y mantenimiento del programa de bicicletas, dicho de otro modo, el ayuntamiento vincula la autorización del servicio de alquiler de bicicletas con el de explotación publicitaria del mobiliario urbano. De tal modo facilitan que JCDecaux, al ser ya concesionaria de la publicidad, sea la única empresa capaz de cumplir el pliego de condiciones que permite instalar y explotar el servicio de ‘bicicletas públicas’. Así, a pesar de que dos empresas valencianas (Doyoubike y Valencia Bikes Tours) presentaron un recurso al pliego por considerar que las condiciones establecidas difícilmente podían ser cumplidas y de que la otra gran multinacional del sector, Clear Chanel, fuera rechazada por una ‘cuestión de forma’; en octubre de 2009 y como única empresa candidata, se contrata a

⁷² En 1992 el propietario de JCDecaux, Jean Claude Decaux, fue condenado por soborno en Lieja (Bélgica). Este hecho choca con la Ley de Contratos del Estado que por aquel entonces prohibía que durante los 5 años siguientes a la infracción fueran adjudicatarios quienes se hallaban procesados o condenados por tales delitos. Finalmente entre 1995 y 2000 se aparta estratégicamente de su principal empresa española (El Mobiliario Urbano S.A) para evitar todo el daño posible que le pudiera causar una eventual incapacidad por Hacienda.

⁷³ El canon es un pago periódico que el franquiciado tendría que hacer al ayuntamiento una vez el negocio está en marcha, y mientras dure su vigencia. A cambio, JCDecaux paga la electricidad que consumen sus soportes, repone y suministra papeleras, bancos o contenedores de pilas usadas, lo que supone unos 13.000 euros anuales. En los 20 años que dura la concesión, la empresa debería invertir 11,7 millones de euros. El beneficio de explotación comercial se estima en 43,9 millones de euros, 30 millones más. (El País, 4 de noviembre de 2007).

JCDecaux para la instalación, gestión integrada y mantenimiento del sistema de transporte público individualizado de bicicletas⁷⁴.

Esta polémica, que en principio podría parecer superflua, manifiesta sin embargo la magnitud comercial que ha tomado el fenómeno de las 'bicicletas públicas'. En este sentido las infraestructuras de préstamos encajan perfectamente con las premisas que incluye el ayuntamiento en su agenda política neoliberal. Representa un servicio externalizado (de gestión privada), en el que se publicita la innovación tecnológica y con el que aparentemente se hace de Valencia una ciudad vertebrada en torno al concepto de 'movilidad sostenible'. Como señalan diversos autores (García, 2006; Naredo, 1997; Santamarina, 2006), éstos vocablos dan forma a discursos muchas veces imprecisos y ambiguos en sus significados, pero con intereses marcadamente orientados por la industria, los gobiernos o en general por el capitalismo. Lo característico en nuestro caso es que si bien se discutió públicamente acerca del retraso de la implantación o del proceso de licitación, nunca se hizo sobre la privatización el espacio público a través de la publicidad y la consecuente contaminación visual. Así, tal y como lo expresa en el siguiente fragmento un activista, el marcado carácter ecológico del nuevo proyecto terminó por neutralizar las críticas públicas que sin embargo sí se realizaron a nivel interno en los grupos pro-bici de la ciudad:

Discutimos internamente qué significaba eso de dar apoyo a una empresa como ésta, pero al final valoramos que nos manteníamos un poco al margen de su negocio, o sea del juicio sobre su negocio y que priorizamos lo que consideramos que era positivo para el fomento del uso de la bicicleta en la ciudad [...], de hecho murieron de éxito, [...] ahora bien, eso se enmarca dentro de una política que era con la que en principio no estamos de acuerdo que es la asociada con el mobiliario urbano [...] nos ofrecimos a participar en el proyecto, porque es tal y como nos lo vendieron: vosotros sois un colectivo asentado aquí... venia un chaval de Madrid, muy

⁷⁴ La administración ha señalado el alto coste que conllevaría municipalizar este servicio, y lo rentable que sale para las arcas públicas aceptar la oferta de esta empresa. No obstante, en el balance que realizan los responsables políticos de entonces se deja de lado los honorarios que la administración podría percibir si fuera ella directamente quien gestionara la actividad publicitaria o si exigiera cobrar el canon de publicidad y explotación del servicio de bicicletas.

prometedor, de muy buenas maneras y claro, una vez tuvo la carta, se olvidó de sus promesas, nosotros no teníamos ninguna posibilidad de exigir nada.
(EA.11)

Convertidas en un elemento de cambio pensado para incrementar la presión publicitaria en las ciudades en las que se emplaza⁷⁵, la bicicleta público-privada se transforma en una estructura transnacional de producción, circulación y significación cuyos amplios beneficios⁷⁶ se han presupuesto tan evidentes que implantarlo en Valencia no ha precisado de una discusión previa. En este sentido, ha generado un ‘nuevo’ perfil de ciclista urbano que vive ajeno al de las personas dotadas de la autonomía de su propia bicicleta. Es un ciclista que, como diría Illich (1994), se ha convertido en “usuario” en la medida que ha sido moldeado desde la industria del transporte. Desplazándose con bicicletas idénticas, el usuario se sabe limitado por las franjas horarias del trabajo (horas punta y horas valle), al tiempo que se introduce en el funcionamiento del mercado en la medida que la abundancia o la escasez de bicicletas marcarán su conducta. De este modo, el sistema Valenbisi no sólo significa la ‘ciudad sustentable’, sino que además redefine la posición del ciclista en oposición a la bicicleta particular:

La bicicleta pública aparece como negocio de usuarios de la bici y no como demanda de los grupos ciclistas, porque todos tenemos nuestras bicis y lo que queremos es potenciar la actividad de bicicletas, la fabricación de bicicletas, la venta de bicicletas y que de por ahí le viniera el estatus. Entonces la bicicleta pública aparece como un negocio capitalista, de hecho son multinacionales [...] yo le decía una vez a Albert cuando sube uno de ellos ahí y te preparara un Power Point súper técnico [...] ¿no te recuerda el lenguaje de un anuncio de venta de coches, pero que dicen lo mismo, pero que el objeto en vez de ser un coche es una bici? [...] te vendía el mensaje de: adquiera usted señor ayuntamiento la bicicleta pública. El discurso es el mismo, [...] el puro negocio, porque claro, han entrado como

⁷⁵ Por ejemplo en Valencia la superficie máxima de explotación publicitaria que obtiene a cambio del servicio tendrá una extensión aproximada de 4.695 m², distribuida en 866 paneles de mobiliario urbano repartidos por la ciudad.

⁷⁶ Sin embargo como señala Ricci (2015) estos beneficios se distribuyen de forma desigual, ya que los usuarios son típicamente masculino, más joven y en posiciones socioeconómicas más favorecidos que el promedio.

un elefante en una chatarrería en muchos ayuntamientos; porque claro, fue tal boom y tal la presión mediática y de venta de estas multinacionales que claro, de repente me veo que venden la bicicleta pública a ciudades como Alcira (EA.14).

Como señala este histórico activista, la bicicleta público-privada ha sido publicitada con tal intensidad que se ha convertido en un fetiche para los ayuntamientos⁷⁷. La creencia de su poder no radica tanto en la exigencia de los habitantes del municipio como en la de sus gobernantes por inscribir a la ciudad en el desarrollo sustentable. Independientemente de las características particulares de cada localidad, la mera presencia de este servicio parece que vaya a incrementar la sostenibilidad a través de la práctica ciclista, aunque no haya evidencia de que el uso compartido de bicicletas reduzca significativamente la congestión del tráfico, las emisiones de carbono y la contaminación (Ricci, 2015). En contraste, la opinión de los grupos pro-bici sobre el fomento del ciclismo urbano se desmarca de la lógica capitalista del mercado global y se define a partir de concepciones locales en las que se pone de relieve la necesidad de implicar a las pequeñas y medianas empresas de fabricación, venta y reparación. Es precisamente este hecho el que nos señala nuestro informante, que nos pone en la pista sobre la necesidad que tiene el poder económico de monopolizar todo aquel producto susceptible de beneficio y la connivencia de las administraciones públicas para facilitarlos. Y es que, como nos relata otro de nuestros informantes, esta forma de actuar permite a la corporación municipal y a la empresa multinacional hegemonizar un modo de desplazamiento que estaba surgiendo en sus bordes institucionales. Ahora la realidad del ciclismo urbano pasará a ser la bicicleta pública, presente en casi todos los

⁷⁷ Desde la primera experiencia en España, en 2003, se han implementado en total 128 sistemas. El mayor aumento en el número de sistemas se produjo entre 2007 y 2010, siendo 2009 el año de mayor crecimiento. El punto álgido se alcanzó en 2010 con 100 sistemas en funcionamiento en todo el país. En 2010 el número de sistemas empezó a descender debido a las clausuras y a la reducción de inauguraciones. El mayor descenso se registró en 2012. La tendencia descendente iniciada en 2010 continúa hoy en día. Finalmente hay en la actualidad 64 sistemas de bicicleta públicas funcionando en España. (Castro y Anaya, 2015). Esta tendencia ha convertido a España en el tercer país del mundo en poseer este tipo de bicicletas (a 31 de diciembre 2014 había un total de 25.084). Sin embargo, el uso de la bicicleta como vehículo cotidiano de desplazamiento está por debajo del 5%, lo que supone ocupar el puesto 21 en la Europa de los 28.

barrios, que inundando la ciudad se hace real por su propia presencia y que según este activista pro-bici, ejerce un impacto desideologizador:

[...] cuando yo digo desideologiza estoy pensando en que los colectivos de ciclistas urbanos han hecho un esfuerzo de representación ideológica más amplio y la bici se convierte así en uno de los elementos de identidad del grupo y también de representación de la posición de cada uno, independientemente de las características prácticas. Esa es una ideología. Eh... la otra ideología, que también tiene elementos comunes en el sentido de que utiliza otros elementos para hacer su representación, para marcar su identidad... en lo que atrae Valenbisi es que... elimina un poco esos elementos ideológicos de la bici que existan hasta ese momento y que tiene la consecuencia negativa porque se asocia como símbolo de un grupo. Tiene el problema de que esa identificación cierra también, por lo tanto rompe a la secta, para decirlo en términos muy brutos, de los ciclistas y ya se puede uno ir en bici sin necesidad de comulgar con todo lo que representa o todo lo que aparentemente está entorno a la bicicleta y en ese sentido decía que desideologiza, te permite a ti ir en bicicleta sin que nadie en una bicicleta estándar de servicio público [...] piense que ahora te has hecho hippy (EA.11).

En esta lucha por representar a la bicicleta y al ciclismo urbano, la coalición público-privada despolitiza un objeto y una práctica que durante muchos años había sido significada por los grupos pro-bici. Ahora la crítica ecologista al modelo desarrollista del transporte motorizado queda absorbida en el proyecto neoliberal, que con el nuevo dispositivo da satisfacción parcial a la crítica sin por ello poner en cuestión la equivalencia del sistema de bicicletas igual a ciudad sostenible. De tal modo, desde las instituciones públicas Valenbisi se plantea como un proyecto capaz de dinamizar por sí solo el modelo urbano hacia la sostenibilidad. Sin embargo, para el colectivo pro-bici, lo hace parcialmente, pues para ellos la bicicleta compartida si bien puede incrementar la práctica ciclista en la ciudad necesita ser acompañada de medidas complementarias y un apoyo más amplio a la movilidad sostenible para prosperar.

Presentado por la alcaldesa como un servicio destinado a ser un medio de transporte alternativo y ecológico, y “no como un servicio para pasear”, el sistema de bicicletas Valenbisi se inaugura el 21 de junio de 2010 (tres días antes del

Gran Premio de Europa de Fórmula 1), en un acto de calle donde las autoridades municipales y el presidente de la empresa adjudicataria, JCDecaux, comparten protagonismo. El éxito de este servicio es indudable. A los 15 días se alcanzan 1.100 abonados y continúa aumentando hasta ‘tocar techo’ en junio de 2012 con 112.290 inscritos⁷⁸. A pesar de las averías del sistema, los desencantos, las múltiples problemáticas⁷⁹ y la subida constante de precios⁸⁰, la valoración general que hacen sus clientes es positiva, siendo el servicio de alquiler mejor evaluado entre las ciudades del Estado español (RACE Eurotest, 2012). Profundizando un poco en la experiencia del usuario nos encontramos que éste ha de ir a pie hasta la estación de origen, donde puede encontrar o no una bicicleta. Si no la encuentra, ha de ‘buscar suerte’ e ir caminado a otra (u otras) estaciones próximas. A continuación, ha de circular por la ciudad, con todas las dificultades que pueda encontrar, hasta llegar a su lugar de destino. Una vez allí, puede no encontrar sitio en el que estacionar, por lo que tendrá que buscar un nuevo anclaje. Finalmente, ha de caminar hasta su objetivo, que dependiendo del lugar en el que aparcó, puede estar más o menos cerca. Con este relato genérico sobre el funcionamiento del Valenbisi queremos destacar que lo que el usuario más aprecia a la hora de valorar la bicicleta público-privada es poder llegar del punto A al punto B, a pesar de que ello implique una experiencia tediosa similar a la de aquel que se queda parado en un atasco o como la de aquel que ve pasar un metro o autobús lleno y tiene que esperar al siguiente. En este sentido, el técnico municipal nos habla sobre el equilibrado de las estaciones de anclaje y las razones por las que se hace complicado distribuir de forma equitativa las bicicletas por la ciudad:

⁷⁸ En febrero de 2014 el servicio cuenta con 87.956 abonados de larga duración.

⁷⁹ Por un lado las relacionadas con colocación de los paneles publicitarios, que al ubicarse en puntos de interés empresarial molestan y/o dificultan la visibilidad y el movimiento del ciclista y el viandante. Por otro, las coercitivas derivadas de unas cláusulas abusivas incluidas en el contrato del servicio y que según una sentencia judicial están obligados a modificar. A ellas tenemos que sumar las derivadas de los nuevos usuarios que por considerar insegura la calzada se suben a la acera y aquellas relacionadas con las características particulares de la bicicleta (peso desequilibrado, rueda maciza de poca adherencia, etc.) que hacen peligroso el desplazamiento.

⁸⁰ En cuatro años y medio el precio del abono anual se ha incrementado un 62,27% (ha pasado de 18€ en 2010 a 29,21€ en la actualidad).

[...] ellos [JCDecaux] tienen una programación y los medios que ofertaron [...], que hay que decir que nunca se podrá satisfacer las necesidades del sistema con esos medios. Un remolque tiene 14 bicicletas y moverse por la ciudad no es rápido. De manera que un vehículo de esos, de remolque, a la hora no mueve más de 25 bicicletas. Eso es una basura, es una cantidad muy baja, si pretendemos equilibrar el sistema [...] Cuatro remolques por 25 bicicletas hora, sólo pueden mover 100 bicicletas a la hora. En hora punta mover 100 bicicletas, pues no hacemos nada [...] o sea yo al principio estaba sí estaba esperanzado, sí que pensaba que el equilibrado era muy importante, pero la realidad se ha...es muy tozuda y hay que asumir que no tenemos recursos para que eso funcione y que hay que asumir los usuarios tienen que adaptar su uso al momento que lo quieran. Y bueno pues para alguien que no madrugue por sus condiciones de trabajo o lo que sea, pues debe asumir que no va a poder ir al centro en bicicleta si va más tarde de las 8:30 o las 9. Y no está bien, eso no es un éxito de sistema ni mucho menos, pero es una realidad (ET.2).

Precisamente, este relato nos permite reafirmar que nos hallamos ante un servicio industrial de transporte que construye realidad. Como se aprecia en el fragmento, el sistema de bicicletas mediatiza la relación entre el usuario y la ciudad, de tal manera que para defender su legítima instauración, el técnico está condicionado a creer que el usuario no busca más caminos abiertos, sino más vehículos que lo transporten. La liberación del usuario consiste en su comprensión de la “tozuda realidad” y no del beneficio social resultante al substituir el sistema presente por la bicicleta particular. En este sentido, parece que el usuario ha perdido su poder de concebirse como otra cosa que no sea como usuario y que, impregnado por el mercado del transporte, ha perdido la conciencia de los poderes físicos, sociales y psíquicos que supone asociarse a otras personas a partir de su propia bicicleta. Así pues, pese a que han surgido experiencias asociativas entorno al servicio de Valenbisi, éstas finalmente han quedado en ‘aguas de borrajas’, tal y como se recoge en el siguiente mensaje:

El Ayuntamiento de Valencia del Partido Popular es un muro para los usuarios de la bicicleta en Valencia. Ni siquiera escuchan. Hemos estado 1 año, 1 mes y 1 semana en Twitter con casi 3.000 tweets dando por saco con el paupérrimo servicio de Valenbisi y hoy, tras dejar constancia durante

todo este tiempo de ello, damos por terminada la actividad en esta cuenta
(Facebook Valenbishit, 7 de diciembre de 2011).

Avanzando en nuestro análisis sobre el proceso de implantación de Valenbisi y prestando atención a la lógica del transporte que aplica la administración sobre lo que aparentemente es una infraestructura dirigida a favorecer la movilidad, parece adecuado abordar aquellos aspectos que permitieron dar forma al proyecto. Un fragmento de entrevista realizada a uno de los responsables del ayuntamiento nos permite abordarlo. El tema que trata el informante versa sobre las razones que llevaron al gobierno municipal a elegir dónde instalar las estaciones de anclaje:

El criterio era que hubiera una equidistancia entre las estaciones de servir al territorio. Lo ideal hubiera sido situarlas a unos 600 metros; no pudo ser con el número de estaciones que teníamos para cubrir toda la ciudad y bueno pues aquí había varios criterios de implantación. En primer lugar tenía que haber una disponibilidad de suelo. Bueno, hay que empezar diciendo que un criterio fue la afección a las plazas de aparcamiento fuera la menor posible, por eso la inmensa mayoría de las estaciones están sobre aceras. Luego la equidistancia y luego pues que hubiera disponibilidad de suelo, porque la estación requiere una gran superficie para su ubicación y la ciudad la tenemos pues llena, absolutamente llena de mobiliario y no ha sido fácil, no ha sido fácil implantarlas. No todas se han puesto en el sitio que teóricamente habría sido deseable, ha habido que desplazarlas un poquito hasta encontrar un entorno adecuado (ET.2).

Entre los puntos más destacados del fragmento se encuentra el que se refiere al criterio que utilizaron los técnicos municipales para distribuir las estaciones de bicicletas. Como vemos, no se guiaron por las demandas sociales o las características de los lugares (concentración de población) y, por tanto, tampoco su actuación se orientó a equilibrar las desigualdades que en torno a la movilidad tienen los diversos barrios. La igualdad buscada fue preponderantemente la del espacio, pero no tanto la de las personas que lo habitan: se trataba de “servir al territorio” más que a sus habitantes. Por ello, sobre un plano euclidiano considerado homogéneo, trataron de dar lo mismo a todos los puntos del mapa. Instalaron las infraestructuras pensando en los cálculos de la equidistancia que

hay entre el origen y el final de los viajes. La siguiente imagen representa la distribución que se ha hecho de las 250 estaciones de Valenbisi en sus dos fases de implantación.



Imagen 5 Distribución de las 250 estaciones de Valenbisi en sus dos fases de implantación. Fuente: PMUSV

Como dijimos en el primer capítulo, esta concepción lineal, que pone el valor en el origen-destino de un trayecto y no en las condiciones que se dan durante el mismo, es propia del transporte. Una prueba más de cómo dicha concepción orienta las actuaciones del técnico es la parte de su discurso en el que nos muestra las prioridades del uso del suelo. Cuando ahonda en los criterios que llevaron a dirimir dónde situar las estaciones de Valenbisi, deja en evidencia la importancia que tuvo definir qué uso podía ser el más intervenido. Según nos dice, las aceras de la ciudad estaban repletas de mobiliario urbano, lo que obligaba a buscar “espacios libres” (“disponibilidad de suelo”) en los que poder implantar las infraestructuras. Como “las plazas de aparcamiento” en la calzada, no podían verse afectadas, lo que se ocupa es el espacio peatonal.

Pese a que el discurso nos muestra que ésta fue una decisión determinante, al mismo tiempo nos invita a reconocer lo natural que fue ejecutarla. Para la administración municipal no parece haber duda de que en la ciudad-casa hay un espacio dedicado al mobiliario urbano en el que pueden introducirse nuevos

objetos y usos (infraestructuras de bicicleta), pero que en aquel por el que transita su principal habitante y propietario, el coche, no puede añadirse nada que le afecte y lo haga compartido. Si fuera ocupado con otros usos se le estaría impidiendo cumplir con su potencial velocidad y con los grandes desplazamientos que requiere realizar durante la vida cotidiana. Por eso los peatones y ciclistas no tienen más remedio que conformarse con los restos que les deja, pues en definitiva, deben comprender la elección habitual que acaban haciendo quienes ordenan la ciudad y que consiste en segregarlos en los márgenes.

3. Apuntes entorno a las políticas urbanas de movilidad ciclista en Valencia.

A lo largo del presente capítulo hemos repasado las distintas medidas políticas puestas en marcha desde diferentes instancias institucionales (europeas, estatales y autonómicas) que condicionan las posibilidades de integración del ciclismo urbano y que afectan directamente al diseño y desarrollo de las políticas urbanas de movilidad municipal. La importancia que tiene el ámbito local no puede ser obviada pues éste es el lugar desde el que se significa y transforma el espacio público. En este sentido, Valencia se ha diseñado mediante los diferentes PGOU para hacer cómodo el uso del automóvil. La planificación urbana que acompaña esta adaptación ha supuesto una organización del espacio singular que ha terminado por someter a la ciudadanía a las necesidades del coche. La exclusividad de su uso jerarquiza las vías y la actividad en la calle. Así, independientemente del equipo de gobierno al mando, esta hegemonía del vehículo motorizado privado no sólo se materializa en los procesos de expansión de la ciudad, sino también en la reforma interior de la misma. De tal modo se han ido introduciendo infraestructuras de desplazamiento “verdes”, como los carriles-bici que, segregados por el tráfico motorizado, al que se le sigue dando prioridad, sirven para vender un modelo de ciudad más sostenible.

La concepción productivista de la ciudad según la lógica del urbanismo empresarial se ha ido plasmando en el suelo de Valencia a través de la mercantilización de prácticamente todas las dimensiones de la misma: no sólo

las intervenciones urbanas han de generar un rédito económico para los sectores político, empresarial y financiero –a través de las plusvalías del suelo, los flujos de capital inmobiliario, las contrataciones y licitaciones de obras, etc.-, también han de mercantilizarse las propias pautas de la vida cotidiana de sus habitantes, las cuales son debidamente fiscalizadas por los distintos recursos de control normativo y represivo del ente público y viradas intencionadamente hacia un consumismo desmesurado de bienes y servicios, entre los que se incluye la movilidad ciclista. Porque no olvidemos que este modelo sigue privatizando la gestión del suelo, en forma de las estaciones de préstamo de bicicletas y los puestos de publicidad, y continúa permitiendo que el coche desplace otros usos de la calzada.

Durante los últimos siete años se han intensificado las acciones relacionadas con el fomento del ciclismo urbano. Las principales medidas ejecutadas desde la corporación municipal se han centrado en la construcción de infraestructuras específicas y en la regulación normativa de los desplazamientos en bicicleta. Así, lo más destacado es que de manera irregular, tanto en la periodicidad de las obras como en el trazado del recorrido, se han ido aumentando los kilómetros de carril bici y se ha aprobado una nueva ordenanza de circulación urbana. Sin embargo, las intervenciones en las zonas ya consolidadas al no haber sido acompañadas por un nivel de exigencias desde la administración local y al haber permitido a la iniciativa privada encauzar el fenómeno ciclista, ha llevado a que el marco de respeto y defensa del interés general desaparezca en favor del rechazo y el interés individual. Lo interesante es que la llegada del servicio Valenbisi intensifica este conflicto socio-espacial y redefine la práctica ciclista. En este sentido, la corporación municipal realiza una representación del ciclista urbano que por un lado permite visibilizarlo como una práctica positiva para la ciudad, a través del servicio público-privado y, por otro, fija una serie de normas sobre el uso del espacio público que lo califican como una práctica ‘extravagante’ que necesita ser disciplinada a través de la ordenanza de circulación. Al mismo tiempo, incorpora medidas relacionadas con la pacificación del tráfico motorizado y con la revalorización cultural del uso de la bicicleta mediante campañas de difusión, pero son actuaciones urbanas vinculadas más a la forma que al fondo. Y es que, como veremos en los siguientes capítulos, las intervenciones

realizadas no se pueden interpretar de modo aislado sino como parte del proceso de cambio general en el que el modelo de transporte parece haber evolucionado hacia el modelo de movilidad.

CAPÍTULO 3. ASOCIACIONES Y REDES PRO-BICI DE LA CIUDAD DE VALENCIA.

Entonces me deshice del coche, y con la bici de repente ¡oh! la libertad y me hice con un huerto [...]. Mucha alegría. A mí me dio mucha alegría y bueno, de hecho, voy con la bicicleta súper alegre, súper contenta; incluso aunque esté preocupada no hay forma... yo voy con la bicicleta y no me puedo preocupar [...]. Entonces para mí la bicicleta es otro mundo (EA.2).

Durante un largo periodo de tiempo abordar las prácticas cotidianas de los desplazamientos urbanos ha sido tarea de ingenieros y arquitectos que por lo general, con su diseño euclidiano, han producido más y mejores infraestructuras orientadas a facilitar el uso del coche en el espacio público. Sin embargo, esta investigación pone el foco en los agentes sociales que crean y participan en los procesos de producción simbólica y cambio social. Una mirada situada desde este posicionamiento nos ubica en el aparataje cognitivo de los distintos agentes sociales y su expresión práctica proyectada en el espacio urbano. En nuestro caso, dar cuenta de las relaciones entre el sujeto y el espacio supone atender a la actividad de apropiación que los grupos pro-bici hacen sobre el espacio público, con la que consolidan o trastocan el orden previamente establecido.

Para acercarnos al análisis espacial de la movilidad desde la relación dinámica entre lo percibido, lo concebido y lo vivido, es necesario abordar aquellas “estructuras intermedias” (Cucó, 2004: 116 y ss.) que se desarrollan en torno al uso social de la bicicleta en la ciudad. De este modo hay que atender al conjunto de interacciones organizadas que se despliegan más allá del núcleo familiar y en el ámbito intersticial entre la esfera estatal y del mercado. Situados en ese contexto, la convivencia ciudadana ciclista se desarrolla dentro de “un espacio de sociabilidad específico, dotado de relativa homogeneidad y congruencia a nivel interno” (Cucó, 2008:66) que busca la consecución, defensa y difusión de la cultura de la movilidad sostenible. Las asociaciones pro-bici son plataformas clave en los procesos de interacción entre los ciudadanos, la administración local y el mercado y, al mismo tiempo, devienen instrumentos de apoyo mutuo que

permite cultivar intereses e inquietudes con personas afines entorno a la participación en el espacio público. Entendidas así, las asociaciones pro-bici devienen agentes sociales que de forma organizada crean, evocan, transmiten, transforman y consolidan el marco cultural de la movilidad.

Captar en toda su amplitud la heterogénea actividad de estos colectivos, hace necesaria una aproximación profunda a los mismos con el fin de conocer sus objetivos, su funcionamiento, el impacto sobre la sociedad y la organización espacial de la ciudad. De este modo es como se podrá comprender la manera en que las lógicas, o marcos interpretativos entorno la cultura de la movilidad y el espacio ciclista que subyacen en estas asociaciones, confluyen en la pugna por la imagen de la ciudad y sus formas de movilidad autónoma.

El caso de Valencia es especialmente significativo en el estudio de la movilidad y el asociacionismo pro-bici. Aunque la movilidad urbana es una materia transversal que afecta a toda la ciudadanía y que Valencia se incluye entre las principales ciudades del estado en el uso de la bici (OCU, 2014), son escasos los colectivos cuyo eje central gira en torno a esta temática; de hecho en la actualidad (junio de 2014), las únicas asociaciones presentes en el Registro Municipal de Entidades Ciudadanas de Valencia son aquellas vinculadas con la práctica deportiva en bicicleta⁸¹. Sin embargo, la ciudad cuenta con una gran cantidad de grupos involucrados en la práctica cotidiana de ciclismo urbano⁸²: algunos son tiendas de reparación, creación y venta de bicicletas o tiendas de alquiler; otros son locales multifuncionales o centros autogestionados donde se realizan talleres populares de autorreparación de bicicletas. También encontramos grupos que trabajan la movilidad urbana dentro de asociaciones más amplias, así como revistas específicas sobre el tema y blogs digitales.

⁸¹ Asociación Deportiva Peña Ciclista Forn d'Alcedo, Peña ciclista La Torre, Peña Ciclista Pinedo de Valencia, Unión Ciclista Castellar.

⁸² Geoinquietos, La Cueva de Becode, Todo Bici, Bici Escuela Valencia, Senatibikes, Standbike, En bici por Valencia, 5Shillings, Lavelocity, Bici Valencia, Bici Club Valencia, Girls on wheels, Bike Polo Valencia... No se han incluido en el análisis porque bien se han ido gestando a lo largo del proceso de investigación, bien no habían entrado en la arena política como grupo.

Con el fin de ordenar este panorama tan heterogéneo y dispar, establecemos una primera distinción entre los colectivos con una vocación activista que ven en la bicicleta un medio transformador y aquellos otros carentes de este posicionamiento político. Los primeros problematizan sobre la morfología urbana, la desigual distribución del espacio en la ciudad y desde ese planteamiento proponen cambios sustanciales en la movilidad. Los segundos, desembarazados de la reivindicación política sobre la forma de hacer ciudad, encuentran en la bicicleta un objeto lúdico con el que circular de forma cotidiana por la urbe. Por lo que hace a esta investigación hemos decidido centrarnos en los primeros, esto es, en aquellos colectivos que además de promocionar y difundir del ciclismo urbano han estado involucrados activamente y de manera organizada en la construcción del espacio ciclista y en el conflicto urbano de la movilidad. Somos conscientes que con nuestra elección dejamos fuera a una parte de los grupos que actualmente están involucrándose en actividades de ciclismo urbano. Así, con nuestra preferencia, privilegiamos aquellos grupos sin cuyas expresiones culturales específicas no habría sido posible mantener la necesaria tensión que generará un caldo de cultivo para el surgimiento de los segundos.

Entre estas organizaciones distinguimos dos grandes grupos: a) *las asociaciones ciclistas*, colectivos cuyo eje central gira en torno a la movilidad urbana sostenible; b) *las asociaciones de promoción e integración de la bicicleta*, en las que la movilidad urbana sostenible constituye uno más de los ejes sobre los que la asociación vuelca su tarea, un tema que trabaja específicamente un grupo reducido de personas y no toda la asociación. A ambos hay que sumar un caso especial que aunque no se ajusta a esta tipología es importante por cuanto que agrupó a distintas organizaciones sociales de la ciudad entorno a la movilidad sostenible y que se denomina “Plataforma Ciutat 30”.

Precisamente este capítulo trata de construir un relato descriptivo de las asociaciones a partir de las narraciones de sus miembros, poniendo el énfasis en los objetivos que las mueven, las actividades que realizan para alcanzar sus objetivos, la manera en que se configuran internamente así como las relaciones que desarrollan tanto con el resto de asociaciones pro-bici como con el gobierno

municipal. Así mismo, profundizamos en las opiniones e interpretaciones que las distintas asociaciones tienen sobre los retos futuros y el papel que han de jugar los grupos pro-bici ante la incipiente práctica del ciclismo urbano y su expresión en el espacio público.

1. Las asociaciones ciclistas de la ciudad de Valencia.

1.1. Las primeras pedaladas.

En Valencia de finales del siglo XIX y principios del XX el vínculo asociativo relacionado con la bicicleta tenía un marcado carácter deportivo (Sirera, 2008; Izquierdo y Gómez, 2003). Hoy en día a las asociaciones deportivas hay que sumar aquellas cuyo elemento de unión es la bicicleta, pero desprendida de toda connotación atlética y competitiva. Hablar de los inicios del asociacionismo ciclista, no relacionado con el deporte, nos sitúa en los años de la transición democrática y del desarrollo del conjunto de corrientes ecologistas que ven en la promoción de la bicicleta una lucha contra la contaminación y la limitación energética. Muy influenciadas por el contexto de la transición española, de la concienciación ecologista y la práctica del ciclo-turismo, surgen las primeras experiencias de ciclistas urbanos constituidas por grupos amicales de jóvenes inquietos que deciden viajar por Europa. Embebidos por las prácticas ciclistas que observan en los países del norte de Europa, regresan a España y comienzan a incorporar la bicicleta en sus desplazamientos cotidianos. Con este sedimento, en el que “la amistad se revela como un factor estable y activo” (Cucó, 1992:24) y a raíz de la protesta ciudadana articulada bajo el lema “*El Saler per al poble*”, se organizan las primeras marchas ciclistas que reivindican la defensa del que se convertirá años después en el Parque Natural de El Saler⁸³. Precisamente, de esta sensibilidad ecológica y del uso cotidiano de la bicicleta, se generará la conciencia necesaria para formar un grupo de usuarios de la bici denominado

⁸³ El proyecto de urbanización para el Parque Natural de El Saler tenía previsto convertir más de 800 hectáreas del bosque de la Dehesa en una gran urbanización dotada de servicios y zonas comunes. “En total había proyectados 24 hoteles y 12 aparta hoteles, 56 torres con 2.250 apartamentos, nueve poblados costeros, una zona popular para 100.000 personas, un campo de golf, un puerto deportivo, un parador nacional y un hipódromo” (Mateu y Domínguez, 2011:43).

La Lluna Plena. Lo que realmente dará fuerza a esta *colla* ciclo-ecologista y a las demás asociaciones surgidas alrededor de la misma, como *Més LLuny*⁸⁴ o *Les Maduixes*, serán las actividades vinculadas con el ámbito lúdico y no tanto aquellas de carácter reivindicativo. Así, las marchas y excusiones fueron las principales actividades de todos estos colectivos, donde independientemente de quien las organizara se acudía de forma conjunta. Sin embargo, no olvidan su origen ecologista y algunas de estas actividades de cicloturismo se vinculan a las problemáticas medioambientales del territorio valenciano, como las marchas ciclistas que se organizan contra la Central Nuclear de Cofrentes. Junto a las marchas antinucleares y salidas de ocio, estos colectivos actúan también en el ámbito urbano. El hecho de convertirse en ciclistas habituales por la ciudad desarrolla en estos grupos una sensibilidad importante con respecto al espacio público y su utilización. De este modo, comienzan a articularse como una de las principales vías de participación en lo que posteriormente se ha denominado movilidad urbana.

1.2. Colectivo Valencia en Bici (VeB).

Es importante destacar que el tratamiento que se ha dado a este colectivo en este trabajo de investigación ha sido muy distinto al resto. El hecho de ser la principal agrupación social en materia de movilidad sostenible ha requerido un trabajo de campo más extensivo y profundo. Dada las características particulares de esta entidad, entre la que destaca la heterogeneidad interna, ha sido necesario incorporar la pluralidad de discursos que en ella circulan para de este modo, poder captar los debates internos, con sus consensos y disensos, así como la amplia red de contactos que a lo largo de los años ha ido desarrollando... No obstante, hay que hacer notar que la descripción que aquí se hace del colectivo Valencia en Bici (VeB) deja fuera una de sus principales actividades. Nos referimos a las excursiones de “cicloturismo de alforja” que a lo largo del periodo de investigación se han realizado. El motivo de este hecho es

⁸⁴ La *colla* bici-ecologista *Més LLuny* estaba apoyada por el Grupo Ecologista Libertario.

que consideramos que aunque son eventos muy importantes para los miembros del grupo, pues permiten afianzar las relaciones de amistad, quedaban fuera de los intereses y objetivos de la presente investigación. Por ello el perfil que se va a establecer sobre el colectivo sólo refleja su vertiente más política y activista en materia de movilidad urbana sostenible.

- Los comienzos de una escuela de pensamiento.

Valencia en bici es uno de los colectivos de referencia a nivel estatal sin cuya presencia no podrían entenderse las prácticas actuales de ciclismo urbano en Valencia. En los inicios la década de los 80 del pasado siglo, Valencia era una ciudad que había comenzado tímidamente a implementar infraestructuras específicas para la bicicleta. Fueron precisamente los carriles bici por la acera (aceras-bici) construidos en aquel momento el detonante para que el colectivo comenzara a gestarse. A través de unos carteles situados en las universidades y en algunos puntos de los carriles bici, se convoca anónimamente una reunión para abordar las problemáticas derivadas de las infraestructuras ciclistas. Los constantes desencuentros con los coches que aparcaban o los peatones que deambulaban por los carriles habilitados, llevó a que se organizaran unas primeras reuniones en el hall de la Facultad de Filosofía. Su objetivo era defender a los ciclistas urbanos de todos estos desencuentros y atropellos. Se entendía que para fomentar la convivencia entre las personas había que comenzar a dar respuesta desde una organización ciudadana, independientemente del modo de desplazamiento por el que se optara.

Tras unas primeras reuniones celebradas en el contexto universitario, se decide abrir las asambleas al espacio público y se trasladan a las escaleras del Puente del Mar. Será en este lugar donde se celebre la asamblea constituyente del colectivo. Valencia en Bici surge en marzo de 1990 como un grupo de usuarios de la bici preocupados por defender los intereses de los ciclistas urbanos. Al poco tiempo de esas primeras asambleas de calle el grupo ecologista Acció Ecologista-Agró (AEA) les propuso entrar a formar parte de su organización. Por motivos materiales (obtenían un local para reunirse y personalidad jurídica) pero también ideológicos, se incorporan como comisión específica de trabajo en la asociación ecologista.

La mayoría de los que iniciaron su andadura colectiva en estos momentos consideraban la bicicleta no como un mero vehículo sino como una herramienta ecológica orientada a mejorar el sistema de transporte urbano y la calidad de vida en la ciudad. Estos rasgos comunes en su manera de pensar y de proceder en relación a la bicicleta y la ciudad es lo que marcará, sin lugar a dudas, todo su posterior recorrido como colectivo. En un contexto de escaso movimiento en la ciudad respecto a la promoción e integración de los desplazamientos no contaminantes, el colectivo finalmente se decanta por constituir una organización que, tomando la bicicleta como instrumento, busca transformar el modelo de movilidad urbana. En cierta medida Valencia en Bici asume la tarea de incorporar el pensamiento crítico del transporte (Sanz, 1994) en la agenda política de la ciudad, pues la falta de iniciativas en materia de desplazamientos sostenibles constituyó la principal motivación de las personas involucradas desde su origen.

A partir de esos encuentros iniciales, Valencia en Bici ha ido consolidándose como un grupo activista en materia de movilidad sostenible. Durante los primeros años la actividad del grupo fue muy intensa. Había asambleas que reunían a más de 30 personas y que podían alargarse hasta la madrugada. Sin embargo, cuando surge el movimiento insumiso, una parte importante de los activistas de VeB se convierten en grupo de apoyo de Santi Almiñana⁸⁵ y muchos de los esfuerzos que anteriormente se dedicaban pasan a volcarse al Movimiento de Objeción de Conciencia (MOC).

Después de unos años bajos, entró gente nueva que marcó pautas importantes en la revitalización del grupo y su actividad. Hablamos una segunda generación que sobre el año 2000 hace que el colectivo entre en una etapa más operativa y con un ritmo diferente. Con un relato muy vinculado a la reivindicación de calle, Valencia en Bici toma contacto con otros colectivos, para hacer llegar o compartir su mensaje sobre el uso común de los espacios públicos. El colectivo afianza una red de contactos y colaboraciones que les llevará a participar en reivindicaciones de muchos grupos (como Greenpeace, asociaciones de

⁸⁵ Santi Almiñana actualmente pertenece al MOC Valencia y fue encarcelado por insumisión en 1996.

vecinos, iniciativas en favor de L'Horta, etc.) que pedirán el apoyo para montar actividades en bicicleta y, de este modo, reivindicar los temas sociales.

El paso del tiempo ha hecho mella en el grupo y aunque actualmente han entrado integrantes que han dado un nuevo impulso, se hace patente la necesidad de captar personas motivadas y dispuestas a dar parte de su tiempo a la intensa actividad reivindicativa de la movilidad sostenible. En este sentido es interesante señalar que la captación de miembros se ha producido bien por haber tenido un contacto previo en las acciones de calle, o bien por alguna amistad que media como contacto entre el voluntario y el grupo.

- Organización interna: composición y participación.

A pesar de haberse unido a Acció Ecologista Agró (AEA), Valencia en Bici ha sido capaz de mantener una identidad propia al margen de la asociación ecologista. Su carácter abierto y asambleario facilita la entrada de voluntarios para formar parte del colectivo sin la necesidad de afiliarse a AEA. Los más veteranos en el grupo sí pagan la cuota de socio. Sin embargo, puedes ser miembro de Valencia en Bici sin pagar la cuota de afiliación, sólo hace falta ser activo en las asambleas y en las actividades del grupo. En ocasiones he podido escuchar durante la organización de alguna actividad frases que hacían explícita esta identidad propia: “no hay que olvidar poner el logo de Acció Ecologista Agró” o “se nos ha olvidado poner el logo de Agro”. En este sentido, es también significativa su integración en la coordinadora estatal de colectivos ciclistas (CONBICI⁸⁶), a cuyas asambleas ordinarias y extraordinarias acuden en nombre propio y no en representación de Acció Ecologista Agró.

La vinculación que tiene Valencia en Bici con la citada asociación ecologista es a través de un enlace en la Comisión Permanente, llamada coloquialmente *la permanente*. La principal tarea del enlace es ejercer como correa de transmisión

⁸⁶ CONBICI es una coordinadora a nivel estatal de grupos de usuarios de la bici que está llevando a cabo un gran papel para hacer de la bicicleta un vehículo preferente en las ciudades y en la intermodalidad con el transporte ferroviario. Con una implantación territorial amplia, está conformado por un total de 55 asociaciones y colectivos de los cuales 10 pertenecen a la Comunidad Valenciana.

entre las necesidades del colectivo y el único órgano de gobierno, representación y gestión. Las necesidades, independientemente del tipo que sean, siguen un largo proceso burocrático para ser resueltas. Las demandas en su mayoría, han sido económicas o espaciales. Las primeras se refieren a los gastos asumidos para la organización de las actividades, para las que se pide su posterior devolución o bien un adelanto de la asignación monetaria que el grupo tiene. El segundo tipo de demandas, referentes mayoritariamente a la sede social, es el que mayor problema ha supuesto para el colectivo. El local en el que se reúnen semanalmente se llama *La Casa Verda*. Está ubicado en la calle Portal de la Valldigna y en él se encuentra la oficina en la que se tramita todo lo relacionado con la asociación ecologista. Es un espacio utilizado también por otras comisiones de AEA, por lo que hay asignado un horario de días y grupos; pero Valencia en Bici al ser uno de los colectivos más activos, necesita dar un uso muy continuado a la sede. A lo largo del proceso de investigación ha sido un tema recurrente de fricción. Así, no tener teléfono o no poder consultar algo en internet por la falta de ordenadores, son algunos ejemplos cotidianos en los que se ha manifestado el conflicto: “si tuviéramos el teléfono ahora, lo llamábamos; yo no voy a llamar [con mi teléfono]”.

El hecho de pertenecer formalmente a una asociación mayor con un funcionamiento menos horizontal y más burocratizado hace que lo que en apariencia son problemas menores, como tener un teléfono o un ordenador disponible para el uso del colectivo, se convierte en un problema de organización. Así, la necesidad de pasar por todo el procedimiento institucional para resolver los problemas cotidianos de forma rápida, ha generado cierto distanciamiento entre ambas formaciones llegando a plantearse, en alguna ocasión, separarse de Acció Ecologista Agró.

En el ámbito de la comunicación existen dos niveles: uno interno y otro externo. El nivel interno está constituido por una lista de correo llamada AVI (Asamblea

Virtual Interna) y un reciente grupo de Facebook, privado y secreto⁸⁷, llamado AVI Valencia en Bici. El grupo AVI de Facebook surge como complemento a *la AVI*, pues la intensa actividad de ésta última saturaba los correos y provocaba grandes cadenas cruzadas de mensajes en los que era habitual perderse. A pesar de este nuevo formato de participación interna, más dinámico y rápido, la *AVI* no se ha sustituido y continúa constituyendo la principal plataforma de debate interno, intercambio y difusión de información. Cabe destacar además que entrar a formar parte de la *AVI* es la forma que tiene el colectivo de reconocer a un voluntario como miembro activo del mismo. Así, para poder introducirse en esta parte hay que acudir regularmente a las asambleas presenciales y mostrar una voluntad por continuar participando en todo aquello que se precise.

Es el nivel de equipo humano precisamente lo más importante de Valencia en Bici, porque VeB tiene socios que pagan, pero no es lo que más nos importa a nosotros. Lo que más nos importa es el capital humano, la fuerza, la capacidad de llevar adelante acciones y proyectos; y eso creo que es lo más importante de VeB respecto a otras asociaciones que existen en la ciudad (EA.5).

Por su parte, en el nivel de comunicación externo, el colectivo cuenta con la página web oficial (valenciaenbici.org), un perfil de Twitter y una página de Facebook llamada *Valencia en Bici-Acció Ecologista Agró (organización no gubernamental)* abierta y pública, con más de 9.000 seguidores. En la web el tipo de contenidos son de mayor profundidad y alcance, mientras que en el Twitter y Facebook los contenidos son más breves y en muchas ocasiones acompañados de vídeos y fotos. De este modo la web cumple un papel de “ladrillo ideológico” sobre el que el colectivo asienta y argumenta sus posturas entorno a las problemáticas que atañen al ciclismo urbano (ordenanza municipal, obligatoriedad del casco, circulación segura, intermodalidad, etc.). Las otras dos plataformas son más informales y se suelen publicar noticias de prensa, anécdotas y curiosidades relacionadas siempre con la movilidad urbana y el

⁸⁷ Así es como se denomina a aquellos perfiles en Facebook que no desean hacer abierta la participación pública ni su existencia.

espacio público. Por todo ello podemos afirmar que el papel de las redes sociales en la organización cumple una triple función: exponer la realidad de la ciudad, difundir e informar de las actividades organizadas por el colectivo y generar un debate dialógico sobre las distintas formas de entender la acción en defensa de la bicicleta.

A esta vorágine virtual hay que sumar las reuniones asamblearias y los grupos de trabajo. Las asambleas se realizan los martes en su local y son el lugar y momento en el que se toman por consenso las decisiones últimas sobre organización, funcionamiento, acciones y programación de actividades. El funcionamiento asambleario del colectivo no está exento de críticas y en algunas ocasiones se ha planteado la necesidad hacerlo más operativo y menos tedioso. Para ello una de las funciones que se incorporan a la AVI es proponer un orden del día para la asamblea y plasmar un acta breve sobre la reunión, aunque esto no siempre se cumple.

Al ser un colectivo que se nutre de la aportación voluntaria, las personas que integran la asamblea son variables e irregulares. Sin embargo, existe un grupo muy constante que mantiene y garantiza el funcionamiento de la organización. Así, ha habido asambleas pequeñas de 5 miembros y otras más numerosas en las que se han llegado a juntar hasta 20 personas. De vez en cuando se realizan *las lúdicas*, asambleas de reciprocidad generalizada en las que cada miembro del colectivo aporta algo de comida que se consume en el transcurso de la reunión. Este tipo de asambleas, muy informales y en alguna ocasión más una pequeña fiesta en la que no hay orden del día, suelen realizarse a modo de despedida antes de las épocas vacacionales o después de algún momento prolongado de tensión/disenso, cuando el grupo siente la necesidad de renovar y reforzar los lazos amicales.

Por su parte los grupos de trabajo constituyen otra importante vertiente organizativa del colectivo. Durante el trabajo de campo pude registrar muy diversos grupos. Los había relacionados con la organización de acciones de calle (intermodalidad bici+tren, bicifestaciones, Cazavelocidades); actividades divulgativas (semana de la movilidad, video para la página web y charlas);

actividades lúdicas (tweed ride, excursiones y ciclo-rutas); y alegaciones (Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia, Ley de Movilidad de la Comunidad Valenciana, ordenanza municipal y Ley General de Circulación). El funcionamiento por proyectos de estos grupos hace que una vez alcanzados los objetivos las personas que participan en ellos puedan adherirse a otros, pues el grupo de trabajo como tal se disuelve. Sin embargo, existe un grupo de trabajo permanente que se ocupa de las redes sociales virtuales y de la gestión del correo. Este grupo de comunicación se encarga de actualizar e introducir contenidos en el perfil abierto de Facebook y la página web, gestionar el correo del colectivo y seleccionar aquellos contenidos relacionados con iniciativas ciclistas, demandas de ayuda sobre situaciones vividas por personas de la ciudad y propuestas de colaboración con otros colectivos para distribuirlos por la Asamblea Virtual Interna.

Esta forma de organización es objeto de una constante discusión, pues se vive como una necesidad y al mismo tiempo como un problema. Una necesidad porque el funcionamiento cotidiano y la búsqueda de eficacia requieren una organización mínima y un problema por cuanto que se estratifica la toma de decisiones.

[...] yo creo que somos un colectivo de referencia, pero ahora mismo yo creo que estamos en una encrucijada, no sé si somos conscientes todos o no, unos más que otros, pero estamos en una encrucijada [...] Pero bueno por otro lado... la verdad es que luego cuando tenemos que hacer algo lo hacemos y lo hacemos muy bien [...] cuando nos ponemos que hay un objetivo claro y nos ponemos en marcha, conseguimos hacerlo y conseguimos hacerlo bien y llegar. No lo sé, yo creo que necesitamos un reseteado, aunque quizá lo estamos haciendo sin darnos cuenta (EA.9).

Hay como una insatisfacción de falta de creatividad y sin embargo cuando decidimos hacer los grupos de trabajo luego buscamos un poco el apoyo de todo el grupo, y entonces venga el trabajo con grupos, pero luego vamos al todo. O hay que planificar y luego no cumplimos los planes, o luego llegamos y lo modificamos o qué pasa ahí. Entonces un poco el funcionamiento casi es a salto de mata, casi sin reacción a cosas que pasen y a no sé si biorritmos de las personas (EA.12).

Yo es que siempre he picado de todo, y por eso siempre he estado en contra por ejemplo de los grupos de trabajo. Siempre he preferido la asamblea de los martes donde todos nos vemos y donde hablamos de todo (EA.5).

- Los objetivos y las actividades

Valencia en Bici nace con un objetivo claro: defender los intereses de los ciclistas urbanos. Su postura no es la de trabajar como una asociación de usuarios tipo RACE o RACC⁸⁸ en la que los asociados pagan y reciben un servicio; sino que es a través de las mejoras en la circulación peatonal y ciclista (incluyendo la intermodalidad) que defienden al ciudadano. Promocionar el uso de la bicicleta impulsando la participación en el espacio público es pues el objetivo general en torno al cual el colectivo se aglutina. En este sentido no se definen como una asociación festiva o un club social de la bicicleta, sino como un grupo vinculado a un movimiento ecologista para el que la bicicleta es un instrumento orientado a generar un tipo de ciudad y de diseño urbano.

Entre los años 1991 y 1994 la actividad reivindicativa fue muy intensa. Así, fueron capaces de negociar de forma satisfactoria el acceso de la bicicleta en la red de Metro Valencia (desde 1991) y el acceso a los trenes de cercanías y media distancia (desde 1992-1993). Es en ese periodo cuando se inicia una campaña que ha durado más de dos décadas: concretamente, la creación de un carril bici en la ronda interior de la ciudad, cuyo lema inicial era “Carril bici a la Ronda, Ja!”. La falta de respuesta por parte del consistorio municipal ha hecho de esta reivindicación un tema recurrente con el que el colectivo ha incitado cada cierto tiempo a la movilización ciudadana. Si en las primeras cuatro bicifestaciones participaron entre 100 y 200 personas, 20 años después las participaciones llegan a superar las 1.000 personas.

Una vez logrado que el Ayuntamiento asumiera la necesidad de ampliar la red de carriles bici, esto es, que reconociera al ciclista como un ciudadano al que se le tiene que favorecer en sus desplazamientos cotidianos, Valencia en Bici

⁸⁸ Real Automóvil Club de España y Real Automóvil Club de Cataluña.

cambia su estrategia: en vez de promocionar la segregación, se lanza hacia una política orientada a promocionar la integración de la bici en la urbe. Esta visión global sobre la bicicleta y la ciudad les llevo a realizar un plano llamado “Rutas urbanas para ir en bici por Valencia” y un fanzine denominado Bicisitudes. El objetivo era dar a conocer propuestas más abiertas que sirvieran de contraste frente a las políticas aplicadas por el ayuntamiento, donde las *ciclocalles* se conceptualizan como instrumentos prioritarios orientados a humanizar las calles secundarias de los barrios y promover la pacificación del tráfico. Incorporar este giro discursivo es importante en la medida que marca una nueva tendencia que intenta alejarse del estigma que con el tiempo habían adquirido las clásicas reivindicaciones sobre el carril-bici:

Entonces pues el salto del carril bici, de la reivindicación ¡carril bici ya!, que de hecho en la masa crítica aún hay gente que va diciendo ¡carril bici ya!, y yo nunca canto esa canción. Yo canto ¡carril coche ya!, porque ese es el objetivo. El objetivo nuestro es ese. Carril coche ya, no carril bici ya. Pues eso ya un poco lo hemos dejado de lado, aunque es lo más vistoso, quiero decir, cuando VeB pide eso es lo que más llama la atención. Entonces la gente... hay gente que piensa: ah vosotros sois los del carril bici [...] es decir, eso se ha quedado ahí grabado y es como un San Benito que es difícil de quitarse (EA.5).

A partir de este objetivo amplio como que supone abrir espacios de convivencia, el colectivo se reconstruye y comienza a orientar su actividad hacia la promoción de la bicicleta como instrumento para articular la cultura de movilidad urbana. Para ello comienza a utilizar el trabajo en red con otras organizaciones sociales como fórmula para impregnar al conjunto de la sociedad. Pero mientras estos objetivos se han mantenido constantes a lo largo del tiempo, los medios para alcanzarlos han variado. La manera de hacer que la bicicleta “crezca” pasa ahora por incluir a la mayoría de ciudadanos que no son ciclistas ni conductores, esto es, los viandantes. Entre 1995 y 1997, Valencia en Bici lidera la coordinadora “Ciutat Vella Sense Trànsit” en la que se involucran algunos dirigentes vecinales, arquitectos e ingenieros, y cuyo objetivo principal era reducir el tráfico motorizado en el centro histórico de la ciudad para de este modo mejorar la habitabilidad en el barrio. Sin embargo, la falta de respaldo por parte de las distintas

organizaciones convocadas⁸⁹ deja en solitario a Valencia en Bici como la única entidad que reivindica la limitación del coche en el centro histórico.

Hicimos una campaña que era Ciutat Vella Sense Trànsit, en aquella época prácticamente Valencia en Bici estábamos solos en ese tema. Las asociaciones de Vecinos del Carmen por ejemplo no entraron, pasaron mucho de esto, entre otras cosas porque intentamos unirlos con la asociación de comerciantes, no de comerciantes, que pasaron mucho también, sino la asociación de bares, de garitos de ocio. Entonces estaban reñidos la asociación de vecinos con los de los garitos porque no les dejaban dormir, eran unos intereses contrapuestos, nosotros intentábamos decirles que el centro histórico estuviese sin tráfico beneficiaba a ambos [...] y lo curioso es que con el tiempo han sido las asociaciones de vecinos del Carme los que ahora están pidiendo que se peatonalice, que se restrinja el tráfico. Todo lo que nosotros pedíamos en el año 97 se están pidiendo ahora en los años 2000, pero por aquel entonces éramos... era como si predicáramos el sermón de la montaña, nadie nos hacía ni puto caso (EA.5).

A pesar de la falta de apoyos y con la oposición frontal de la Plataforma Ciudadana por un Centro Histórico Vivo, y especialmente desde la presidencia del Mercado Central, Valencia en Bici organiza múltiples acciones como bicifestaciones, campañas de sensibilización, artículos de opinión, sentadas, etc. que en su conjunto buscan concienciar a las instituciones y a la ciudadanía de la necesidad de que las ciudades estén diseñadas para las personas en lugar de para los coches. Denunciar las problemáticas y las desigualdades socio-espaciales que genera el modo de vida basado en el uso abusivo del vehículo privado motorizado, se convierte en el nuevo rumbo del colectivo. Dando un salto en el tiempo, pero manteniendo siempre los mismos objetivos de hacer una ciudad para las personas, entre 2010 y 2013 las acciones se multiplican. En este sentido, podemos hacer una distinción entre las acciones de denuncia (“Bici+Tren”, “Grandes Vías”, “Tendiendo Puentes”, “Recicla el Carril”, “Cazavelocidades” y “Asilo Ciclista”), las acciones pedagógicas (“Jornada

⁸⁹ Asociación para la Recuperación del Centro Histórico (Archival), El Centro Excursionista de Valencia, Asociación de Vendedores del Mercado de Mosén Sorell, Asociación de locales y Bares de Ocio del Centro histórico (Albarca) y la Asociación de Vecinos del Carmen.

Ciudad 30” y “Semana de la Movilidad Sostenible”) y, finalmente, las acciones de presión (presentación de alegaciones a la “Ley 6/2011, de 1 de abril, de movilidad de la Comunidad Valenciana” y “Plan de Movilidad Urbana Sostenible”)⁹⁰.

Es importante señalar que para el colectivo, el fomento del ciclismo urbano pasa también por la realización de actividades lúdicas y divulgativas. De este modo, junto con la Federación de Vecinos de la Comunidad Valenciana, organizan las dos primeras ediciones del ‘Día de la bici’ en los años 1992 y 1993. Sin embargo, a pesar del rotundo éxito de participantes, el elevado esfuerzo y el hecho de que la actividad fomentaba más la práctica esporádica que la concienciación y el cambio de hábitos, hizo que ya no se volvieran a involucrar en este evento, y que, como plantean ahora, “lo ha cogido el Corte Inglés con el ayuntamiento y después otra asociación de ciclistas, no de ciclistas urbanos, sino de ciclistas deportivos” (EA.5). Por otra parte, fomentar la circulación asertiva en la ciudad formaría parte de las acciones divulgativas. Para ello el colectivo edita y publica, en su página web, una serie de vídeos y textos didácticos en los que explican modos seguros para la práctica del ciclismo urbano. Ya sea enseñando a candar una bicicleta, aconsejar donde ubicarse en el espacio urbano o cómo evitar atropellos, el propósito final es incrementar el uso civil de la bicicleta; un objetivo especialmente importante si se atiende al hecho de que este colectivo ve en la bicicleta una herramienta de transformación social. Con este tipo de actividades el colectivo intenta superar algunas de las barreras cotidianas que dependen de la valoración subjetiva del ciclista:

Entonces pues así empezó la cosa un poco, de hecho yo no iba en bici por Valencia, porque eso es otra de las cosas que me daba... o sea que quería hacer pero que no hacía porque, lo de siempre, te da miedo, también tienes reticencias de: ahora me tengo que comprar una bici y dónde la meto, y cómo voy, y la gente va muy loca por Valencia y cómo lo hago... (EA.6).

⁹⁰ En este momento sólo nombro las acciones pues se trata de ubicar al colectivo y categorizar las diversas actividades. En el siguiente capítulo, al abordar la movilidad ciclista como proyecto de ciudad, trabajaré alguna de ellas con mayor profundidad.

En definitiva, se constata en la asociación la importancia de utilizar la presión social mediante actos reivindicativos, en muchas ocasiones en clave de humor e imaginativas y, al mismo tiempo, trabajar las vulnerabilidades que las personas (ya sean ciclistas o viandantes) sufren frente al automóvil. De este modo el colectivo ha sabido marcar una pauta particular de acción que le ha llevado a ser, como ellos mismos dicen, un referente simbólico en Valencia en materia de movilidad.

- La relaciones con la administración local y otras asociaciones ciudadanas.

Valencia en Bici ha mantenido una relación intermitente con el equipo de gobierno municipal y los profesionales del servicio de Circulación y Transporte. Ello no ha sido óbice para llegar a erigirse en un agente influyente en la ciudad, con capacidad de incidir aunque sea mínimamente, en el devenir de las políticas de movilidad urbana. Es tal el reconocimiento a su trayectoria reivindicativa que el resto de grupos pro-bici no sólo la consideran un referente en el campo, sino que adoptan posicionamientos menos activos en las acciones de presión directa, esto es, apoyan y participan pero en la gran mayoría de las ocasiones la convocatoria y la organización queda a cargo de Valencia en Bici. Esto implica por un lado un desgaste de las personas implicadas en la gestación y articulación de la reivindicación y por otro, una significación en determinados sectores políticos que han hecho suyo o recogido el mensaje del colectivo. Se destaca así que la propia fuerza del colectivo y su validez como interlocutor social deriva precisamente de su capacidad para hacer visible las problemáticas en el diseño urbano y, al mismo tiempo, de saber explicarlas a la ciudadanía de forma inteligible.

Eso me ha pasado muchas veces de haber hablado un tema muy concreto en una reunión o un asunto con mucha incidencia puntual y luego escuchar fuera de nuestro foro, de nuestro ámbito, ese mismo mensaje exactamente igual pero incluso con aportaciones. Como que hemos aportado cosas. Hemos aportado criterios y la gente los ha utilizado como herramientas, no como ya te digo que no es simplemente de repetir un discurso, sino interiorizándolo (EA.10).

En este sentido, la relación con la administración municipal fue especialmente estrecha durante los años en los que estuvo Francisco Camps como concejal del departamento de Circulación y Transporte (de 1991 a 1996). Si bien en ese periodo no se lograron alcanzar acuerdos realmente transformadores del modelo motorizado de ciudad, sí se estableció un diálogo de mejoras mínimas del trazado. Posteriormente con el resto de concejales la relación ha sido puntual o inexistente y siempre, eso sí, decepcionantes. En el colectivo existe la convicción de que el trabajo de Valencia en Bici ha de ser útil para trasladar a los políticos las necesidades y los retos públicos vinculados a la circulación en bicicleta y la movilidad urbana sostenible. En contraste no se sienten reconocidos por los poderes locales, que valoran más bien poco el trabajo que hacen en la ciudad.

Pues así es toda la historia nuestra con el ayuntamiento de Valencia, es pedir cosas y conseguirlas, pero con el estilo de ellos. Y claro el estilo de ellos como no es el de promocionar la bici, sino el de hacer como que hacen pero sin hacer nada; pues de cara a la galería hemos hecho esto, pero luego en la práctica el coche sigue teniendo preferencias. En fin, quiero decir, hacer como si hago, pero sin hacer nada (EA.5).

En lo que respecta a las relaciones que Valencia en Bici mantiene con las asociaciones de la ciudad, hay que decir que son especialmente estrechas con las asociaciones de vecinos y, dentro de ellas, con algunas en particular, como es el caso de la Asociación de Vecinos de Benimaclet. A lo largo de su historia, la organización ha ejercido una importante labor de coordinación entre diferentes grupos y por ello ha desarrollado un papel significativo en el surgimiento y dinamización de distintas iniciativas ciudadanas, por eso afirman que “si la administración no monta un espacio participativo, pues lo montan los ciudadanos” (EA.12). Se interpreta que el derecho a la movilidad implica muchos factores y muchos sectores de la población, donde transformar el modelo de movilidad urbano pasa indudablemente por vencer las primeras resistencias de aquellas asociaciones que están habituadas a no coordinarse entre sí. Por ello plantean la necesidad de aliarse y llegar a otros colectivos y entidades que, desde sus propios intereses, se involucren e influyan el diseño de ciudad y de movilidad.

Aunque Valencia en Bici ha sido una firme promotora del asociacionismo y de las políticas de movilidad, reconoce cierta dificultad a la hora de consolidar las alianzas para la transformación del modelo general de desplazamiento. Por un lado identifica como carencia su falta de seguimiento en los contactos con el ayuntamiento, lo que supone ir a las reuniones, ignorando lo que anteriormente se había hablado, de forma que en vez de avanzar hacia nuevos temas, finalmente se trataban los mismos. Por otro lado, manifiesta la necesidad de consolidar una estrategia en red que no esté basada en trabajar temas de urgencia, sino en establecer unas relaciones previas de confianza y sobre intereses comunes compartidos, para de este modo superar y convertir las grandes diferencias en pequeños matices.

1.3. Aula de la Bici.

El *Aula de la Bici* comienza a fraguarse a finales del año 2009 cuando en una de las asambleas se plantea la intención de iniciar una actividad educativa sobre el manejo de la bicicleta. La propuesta surge a partir de la petición de una simpatizante del colectivo que cuenta lo interesada que estaba su amiga por aprender a montar en bicicleta. Sin estar aún constituidos como grupo, el éxito del primer curso da pie a una reflexión sobre la necesidad de instruir a los ciclistas urbanos puesto que consideraban que una mayoría de ellos circulaba de forma incorrecta. Si bien este primer curso fue específico para aprender a montar en bicicleta, el proyecto se monta con la idea de enseñar a circular en bicicleta por la ciudad.

Montamos un pequeño curso para enseñar a circular en bicicleta, como prueba a ver qué pasa y nuestra sorpresa fue que en lugar de venir gente para a aprender a circular en bicicleta, venía gente que no sabía montar en bici y quería aprender a montar en bici [...] Claro, nosotros no era lo que queríamos hacer, pero nos dimos cuenta de eso y dijimos: oye, ¿por qué no les enseñamos? Como conocíamos el método porque alguna vez se había dado algún curso y sabíamos lo que hacían en otros sitios, otros compañeros de otras localidades, pues hicimos el curso de aprender a montar en bici (EA.3).

Tras un breve periodo de tiempo funcionando a través del “boca a boca”, comienzan a regularizarse la demanda de cursos y lo que inicialmente era una actividad eventual de fin de semana pasa a convertirse en algo permanente. Este aumento en la periodicidad supone un mayor compromiso por parte de los educadores, al tiempo que obliga a dar respuesta a los nuevos requerimientos de funcionamiento. La rigidez organizativa en la que se inscribe Valencia en Bici por pertenecer a Acció Ecologista Agró, junto con la informalidad que había entre los voluntarios, lleva a poner en duda la viabilidad del proyecto tal y como se había planteado en el inicio.

Al principio éramos voluntarios y bueno que si cuántos son, ahí no sé cuántos, cuántas bicis, tú tienes bici, ay pues me dejas la tuya y era un caos también que pa qué: ¿tú vas a venir?, no yo no; y al final de diez monitores que éramos, aparecíamos dos (EA.18).

Es a partir de este conflicto que se hace patente la necesidad de una nueva estructura más dinámica a través de la cual cubrir las necesidades de aquellas personas que se acercaban al grupo. Así pues, cuatro personas con un alto grado de compromiso con la enseñanza y didáctica de la bicicleta constituyen en 2010 el Aula de la Bici. Al ser un grupo autónomo posee estatutos específicos y su funcionamiento es al margen de Valencia en Bici. Sin embargo, esta escisión no significa ni que los miembros del Aula de la Bici dejen Valencia en Bici, ni que gente de Valencia en Bici no pueda participar en el Aula de la Bici. La separación, por tanto, no es debida a una cuestión ideológica sino a una cuestión pragmática que ve más eficaz la nueva estructura organizativa para la consecución de sus objetivos:

Pero aunque creamos la asociación Aula de la Bici como asociación independientemente de VeB sí que queríamos [...] que el vínculo siguiera. [...] El motivo por qué son dos asociaciones diferentes simplemente es que para Aula de la Bici es mucho más ágil, mucho más operativo funcionar como asociación independiente que no dentro de otra asociación en el que interviene las decisiones de muchas más personas que no tienen nada que ver, o no se involucran, o no saben lo que estamos haciendo, el detalle de lo que estamos haciendo de los cursos. [...] Si no, todo eso hay que

explicarlo a otras personas se genera un debate, se pasa un tiempo, al final se toma una decisión pero es mucho más lenta (EA.3).

Esta profesionalización se encamina, por tanto, hacia la prestación de unos servicios formativos que la sociedad está demandando y que la estructura preexistente es incapaz de asumir. De hecho Aula de la Bici tiene como principal objetivo contribuir de manera activa en la normalización y plena integración de la bicicleta como medio de transporte. Para la consecución de este objetivo dividen el ciclo formativo en tres cursos de nivel: aprendizaje (nivel 1), afianzamiento habilidades (nivel 2) y circulación segura y responsable (nivel 3). El proceso de aprendizaje se basa en una aproximación progresiva a la bicicleta mediante un total de cuatro sesiones, que a continuación resumimos. En la primera sesión el alumnado se familiariza con el vehículo (camina llevando la bicicleta, mira la estructura del cuadro, ubica los frenos, el manillar...) y comienza a dar sus primeros impulsos en una leve rampa, para ir cogiendo equilibrio. Según avanza el alumnado en su pericia al manillar, se pasa a la siguiente sesión. Ahora que ya tiene “cogido el truco” a eso de ir bicicleta, se le añade un grado más de dificultad, pues ha de mantener el equilibrio sobre los pedales, descender la leve rampa en zigzag y utilizar el freno antes de poner los pies en el suelo. En la tercera sesión el alumno aprende a pedalear, esto es, las fases de arranque, pedaleo y freno. Por último, se enseña el manejo de los cambios de marchas para adaptar al terreno el desarrollo de la cadena y la cadencia de pedaleado. Hay que destacar que gracias a la experiencia acumulada por los formadores se ha reducido el tiempo de aprendizaje: “la gente ahora aprende de media en la mitad de tiempo que aprendía cuando nosotros empezamos a dar los cursos” (EA.3).

El curso de afianzamiento es un eslabón intermedio, y está pensado para conseguir reforzar y desarrollar las destrezas básicas sobre la bicicleta como por ejemplo: soltar las manos del manillar para señalizar, girar la cabeza hacia atrás, levantar las nalgas del sillín, subir y bajar bordillos, circular sobre firmes deslizantes con agua o arena, subir y bajar pendientes pronunciadas, aprender a manejar los cambios de la bicicleta. Salir a la calzada y desenvolverse con

soltura requiere de unas habilidades específicas más allá de pedalear y girar, donde saber montar en bicicleta no es lo mismo que saber circular en bicicleta.

El curso de circulación segura y responsable, es el más elaborado desde el Aula de la Bici. Está dividido en dos partes: una teórica, en la que se explican las posibles situaciones que van a encontrar al circular y, de esta forma, anticipar e identificar posibles peligros; una segunda de corte práctico en la que el alumno confluye entre el tráfico. Saber ubicarse en el carril, mirar a los ojos de los conductores y no a los vehículos, señalar los giros y cambios de carril, etc. son algunas de las estrategias que facilitan el desplazamiento seguro en bicicleta. Este nivel es el más complejo pues introduce la interacción con otros vehículos de forma segura, pero al mismo tiempo sin perder distancia con el entorno urbano, esto es, incorpora al aprendiz en la circulación de manera activa y, al mismo tiempo, defensiva. El desplazamiento, por tanto, no se trata de una cuestión de eficacia, sino una cuestión de significación cultural (Spinney, 2007), donde las personas aprenden a situarse, controlar e incluso vivir seguros entre los vehículos motorizados.

Buscamos el punto intermedio en que el alumno se sienta seguro dando el curso, pero empiece a sentir ese cosquilleo, esa sensación de que el coche está cerca, de que el tráfico está ahí, de que él está dentro del tráfico y de que tiene que aprender a desenvolverse, y que con esas herramientas adecuadas que nosotros le estamos dando lo puede hacer y lo puede hacer con seguridad. Eso ha sido lo más complicado y lo que más hemos debatido y lo que más hemos trabajado. Conseguir eso que haya un equilibrio entre la sensación de tráfico y la percepción de seguridad del alumno (EA.3).

Los cursos se desarrollan en distintas partes de la ciudad dependiendo del correspondiente nivel. Así, los niveles 1 y 2 se realizan en distintas zonas dentro del cauce viejo del río Turia que por sus características específicas son idóneas. Por su parte, el nivel 3 realiza un recorrido por la ciudad en itinerarios que van aumentando de dificultad. Comenzando en calles semi-peatonales del barrio del Carmen el circuito se abre hacia zonas con intersecciones y mayor intensidad de tráfico; para finalmente cambiar de barrio y que el alumno, como exponen,

“tengan esa sensación de que yo con mi bicicleta estoy aquí, puedo ir a otro sitio, a otro sitio cualquiera” (EA.3).

Como se aprecia, desde el Aula de la Bici se busca que el aprendiz genere una autonomía que le permita utilizar la bicicleta en el contexto motorizado de la ciudad y de esta forma abrir el abanico de posibilidades sobre la elección del modo de desplazamiento urbano. Ya sea iniciando al ciclista, perfeccionando sus habilidades o introduciéndolo en la circulación, una de las máximas en este proyecto es que el educador ha de reconocer al educando como un sujeto capaz que aún no ha hecho consciente su conocimiento sobre el manejo de la bicicleta. “Una manera de saber que todo va sobre ruedas es que sientas que la persona alumno también te está enseñando algo a ti”, explican en su manual. El punto de partida es hacer consciente al ciclista que se posee las destrezas necesarias para llevar a cabo una acción e interiorizar de este modo una forma de estar sobre el espacio. Formar parte del grupo de educadores implica no sólo saber montar en bici sino que además saber su labor como docente. En este sentido, para el éxito del proyecto, igual de importante es la elección del lugar de enseñanza como reconocer las particularidades del alumno y adaptarse a su ritmo. Otra de las labores docentes consiste en crear un ambiente cooperativo. Así, las ayudas mutuas entre el grupo de iguales es una práctica común, donde el hecho de compartir miedos, inquietudes y dificultades facilita la consolidación de un sentimiento que toda persona necesita durante su construcción del conocimiento: la confianza en uno mismo. Pero además, permite desarrollar procesos individuales y colectivos de aprendizaje donde el entramado de la ciudad es percibido como un aula constante de conocimiento propicio para nuevos encuentros entre personas. La creación de cuadrillas de amigas que entablan interacciones más allá de los cursos de formación nos indica que la educación en la movilidad urbana deja de ser un aprendizaje relacionado con el vehículo y pasa a ser un elemento de cohesión social. Verse capaz, superar los miedos y las dificultades genera un sentimiento muy potente que puede trasladarse a otros ámbitos de la vida no relacionados con la movilidad urbana.

Hicimos amistad en el mismo grupo que hicimos el curso [y] después del curso empezamos a quedar para aprender. Porque claro el curso te enseña

a montar en bici y a circular, pero aprender, aprendes tú. Entonces nosotras nos montábamos y empezábamos a circular y nos íbamos protegiendo unas a otras y riéndonos unas a otras (EA.2).

1.4. Universitat en bici (UeB).

En octubre de 2003, resultado de un encuentro durante el transcurso de Masa Crítica Valencia⁹¹, distintas personas vinculadas a la Universidad de Valencia comienzan a plantearse la necesidad de incluir la movilidad sostenible dentro de las políticas institucionales de la academia. Desde este planteamiento comienzan a buscar gente afín dentro de la comunidad universidad (PAS, PDI y estudiantes) intentando asumir la “vocación de ser Universitat sin más etiquetas”. En este proceso de búsqueda se suman miembros de otras asociaciones pro-bici (Valencia en Bici y la Comisión Mueve de la Universidad Politécnica de Valencia⁹²) que asumirán la función de enlace. Moviéndose siempre en el ámbito del voluntariado informal, el colectivo se ha organizado desde la Universidad de Valencia gracias a los medios internos espaciales y de comunicación que dicha institución proporciona. Sin un local asignado al no estar oficialmente registrada entre las asociaciones universitarias, la entidad ha ido realizando las asambleas mensuales en la sala de reunión del Departamento de Psicología de la Personalidad, Evaluación y Tratamiento Psicológico de la Facultad de Psicología. Pero además de estos encuentros presenciales, el colectivo se ha organizado en torno a una lista de correo que sirve como punto de debate interno y que cuenta con 115 subscriptores, y una página web a través de la cual difunden su mensaje.

⁹¹ Aquí nos referimos al evento mensual que junta en un punto de la ciudad a diferentes personas para de forma lúdica y reivindicativa, dar un paseo en bicicleta por la ciudad. En el próximo apartado se desarrollará con mayor profundidad este evento desde la vertiente asociativa y de sociabilidad.

⁹² La Comisión Mueve fue creada por alumnos de la Universidad Politécnica de Valencia, estando dependiente de la Delegación de alumnos de la ETSII (Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales). Nace con la idea de concienciar en temas sociales a las personas de la U.P.V. y tomar acciones desde la universidad que influyan positivamente en la sociedad. Hasta su final disolución trabajaron distintos campos de acción: actividades de sensibilización, Comercio Justo, cooperación al desarrollo, gestión de residuos y movilidad sostenible.

El hecho de que los miembros más activos pertenezcan a la Universidad de Valencia hace que el marco de muchas de sus reivindicaciones se hayan planteado dentro de esta institución. Así, incorporar la movilidad sostenible en la agenda política de dicha universidad y conseguir una mayor tolerancia hacia la bicicleta fueron los primeros objetivos del colectivo. Partiendo de los distintos niveles del armazón institucional (juntas de centro, claustros, vicerrectorados, docencia, etc.) y unido a una campaña de promoción del uso de la bicicleta, buscaron concienciar a la comunidad universitaria sobre la necesidad de integrar la movilidad sostenible, desde la bicicleta, en los desplazamientos habituales a las distintas facultades. Fruto de este trabajo logran que el Consejo de Gobierno de la Universidad de Valencia Estudio General, en marzo de 2005, apruebe la propuesta hecha desde la Junta de la Facultad de Ciencias Sociales de fomentar el uso de la bicicleta entre la comunidad universitaria. La necesidad de que la Universidad promocioe ir a pie, en bicicleta o transporte público como medio habitual de desplazamiento al campus y facultades es el mensaje principal que el colectivo quiere introducir y difundir pues, como plantean, “el coche que no contamina es el que está parado”.

Una vez reconocida la defensa ecológica del medioambiente a través de la bicicleta, el grupo trata de concretar esa buena voluntad en todos los centros. La necesidad de aparcamientos seguros para bicicletas junto con la limitación del estacionamiento de coches para evitar el “*efecto llamada*”, son sus primeras peticiones formales al respecto. En este sentido destacan que el voluntarismo expresado en el Consejo de Gobierno contrasta con la imposibilidad de encontrar un consenso institucional en la materia, quedado más en voluntades particulares que en una política corporativa:

Este tipo de cosas varía según los distintos espacios de la Universitat y la tolerancia mayor o menor a la bicicleta ha sido variable, hay gente que continúa siendo bastante reacia (EA.11).

La gran dispersión espacial de las facultades y centros de investigación⁹³ junto con las altas necesidades de desplazamiento que requiere la actividad universitaria (matriculaciones, funciones docentes, actividades deportivas, etc.) convierten a la Universidad de Valencia en una institución con mucho peso en la movilidad cotidiana de la ciudad. Reconocer este hecho hace que el colectivo comience a cambiar sus objetivos al entender que la promoción del uso de la bicicleta pasa irremediabilmente por facilitar los desplazamientos de trabajadores y estudiantes. Así, plantean como reivindicación central la comunicación ciclista inter-campus, esto es, que las vías de bicicletas estén claramente señalizadas, en buen estado, libres de automóviles aparcados y sobre todo, que sean continuas entre los centros universitarios de Valencia y Burjassot-Paterna. Una de las formas concretas en la que cristaliza su reivindicación inter-campus es el Observatorio del Carril bici de Valencia. Creado en 2005, el observatorio pretende reflejar el estado de la red de carril bici de la ciudad y sus alrededores, y nace con la finalidad de erigirse como instrumento que sirva para denunciar las carencias y deficiencias en la trama urbana que suponen riesgos y peligros mayores para los desplazamientos cotidianos en bicicleta⁹⁴. El marcado carácter participativo (cualquier ciudadano puede enviar su foto-denuncia) y abierto (transciende las limitaciones de los campus universitarios) ubica esta iniciativa más allá de las reivindicaciones relacionadas con las políticas universitarias y orienta la actividad del colectivo hacia las políticas urbanas. De este modo el colectivo visibiliza el hecho de que la Universidad ha contribuido al crecimiento de la ciudad y ha generado unas necesidades de desplazamiento que la obligan moralmente a concretar, de forma coordinada con el gobierno municipal, unas políticas definidas en materia de movilidad sostenible.

⁹³ Entre los distintos espacios que la Universidad de Valencia gestiona cabe destacar aquellos ubicados dentro de la propia ciudad de Valencia (Campus de Tarongers, Blasco Ibáñez y edificio histórico de La Nau) y aquellos situados en el área metropolitana (campus de Burjassot-Paterna).

⁹⁴ Hay que señalar que este observatorio se ha quedado desactualizado y quizá más como una especie de museo de los horrores de la ciudad. Sin embargo, la vigencia a pesar del tiempo de las fotos allí recogidas y los informes realizados sobre los distintos itinerarios urbanos y puntos peligrosos, ponen de manifiesto la escasa relación entre gobierno municipal y el colectivo, pues a pesar de estar visibilizadas durante años en su web, escasas (o nulas) han sido las intervenciones para subsanarlas.

Venir en bicicleta o en transporte público o caminando no era un tema secundario si no que es un tema de lanza. Un tema de apertura de nuevos horizontes para la universidad que se supone que ha de estar a la vanguardia [...] Tener vínculos con otras organizaciones extra-universitarias todo eso era un objetivo de que la universidad estuviera abierta a la sociedad y se estuviera abriendo a lo que sería un modelo europeo, norte de Europa, de convivencia (EA.4).

Durante estos años (2004-2005) el colectivo se torna más proactivo en materia urbanística y se involucra en un proceso amplio de transformación urbana que no tiene relación ni con la actividad universitaria y ni con la conexión inter-campus. Como parte de este posicionamiento territorializado en la ciudad, lideran la organización de tres bicifestaciones en coordinación con asociaciones vecinales y ciclistas para reivindicar la inclusión de un carril bici en la Avenida del Puerto. A pesar de que finalmente consiguen incorporar su demanda en la reforma, se quedan decepcionados pues la presión ejercida en los plazos por la llegada de la Copa América hizo que la infraestructura implementada se introdujera en condiciones poco favorables para el desplazamiento seguro del ciclista; de ahí que destaquen las serias dificultades para entablar un diálogo fructífero con el gobierno municipal:

Con el ayuntamiento siempre ha habido esa tensión entre nuestras reivindicaciones y su reticencia a asimilar un fenómeno que al final les ha sobrepasado (EA.11).

Entre las actividades del colectivo hay que incluir también las tareas relacionadas con la concienciación a través de la difusión y participación en: stands en semanas culturales, conferencias, Semana de la Movilidad Sostenible y excursiones lúdicas a distintas zonas de la Comunidad Valenciana. Con el tiempo, todas estas actividades han ido bajando en intensidad y actualmente el colectivo atraviesa una fase “*discreta y testimonial*”. Sin embargo, a pesar de estos tiempos complicados, se transmite la convicción de que el colectivo ha sido útil para el fomento del ciclismo urbano y, asimismo, reconocen la importancia de la unión como estrategia para hacer frente a las situaciones problemáticas:

La relación ha sido siempre cordial con Valencia en Bici, de hecho Universitat en Bici tuvo su momento de auge, su capacidad de movilización, de movilización conjunta con Valencia en Bici y después por la propia dinámica de los movimientos decayó (EA.11).

En aquella época además, Valencia en Bici, te hablo de hace unos 10 años, Valencia en Bici y el ayuntamiento se llevaban francamente mal, muy mal; mientras que la universidad podía hacer un poco de mediador que te hable un titular de universidad, un catedrático, un señor periodista que es doctor, cara a la administración parece que pueda tener más efecto. Intentamos unificar esfuerzos, Valencia en Bici durante una época y Universitat en Bici y no fue mal, pero te digo que cada profe por su historia y nos fuimos disgregando (EA.4).

1.5. Red de Ciclo-juristas.

Ciclo-Juristas es una agrupación voluntaria que surge en el año 2012 por la iniciativa de un Catedrático de Derecho Constitucional la Universidad de Oviedo. A través de una cadena de correos ésta persona contacta con distintas personas relacionadas con el ámbito jurídico e interesadas en la promoción de la bicicleta como medio de desplazamiento urbano e interurbano. Constituida por abogados, profesores de universidad, letrados del Tribunal Constitucional y letrados de Las Cortes Generales y de Parlamentos Autonómicos, la red tiene como objetivo principal ofrecer soluciones jurídicas a los crecientes retos que supone la implantación de la bicicleta en el tránsito cotidiano.

Debido al carácter transversal del ámbito jurídico la problemática ciclista ha de incluir aquellos aspectos relacionados con las distintas ramas del derecho (constitucional, administrativo, civil, mercantil, penal y procesal). Cada uno de estos ámbitos concretos en los que se divide la práctica jurídica supone incluir temas tan diversos como seguridad vial, planificación urbanística, medioambiente, deporte, seguros de accidentes, robos, negligencias, accidentes, etc. Dado este espacio tan amplio en el que los juristas se manejan, una de las primeras tareas de la organización ha sido agrupar en su seno el saber hacer y los conocimientos profesionales adquiridos con respecto a la regulación de la bicicleta y su fomento como medio sostenible de

desplazamiento. Bajo la idea de que existe mucha gente desde el mundo del derecho que ha trabajado la movilidad ciclista, la red ha alcanzado los veintitrés miembros, de los que, dos ejercerán de portavoces para difundir las propuestas normativas que desde la red se generan.

Con sus miembros diseminados por toda la geografía estatal, la red desarrolla una importante tarea de analizar el tratamiento normativo que afecta a la bicicleta tanto en su alcance municipal como el estatal. El cambio normativo a nivel de ordenanzas, leyes y reglamentos les plantea la necesidad de hacer un análisis jurídico-técnico de los problemas que ese cambio genera, esto es, analizar en qué medida se generan contradicciones, vacíos, desprotecciones, para a partir de ahí tener un fondo crítico que permita actuar. En esta labor de *think thank* es donde se centra la mayor parte de su actividad. Gracias a sus análisis se han puesto de manifiesto algunas de las confusiones normativas e indefensiones que los ciclistas urbanos sufren a diario. Su productividad en esta materia se puede dividir en dos tipos: la académica (Boix y Marzal, 2014), y la activista, que ejercen a través de enmiendas a la reforma de la Ley de Tráfico y el Reglamento General de Circulación. En esta línea hay que destacar su función de lobby pues como señala un miembro de este colectivo:

Evidentemente estamos hablando de los poderes públicos, es decir, nuestra intención es intentar que los poderes públicos nos hagan algo de caso, nos tengan algo en cuenta en nuestros planteamientos (EA.17).

Con estos planteamientos participan en la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible en el Congreso de los Diputados a raíz de la modificación de la Ley de Tráfico. En ella pudieron difundir sus propuestas normativas orientadas siempre al beneficio de la implantación de la bicicleta como eje de una política de movilidad sostenible. Esta vía de comunicación entre la red y la administración estatal les permite introducir varias enmiendas “*de tono menor*” en la nueva ley. Sin embargo, concluyen que:

Ni la DGT, ni el Gobierno, ni la mayoría parlamentaria que lo sustenta se toman en serio a la bicicleta ni como medio de transporte sostenible ni como

elemento dinamizador de una parte industrial y comercial de nuestra economía (Ciclo-juristas).

Otra de las tareas de la red es ofrecer asesoramiento legal a las instituciones y organizaciones sin ánimo de lucro interesadas en la regulación de la bicicleta y su fomento como medio sostenible de desplazamiento. Esto les ha llevado a posicionarse de forma simbiótica con las asociaciones y colectivos ciclistas organizados en la Coordinadora en Defensa de la Bici (CONBICI). Consideran fundamental este tipo de apoyo entre entidades, en especial a la hora de plantear cambios en las políticas públicas.

Bueno, pues esa es un poco la idea, o sea, servir de ayuda a quienes se mueven para que puedan tener más argumentos a la hora de convencer, participar en las dinámicas sociales de cambio a partir de aportar ideas y elementos al debate e intentar convencer a la gente, que es de lo que se trata (EA.17).

1.6. Masa Crítica Valencia.

En un sentido amplio, la Masa Crítica se puede definir como un paseo ciclista que tiene lugar un día al mes en numerosas ciudades del mundo. Su finalidad es dar a conocer las grandes ventajas que aportan a la movilidad sostenible a la sociedad y al individuo, reivindicando la necesidad de una mayor presencia de las bicicletas en las ciudades. Reducir las molestias que causa el tráfico motorizado (ruido, contaminación, atascos, inseguridad, fallecidos...) al mismo tiempo que disfrutar de la ciudad serían los dos rasgos más destacables de la movilización.

La Masa Crítica la vivo como una fiesta, porque la Masa Crítica nos juntamos ciclistas que utilizamos la bici a diario como vehículo principal. Pues juntarse una vez al mes... pues es como pertenencia, un sentimiento grupal, se da muy buen ambiente, es muy festivo. Entonces se trata de hacer más visible la bicicleta en la ciudad. Que en un día del mes pues tengamos toda la fuerza y la visibilidad y yo creo que sí, que en parte es una forma de hacer activismo para hacer más visible la bicicleta, pero bueno de todas formas lo que está clarísimo es que es una fiesta y es algo agradable y para mí con eso me vale (EA.7).

La denominación proviene del concepto aplicado a la fisión nuclear para la que *masa crítica* es la cantidad mínima de materia necesaria para que se mantenga una reacción nuclear en cadena. En nuestro caso Masa Crítica hace referencia a la concentración mensual realizada por aquellas personas que celebran su opción a desplazarse de forma cotidiana en bicicleta. Con su ocupación masiva del espacio público, la Masa Crítica adquiere una dinámica propia que permite sustentarse y proliferar de forma autónoma para circular por la ciudad moderando el tráfico motorizado (Lorenzi, 2010). Más allá de estas concentraciones mensuales en la ciudad, Masa Crítica se apoya y organiza desde los ámbitos informales de sociabilidad. Así, cuando hablamos de masa crítica en sentido restringido hacemos referencia a los dinamizadores de Masa Crítica Valencia.

Este evento nació impulsado por Valencia en Bici en diciembre del año 2000 y reunió a poco más de una docena de personas. Convocada cada primer viernes de mes a las 19:30 en la Plaza de la Virgen, la Masa Crítica Valencia ha ido creciendo y consolidándose a lo largo del tiempo hasta llegar a alcanzar más de 1.300 personas. Al año de su creación se organizó un sistema de lista de correo electrónico que funciona como punto de encuentro de las personas que acuden mensualmente a las marchas ciclistas, donde intercambian experiencias, opiniones, eventos, etc. Durante esos primeros años era común tener fuertes encontronazos con los automovilistas de la ciudad. Para evitar que se generaran situaciones violentas durante cada celebración se crearon unas normas mínimas de convivencia y funcionamiento que se difundían en pasquines antes de pasear por la ciudad. Una cosa muy importante fue considerar que el grupo había de circular de forma compacta, sin fisuras que facilitasen a los coches colarse entre los ciclistas. Dejar libre el carril bus-taxi y parar en los pasos de peatones para aplaudir a éstos, fueron otras de las normas de funcionamiento acordadas.

En aquella época estaba muy bien organizada, entonces recuerdo que nada más llegar siempre había alguien, supongo que de los círculos de VeB, que te daba un panfletito, se repartían panfletitos sobre cómo circular en la masa crítica. Esto durante los años posteriores que he ido participando no se daba y es verdad que se notaba durante la circulación que la gente estaba desinformada (EA.1).

En los inicios el recorrido iba variando por las distintas zonas de la ciudad, circulando a veces por Monteolivete, los Poblados Marítimos, Benicalap o San Isidre. Sin embargo, la voluntad de que el máximo posible de personas visibilizaran el derecho a formar parte del vial, llevó a institucionalizar un recorrido céntrico tomando la calle Colón como lugar referente de paso. En esos años comienzan a estar presentes en el recorrido los vehículos motorizados de la policía que de forma más o menos activa y más o menos continua acompañan al grupo durante el trayecto. El hecho de que la policía se sitúe detrás de los ciclistas tiene múltiples lecturas: de una parte, hace que un evento habitual en la ciudad se convierta en algo excepcional, pues con su presencia se resalta la “anormalidad” de la bicicleta en la ciudad. De otra, el hecho de que ofrezcan seguridad al ciclista implica que circular con bicicleta en grupo por la calzada es un hecho peligroso que requiere de la intervención policial. Sin embargo, al mismo tiempo, es un modo temporal que asegura el uso democrático del espacio.

Salíamos de la plaza de la Virgen que es muy visible, nos metíamos por ciudadela, que es muy visible; luego Capitanía y de ahí se pasaba a calle Colón, que es muy visible; se hacía parada en la plaza del Ayuntamiento, claro imagínate si es visible, cuatro cánticos en El Ayuntamiento, bajamos por calle las Barcas muy visible, íbamos al Parterre, parábamos la calle de la Paz, que también es muy visible, y ya regresábamos a la plaza de la Virgen [...] Entonces ahí hubo también sus tensiones que si policía sí, policía no (EA.4).

Tras un largo periodo de tiempo, la Masa Crítica Valencia alcanzó un punto de saturación. Con los iniciales dinamizadores del evento cansados, la convocatoria mensual bajó de intensidad. Tener siempre el mismo recorrido, gritar las mismas consignas y marcharse a casa al finalizar, hizo que poco a poco la gente se fuera desanimando. “Lo veía muy estructurado”, explica un participante. Sin embargo, el bajón ha sido temporal. La reciente entrada de personas con ganas de retomar las convocatorias a través de las redes sociales y organizar recorridos variados ha relanzado el evento. Una de las claves que se apuntan como exitosas para esta revitalización ha sido potenciar la socialización informal después de los recorridos.

Ha sido un poco mi evolución. Al principio yo acudía a la masa y no conocía nadie. Iba con mi mujer, pues dábamos la vuelta, acababa, nos íbamos a casa y ya está. Cuando se empezó a decir vamos a quedarnos todos después a cenar, pues ya empezamos a conocer mucho más a la gente, nos motivó para implicarnos más y a través de ahí ha crecido mucho nuestro activismo también a favor de la bicicleta (EA.7).

El resurgir del evento ha sido tal que a lo largo de 2013-2014 un pequeño grupo de personas se reunió con el objetivo de organizar en mayo de 2014 la *Citricona*. La *Citricona* es un evento anual donde se invita a los distintos grupos de Masa Crítica del Estado español y del extranjero a reunirse en una ciudad⁹⁵. Este grupo heterogéneo⁹⁶ estuvo compuesto tanto por personas vinculadas a colectivos pro-bici, como por personas que por primera vez participaban en el ámbito asociativo. Organizar este evento ha requerido establecer nexos entre distintos agentes sociales de la ciudad: tiendas de venta y reparación de bicicletas, asociaciones vecinales, centros sociales auto-gestionados, etc. La falta de apoyo municipal a la iniciativa social potenció la creación de estas alianzas temporales entre las asociaciones y colectivos ciclistas de la ciudad. Es quizá con la Asociación de Vecinos de Benimaclet donde la alianza se hizo más evidente. Muchos de los eventos sociales previos y posteriores a la marcha ciclista fueron facilitados por dicha asociación y tuvieron lugar en el barrio de Benimaclet, donde se habilitó el centro de educación infantil y primaria Pare Català para la decoración y aparcamiento de bicicletas, y se organizó la cena de clausura en las instalaciones de la Sociedad Musical de Benimaclet. También el Centro Social Autogestionado de L'Horta, ubicado en dicho barrio, colaboró en el evento preparando una gran paella para comer y cediendo parte de su espacio para pernoctar. Además de Benimaclet, este entramado de sociabilidad entorno a la *Citricona* se extendió por el conjunto de la ciudad. Unas rutas guiadas por el

⁹⁵ Este evento cambia de nombre según la localidad en la que se realiza: Criticona (Madrid 2009 y 2010), Kritikona Mundiala (Bilbao 2011), Pucelona (Valladolid 2012), Crixixona (Gijón 2013), Citricona (Valencia 2014) y Piratona (Getafe 2015).

⁹⁶ Tras alcanzar con éxito el objetivo de organizar la *Citricona*, el grupo se disolvió.

centro histórico, por la huerta y el Saler, una carrera ciclista⁹⁷ y una cena de bienvenida en la playa de la Patacona fueron otras actividades que acompañaron a la celebración. Para concluir, mencionar que el marcado carácter social y abierto de las actividades organizadas en torno a la Citricona jugó un papel especialmente relevante que vehiculó las acciones del grupo y al mismo tiempo aglutinó sus los miembros:

Me motivó el hecho de que sea algo colectivo, que es espontáneo; algo como de los ciudadanos sin tener una directriz de alguna entidad política o no sé, pues de ser partícipe de algo que todos lo construimos (EA.20).

2. Las asociaciones de promoción e integración de la bicicleta.

2.1. Asociación de Vecinos de Benimaclet.

Arraigada dentro del movimiento vecinal que se fue consolidando durante el final de la dictadura franquista y la transición democrática, la Asociación de Vecinos de Benimaclet ha ido desarrollando múltiples tareas orientadas siempre a la mejora en las condiciones de vida. En 1976, la “*lucha del trenet*”⁹⁸ inicia las reivindicaciones en el vecindario y llega reunir a más de trescientas personas (Sender, 2006:48). Gracias a su persistencia, en 1990 consiguen la paralización de la línea, el derribo de los muros, y la apertura de pasos a nivel y de peatones. Con el tiempo, y una vez logrado resolver otras problemáticas que padecía el barrio como la falta de colegios, institutos, centros de salud, etc., la asociación ha incorporado entre sus múltiples reivindicaciones la movilidad urbana sostenible.

⁹⁷ A esta carrera informal se le llama Alleycat.

⁹⁸ “El trenet” es como se conoció popularmente a la línea de ferrocarril que unía el puerto de Valencia con la ciudad. A partir de 1915 se utiliza como medio de transporte de pasajeros. Su recorrido discurría por mitad de Benimaclet y provocó múltiples atropellos. Ante las protestas continuas del vecindario, el Ayuntamiento de Valencia levanta un muro de protección en 1976; medida que no solo no sirvió para paliar la problemática de los atropellos, sino que agudizó la segregación espacial del barrio. Si bien el objetivo de la movilización social era el soterramiento de las vías, en enero de 1990 se logra la suspensión de la línea. Durante los 18 años de lucha se produjeron 87 arrollamientos, 22 muertos, 15 suicidios y 28 colisiones con vehículos según datos de la FGV.

Integrada por cerca de 450 personas y organizada de forma asamblearia, la asociación cuenta con una Junta que coordina las distintas tareas. Los atropellos en el barrio (leves o con víctimas mortales) y el incremento exponencial de los usuarios de la bicicleta circulando por las aceras, serán los detonantes para que se comience a percibir la movilidad urbana como un problema. Fruto de esta preocupación por mejorar la convivencia, en mayo de 2012 y 2013 organizan la Semana de la Bicicleta. El objetivo es promocionar la bicicleta a través de distintas actividades lúdicas como charlas, exposiciones, paseos ciclistas, cenas de calle, talleres de reparación de bicicletas, aprendizaje en bici, etc. Pero además, se busca cubrir un objetivo más amplio como es fomentar la cohesión social entre los vecinos:

Este año vamos a intentar hacer lo mismo, que haya más implicación en el barrio y menos peso en la organización, porque no queremos que sea una actividad central de la asociación de vecinos. Queremos que sea una cosa del barrio y que no sepa nadie ni eso de dónde ha salido o sea, que sea de todos (EA.13).

Esta forma de “hacer barrio” remite al hecho que para esta asociación el fomento de la movilidad urbana sostenible no es tanto un fin en sí mismo o una reivindicación puntual, como un pretexto para establecer nuevos ámbitos de socialización. A resultas de este encuentro la asociación de vecinos establece contacto con diversos colectivos pro-bici de la ciudad (Valencia en Bici y Conciencia Crítica) y comienza elaborar un informe (AA. VV. Benimaclet, 2013) que busca consolidar el modelo de *Barrio 30* en Benimaclet, esto es, plantear la necesidad de modificar la distribución desigual en los usos del suelo y la pacificación del tráfico motorizado. Ampliar aceras, elevar la calzada en los pasos peatonales, reordenar la circulación y desviar el eje de la trayectoria son algunas de las iniciativas orientadas a tal fin. De este modo priorizan la oportunidad de las personas por continuar usando el espacio público al tiempo que buscan abrir nuevos usos, antes restringidos por el vehículo privado motorizado. Con ello se enfatiza la idea de que el proyecto *Barrio 30* democratiza y reequilibra el uso del espacio urbano. La necesidad de recuperar los espacios 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 asociación 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 (EA.13).

Con el fin de dar fuerza al proyecto urbano de *Barrio 30* la asociación vecinal mantiene las actividades lúdicas y comienza una serie de campañas públicas orientadas a visibilizar su propuesta más allá del vecindario. La más importante de tales campañas es la relacionada con la reivindicación del carril bici segregado en los tramos de Avenida Alfahuir a Avenida de Cataluña de la Ronda Nord. Alcanzar el objetivo deseado pasa por entablar diálogo con los distintos partidos políticos con representación local. Así, a finales de 2012 se reúnen con el nuevo responsable del consistorio municipal del área de Circulación y Transporte y concluyen que la reunión mantenida ha sido: “un paripé democrático, ellos no hacen ningún tipo de negociación” (EA.13).

Recogiendo este malestar, el grupo municipal de Izquierda Unida presenta una moción⁹⁹ en la que se pide una nueva distribución del espacio viario a favor de la bicicleta y el peatón, que fue rechazada por motivos económicos en el pleno municipal. Frente a esta negativa, la asociación de vecinos reacciona y organiza, junto con Valencia en Bici y Conciencia Crítica una campaña denominada “Recicla el carril” en la que reivindican su derecho a la movilidad en bicicleta y exigen unas mínimas inversiones a nivel infraestructural. La campaña incluye la realización de un proyecto propio con soluciones de bajo coste y la organización de una bicifestación en diciembre de 2012. El respaldo ciudadano a la campaña es claro y provoca un giro en la decisión mantenida desde el gobierno municipal. De este modo, en febrero de 2013 se procede a reconvertir el carril bus de la Ronda Nord a carril bici. Quedan desatendidas sin embargo las demandas de

⁹⁹La moción se presenta en la comisión de urbanismo del día 19 de noviembre de 2012: <http://valencia.eupv.org/2012/11/19/mocio-urbanisme-carril-bici-a-la-ronda-nord/>

esta campaña no relacionadas con la reconversión del carril bus y vinculadas a la pacificación del tráfico.

Resulta significativo que se considere como una oportunidad para la asociación la vinculación con otros colectivos a través de la coordinadora Ciutat 30. La excesiva tecnificación asociadas a las infraestructuras del transporte y la planificación urbanística obliga, a aquellos que desean un cambio en este campo, a desarrollar una producción del espacio distinta. Así, sin experiencia previa, la asociación vecinal se encuentra en la necesidad de encontrar conceptos adecuados y planteamientos correctos que sean capaces de dar una explicación cabal a la realidad deseada, al mismo tiempo que les permita rediseñar los contenidos técnicos previamente materializados desde las instancias de poder:

Entonces estuvimos haciendo más que un estudio...viendo lo que no nos gusta en el barrio, [...] no estudiando lo que necesitamos, sino lo que no nos gusta. Yo sé lo que no me gusta, lo que me gusta igual esto es una cosa y dentro de un mes es otra. Porque eso, con el proyecto me pasó y se lo cuento a todo el mundo, porque me sorprendí a mí misma, que yo hice un proyecto muy *light* que únicamente... vamos equilibrar un poco, vamos a bajar un poco el mobiliario, solo quitar una plaza por sitio [...] porque yo necesito empaparme de otras personas que tienen más conocimientos o experiencia, porque no tengo ninguna, claro, para a mi es una oportunidad, pues sólo ir leyendo los correos y las actas te pueden venir a la cabeza cosas (EA.13).

2.2. Col·lectiu Soterranya.

Este colectivo inicia su andadura en 2004 fruto de un encuentro entre distintas personas que, sin conocerse previamente, perciben la necesidad de constituir una asociación que fomente la solidaridad y el cuidado del medioambiente en el ámbito municipal de Torrent. Están organizados de forma asamblearia y las reuniones son de carácter abierto en las pueden participar todos los socios que así lo deseen.

Con el tiempo, las principales líneas de actuación que han desarrollado se dividen en cuatro grandes áreas: Solidaridad, Cooperación, Cultura y Medioambiente. Cada área tiene un encargado que coordina las actuaciones correspondientes. La primera se desarrolla con mayor intensidad durante la llegada del frío, época en la que ponen en marcha la campaña “*Sacs Solidaris*”. Se trata de una actividad en la que reparten sacos de dormir, gorros, mantas, calcetines, guantes, etc. a personas indigentes con el objetivo claro de dar visibilidad a esta situación de vulnerabilidad social.

El segundo área, de carácter cooperativo se ha desarrollado en Marruecos transportando material escolar a un pueblo ubicado en el valle del Atlas. La actividad cultural se despliega en el propio municipio de Torrent mediante un proyecto de dinamización lectora a través de tertulias literarias, presentaciones e intercambio de libros denominado “*Torrentdellibres*”. Respecto al ámbito medioambiental la asociación organiza su actividad en torno a dos cuestiones: el control de humedales y respeto del medioambiente y la movilidad sostenible. En lo que se refiere al primer tipo de actividades, la organización realiza en colaboración con la Fundación Limne, el “*Projecte Rius*” con la idea principal de realizar un seguimiento periódico de diferentes parámetros de los humedales de Torrent, como la calidad del agua, la flora y la fauna. Pero el proyecto es más ambicioso, pues sobre todo está destinado para que la ciudadanía conozca la existencia de esas zonas en Torrent. En este mismo sentido forman parte del Consejo Rector de la Sierra Perenxina y realizan excursiones en las que explican las transformaciones de uso y su importancia como paraje natural.

Centrándonos en el ámbito que nos interesa, este colectivo es el principal impulsor de la movilidad sostenible en el municipio de Torrent. Comenzando desde cero, una de las primeras actuaciones fue unirse a la coordinadora estatal de CONBICI. Con ello no buscaba únicamente formar parte de un grupo más amplio con el que poder coordinarse y trabajar conjuntamente, sino que también tenía una intención de carácter interno: sensibilizar a los y las afiliadas en el uso de la bicicleta como medio habitual de desplazamiento.

Las actividades que realizan entorno a la movilidad sostenible tienen como eje principal aquellas relacionadas con la conexión ciclista entre los municipios de Valencia y Torrent¹⁰⁰. En este sentido han realizado un estudio sobre el estado de los 8 kilómetros de Ciclo-ruta que separan Valencia de Torrent (CR-36). La jurisdicción de esa infraestructura es múltiple: hay tramos que pertenecen a la Diputación Provincial de Valencia, otros que pertenecen a los municipios de Torrent y Picanya¹⁰¹ y un último tramo, Picanya-Valencia, que corresponde a la Comunidad Valenciana, lo que motiva que la decisión sobre la señalización y el mantenimiento corresponde a un nivel de la administración diferente. De este modo, sus análisis y propuestas sobre los graves problemas de trazado y usos del espacio han de superar una excesiva burocracia que, dependiendo de la sensibilidad sobre el tema, actuará con mayor o menor inmediatez.

Con un trazado segregado de los vehículos motorizados, la CR-36 constituye la única conexión segura de la comarca con la ciudad de Valencia. El hecho de ser una infraestructura al margen de la circulación motorizada hace que se vea como un espacio atractivo donde viandantes y niños pueden disfrutar. La intensidad de este uso no ciclista del espacio varía según la estación y es en primavera-verano cuando más personas lo recorren. El uso compartido del espacio se pretendió resolver con una división del carril que separaba a los ciclistas de los peatones pero practicar esa separación mediante una pintura en el suelo es complicado; de ahí que no pidan una segregación del espacio, sino una señalización vertical explicando qué es un carril bici, para que al menos las personas que utilizan ese espacio entiendan que es un lugar por donde van a funcionar bicicletas. La falta de visibilidad durante el recorrido es otro de las dificultades de este itinerario. Así, junto a los problemas derivados por las obras del AVE, que han aumentado los puntos ciegos del recorrido, en el barrio de San Isidro hay un túnel donde a la salida del mismo en el que no hay visibilidad. Aunque la solución propuesta es

¹⁰⁰ Torrent es uno de los municipios más grandes del área metropolitana de Valencia y genera el 4% de los viajes (origen/destino) en el ámbito metropolitano (PMUS, 2013).

¹⁰¹ Hasta hace pocos años la carretera CV-406 era competencia de la Diputación Provincial de Valencia. Actualmente los distintos tramos de esta carretera han sido transferidos a los Ayuntamientos de Benetússer (CV-4061), Paiporta (CV-4062), Picanya (CV-4063) y Torrent (CV-4064).

sencilla (poner un espejo de convexo), hasta el momento no han tenido mucho éxito. Sin embargo, estas dificultades se ven como un reto y los ánimos están altos: “Al menos de la parte de Picanya a Torrent algo conseguimos. Ahora queda de Picanya a Valencia” (EA.15).

Esta dimensión metropolitana de los desplazamientos ciclistas se entronca además con una visión comarcal del municipio. En este sentido, Torrent cuenta con un sistema público-privado de bicicletas integrado en el sistema comarcal que permite practicar los desplazamientos ciclistas entre los distintos municipios. Sin embargo, la falta de ejes de comunicación que vinculen las distintas municipalidades que conforman la comarca de L’Horta Sud supone otro de los grandes problemas de la movilidad ciclista. Consecuentemente, aunque en un rango menor de intensidad, la conexión de Torrent con los municipios colindantes, junto con la habilitación de aparcamientos para bicicletas en su localidad, se convierte en los otros ejes de actuación de la asociación.

También desarrollan otro tipo de prácticas orientadas hacia la promoción de la bicicleta. Llevan ocho años consecutivos realizando ciclo-paseos nocturnos durante el verano. Se trata de una actividad lúdica llamada “*Bicinits*” en la que recorren distintas partes de L’Horta Sud y del propio municipio con el fin de animar en el uso de la bicicleta y de esta manera enganchar a los participantes para que el resto del año continúe utilizándola. También realizan una labor de asesoramiento y, mediante el correo electrónico, responden a las preguntas que les plantean los ciclistas y ayudan a buscar itinerarios seguros para los desplazamientos por la comarca. Como asociación de referencia de Torrent, el Col·lectiu Soterranya busca con todas sus actividades desarrollar una labor que considera esencial: la creación de lazos de amistad y apoyo entre los ciclistas del municipio. No se trata sólo de compartir la experiencia del paseo y la cena durante las “*Bicinits*” o de realizar acompañamientos puntuales por la comarca, sino que se busca que aquellas personas con menor experiencia se sientan arropadas en su incipiente práctica sobre los pedales. Generar estos momentos de encuentro presencial o virtual entre los nuevos y veteranos del ciclismo urbano cubre un importante objetivo:

Uno de los grandes problemas que yo tenía en principio era la soledad, la soledad porque claro yo al venir de Torrent y claro en Torrent nadie, y entre Torrent y Valencia no me encontraba con nadie, Y ahora eso ya ha cambiado. Ahora ya me encuentro a gente que funciona en bici, luego llega a Valencia y hay mucha gente en bici, y eso anima a la hora de utilizarla, dejar de sentirte raro (EA.15).

2.3. Asociación por el Medio Ambiente y Contra el Cambio Climático (AMA).

Creada en el año 2008, AMA es una organización social y sin ánimo de lucro que se gesta a partir de los resultados del 4º Informe del IPPC¹⁰² de la ONU (octubre de 2007). Interesados por la supervivencia de la humanidad, distintas personas deciden dar el paso de constituir una asociación que aboga por la utilización racional, eficiente y ética de los recursos naturales. La actividad de esta agrupación medioambientalista está orientada hacia la concienciación ciudadana e información sobre la importancia del cambio de hábitos. Con sus proyectos busca reconducir pautas y conductas de consumo hacia comportamientos más eficientes, sostenibles y responsables con la naturaleza y la sociedad. En este sentido la asociación tiene también el propósito de informar y asesorar a la ciudadanía en estos temas para que sepa cómo mejorar las pautas y hábitos de consumo. Abierta a nuevos proyectos e incorporaciones, AMA se define como una entidad “*creada por personas y para las personas*”, preocupada por los impactos medioambientales provocados por la actividad científico-tecnológica.

El principal objetivo que se proponen es la lucha contra el cambio climático, tomando la promoción de la bicicleta como objeto ejemplar para alcanzar un cambio de hábito sostenible, saludable y económico. La idea de que la bicicleta juega un papel fundamental en el cambio climático se hace evidente en su proyecto inaugural: *Carretera a Copenhague'09*. Tras recorrer más de 3.000 kilómetros en bicicleta (Valencia-Madrid-Copenhague), los miembros de la

¹⁰² Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático creado en 1998 por Naciones Unidas y la Organización de Meteorología Mundial.

asociación consiguen entregar a la Delegación española en la Cumbre Mundial del Clima 1.600 firmas recogidas antes y durante el trayecto.

Comprometidos por la salvaguarda de la naturaleza, su actividad se reparte actualmente en tres áreas: cambio del modelo energético, turismo sostenible y movilidad. En todos estos ámbitos de actuación la bicicleta se encuentra siempre presente. Así, para defender un modelo energético menos contaminante y agresivo con el entorno organizaron dos marchas ciclistas *antifracking*¹⁰³ a Castellón. En lo que respecta al turismo sostenible han habilitado una red de alojamientos para viajeros ecológicos (ciclo-turistas) bajo el proyecto llamado Rodamons. En relación a la movilidad han realizado campañas orientadas a reivindicar la intermodalidad de la bicicleta con el transporte público colectivo (bici+tren) y fomentado el uso de la bicicleta en la ciudad mediante el proyecto colaborativo llamado "Bicis para todas". En relación a este último proyecto la asociación ha establecido vínculos con el Col·lectiu Soterranya y están organizándose de forma conjunta para dotar de bicicletas aquellas personas con pocos recursos económicos y necesitadas de un vehículo para desplazarse por motivos laborales o de ocio. Entienden que la bicicleta es un elemento de integración social que abre nuevas posibilidades de relación a través de las actividades cotidianas (profesionales, ocio en la ciudad, excursiones, etc.).

El hecho de compartir la ejecución del proyecto con otras asociaciones facilita la aproximación de posturas sobre lo que la movilidad sostenible ha de contener como elemento vertebrador de la sociedad. En este sentido destacan que el proyecto, además de trabajar la función de integración tiene una función de apoyo mutuo entre las agrupaciones pro-bici:

Pretende también aunar, o sea, fomentar el tejido asociativo en cuanto a colectivos ciclistas, porque creemos que falta una plataforma para que

¹⁰³ El fracking es una técnica de extracción de gas natural o petróleo del subsuelo que alcanza grandes profundidades, también se le llama fractura hidráulica.

podamos estar de acuerdo, no porque los objetivos son los mismos, pero un poco para trabajar más y para aunar esfuerzos (EA.16).

2.4. Conciencia Crítica.

Esta asociación comienza a trabajar en el año 2007 cuando un grupo de estudiantes universitarios procedentes de distintas facultades del campus de Burjassot (UV) comienzan a intercambiar inquietudes y experiencias. La falta de entidades atrayentes pone en contacto a amigos y conocidos que finalmente decidirán formar una asociación. La organización interna ha variado a lo largo de los años, aunque ha mantenido los principios de horizontalidad y de toma de decisiones por consenso. En los inicios las reuniones eran semanales y contaban con unos 15 participantes, pero en la actualidad se coordinan y comunican virtualmente desde su hogar. La falta de tiempo para quedar, junto con la disminución del número activo de personas, son las causas de este funcionamiento más virtual que presencial.

La búsqueda por mejorar el entorno en el que viven a través del análisis de la situación social y ambiental, junto con las ganas de participar activamente en la universidad, son los elementos clave que dan fuerza e impulsan sus acciones. La finalidad del colectivo se orienta, por tanto, hacia las problemáticas sociales y medioambientales, centrándose en aquellas que guardan relación con la concienciación crítica del universitario como ciudadano responsable y preocupado por su entorno en un sentido ético, solidario y sostenible. Las formas de acción han sido múltiples, integrando desde las más clásicas como recogida de firmas y comunicados de prensa, a otras más novedosas como bici-festaciones. Hay que mencionar también la utilización de las charlas, entrevistas y jornadas con expertos como plataformas desde las que han difundido su mensaje.

Desde esta perspectiva sus principales líneas temáticas se han encuadrado siempre en el pensamiento ecológico y han incluido: el comercio justo (máquinas de café), el reciclaje (utilización masiva de papel reciclado) y la movilidad (prioridad semafórica del tranvía y conexión carril bici Burjassot-Valencia). Estas últimas se consideran como las dos más importantes y concretamente, la del

carril bici como la más clara. Aunque ambos proyectos se plasmas en la elaboración de un informe técnico que dará mucha fuerza a su reivindicación, el compromiso público que tuvo la infraestructura ciclista será clave para el éxito desigual de sus reivindicaciones.

Hicimos un informe muy extenso que yo creo que fue eso también muy importante, [...] entonces ya el político que lo ve... y a lo mejor ya empieza a discutir los detalles y en cuanto ya se da cuenta está discutiendo los detalles y ya es como que ya lo tienen medio aceptado. Y luego hicimos, si no recuerdo mal, tres manifestaciones para acabar el carril bici y bueno para nosotros fue una sorpresa porque después de la primera, al cabo de pocos meses, salió una noticia en el ayuntamiento [de Burjassot] de que se comprometieron a realizar el carril bici en el periodo de un año. Pero fue en realidad para nosotros un subidón que en seguida digamos se comprometiesen [...] entonces ya pasábamos de reclamar algo que queríamos nosotros a reclamar algo que habían prometido y entonces ya teníamos un poco posición de más apoyo (EA.19).

Las actuaciones relacionadas con la reivindicación del itinerario ciclista comienzan en 2008 y finalizan en 2012 con un acto público en la biblioteca de Ciencias del Campus de Burjassot. Durante la campaña la asociación establece relación con varias entidades pro-bici de la ciudad de Valencia (Universitat en Bici y Valencia en Bici), así como con diferentes cargos políticos y técnicos. El alcance del proyecto es amplio pues aunque en primera instancia puede parecer que mejora la accesibilidad al campus en bicicleta, la reforma afecta a toda la ciudadanía pues el mismo carril bici que utilizan estudiantes y profesores sirve para moverse entre el área metropolitana y la propia ciudad de Valencia. Como parte del objetivo de conexión metropolitana Burjassot-Valencia, la asociación se suma a la campaña "Recicla el carril" promovida desde la Asociación de Vecinos de Benimaclet, elaborando un estudio propositivo que da solución a la demanda. Como reconocimiento a toda esta labor social, la asociación ha sido galardonada

con el premio Cambia tu Mundo¹⁰⁴ (2012) y desde el con el premio Universidad-Sociedad (2013) otorgado por el Consejo Social de la Universidad de Valencia.

3. Plataforma Ciutat 30.

Creada en febrero de 2013 a partir 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 busca un cambiar el modelo general de circulación urbana a través de la recogida de firmas por internet, se facilita 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 provocan las pautas actuales de movilidad urbana, se conforma 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, Fundación Horta Sud, Stop Accidentes, AVANT El Cantero de Letur Triatló i Paratriatló); 5) empresas (Biciutat).

Respecto al funcionamiento interno, cada organización miembro mantiene su plena autonomía. Si bien la toma de decisiones estratégicas se efectúa por consenso, en el resto prima el principio de confianza y libertad de acción. Esta enorme flexibilidad de actuación se complementa con una comunicación interna principalmente telemática. Sin embargo para que la plataforma no quede en algo

¹⁰⁴ El premio Cambia tu Mundo es una iniciativa promovida por la asociación de emprendedores sociales Ashoka en colaboración con el BBVA. La última edición de este premio fue en 2013.

totalmente virtual se proponen un mínimo de encuentros presenciales en cada estación del año, en los que se intercambian experiencias y repasan las tareas realizadas.

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” permite nuevas interpretaciones desde el ámbito local. Al ser una iniciativa promovida desde los modelos urbanos centroeuropeos, la *fórmula magistral* se ve modificada por no adaptarse a las realidades locales.

La plataforma comienza entonces a construir su discurso a partir de un concepto amplio, donde la reivindicación no se reduce a un tema de velocidad sino que se centra en un cambio de modelo. No tratan de hacer reivindicaciones puntuales que permitan limar las asperezas de la velocidad, sino de reivindicar una ciudad para todos, compartida; en la que haya más espacios para estar y no sólo para moverse. 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 entienden como elementos disyuntores que supeditan la ciudadanía a los espacios zonificados (zonas 30). De este modo se pasa de un concepto numérico a intentar darle cinco dimensiones más amplias que permitan trascender la limitación zonal: la sostenibilidad, la salud, la accesibilidad, la seguridad y amabilidad. Para la plataforma estas dimensiones serán fundamentales, pues se erigen en el argumento necesario capaz de inscribir al sujeto y su vivencia en la unidad de velocidad. La mirada tecnicada 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*”.

Conscientes de la dificultad que supone trabajar el cambio en el imaginario social sobre el modelo vigente de ciudad, tratan de incidir en las actitudes sobre la velocidad y sus consecuencias. Las propuestas de actuación desde la sostenibilidad, la seguridad, la salud y la accesibilidad se encuadran dentro de

cuestiones técnicas como puedan ser eficiencia energética, desaparición de puntos negros de accidentabilidad, reducción de los obstáculos espaciales, etc. Por su parte, la dimensión de la amabilidad se centra en la cuestión de los valores ciudadanos dentro del patrón urbano de convivencia. En este sentido se trata de establecer relaciones de confianza entre las personas que se desplazan y usan el espacio 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 (EA.1).

Este punto es un elemento importante de debate, pues pone de manifiesto las distancias culturales que hay en torno al uso del espacio público y la capacidad de los sujetos por significar el desplazamiento.

Entonces claro, por un lado nos maravillamos mucho cuando vamos a Hamburgo, Dinamarca lo que sea y vemos esas ciudades calmadas civilizadas y tal, que dices ¿cómo han llegado hasta ahí? Pero por otro lado también nos gusta sentir cierta...vitalidad que tiene el espacio público mediterráneo, sobre todo norte de África y sur de España, Italia, Grecia y Portugal incluso, que son lugares que ese cierto caos que se vive en la calle quieras que no mola (EA.8).

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 del espacio urbano, hay que fomentar el consenso a través de la participación ciudadana, ya que como se expresa: “sin participación no hay cambio de hábitos” (EA.6).

Dentro de la estrategia de difusión, la plataforma organizó unas jornadas para divulgar los elementos en los que tendría incidencia el modelo de Ciudad 30 (la salud, la accesibilidad, la economía, la seguridad vial...) y, para fomentar al mismo tiempo la participación y recogida de propuestas para el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia. En conjunto se trata de ir aproximándose a las consecuencias de la reducción de velocidad mediante un proceso paulatino, en el que es fundamental ir ganando apoyo social y comprensión del problema por parte de la población. Con estas jornadas, celebradas en la recta final de la Iniciativa Ciudadana Europea, la plataforma dio por finalizada su labor y tras 10 meses de vigencia y un relativo éxito, se disolvió.

4. El asociacionismo pro-bici: semejanzas, diferencias y perspectivas futuras.

Conocidas las principales características de los diferentes colectivos y asociaciones pro-bici, podemos establecer una panorámica general que permita concretar tanto los principales rasgos comunes como los elementos diferenciales. Además la información obtenida permite una primera valoración sobre el tipo de participación que en ellas cristaliza así como sus expectativas de futuro en el contexto cambiante de la ciudad.

La aproximación a los grupos pro-bici resulta especialmente interesante si se efectúa un análisis relacionado con los modelos organizativos que adoptan. Cuando comparamos las formas que presentan estas estructuras nos damos cuenta que existen pautas comunes en muchas de ellas. Tejerina (2010) explica cómo la organización puede adoptar distintas formas, destacando dos modelos ideales¹⁰⁵ que se presentan con mayor frecuencia: organización de masas y organización profesional. El primero orienta sus recursos hacia la movilización, siendo su objetivo transformar ámbitos concretos del orden social a través del

¹⁰⁵ Cuando hablamos de modelos ideales no nos referimos a una realidad "auténtica", sino a un esquema para ordenar la realidad a título ejemplar que permita anclar el contenido empírico de alguno de sus elementos importantes y con el cual se la compara. Conviene no olvidar que en esta clasificación nos referimos a rasgos organizativos y que existen otras características que hacen más compleja la posibilidad de definir a estos colectivos.

activismo de sus miembros. El segundo modelo busca la eficacia en la consecución de sus objetivos, pudiendo adoptar dos formas diferentes, a) grupo de presión; b) organización de servicios. La modalidad de grupo de presión trata de influir sobre otros agentes (administración pública, partidos políticos u otras instituciones sociales) con la pretensión de orientar las decisiones hacia sus objetivos. La otra posibilidad pasa porque los miembros de la organización se encaminan a proporcionar unos servicios que la sociedad demanda.

Elementos característicos de cada tendencia se pueden encontrar presentes en la mayoría de las organizaciones, pero existen tendencias que hacen mayor hincapié en unos que en otros. Así, haciendo un somero repaso a las organizaciones analizadas, vemos que los grupos Valencia en Bici y Masa Crítica se situarían en una posición cercana al modelo de organización de masas. Mientras que las organizaciones Universitat en Bici, Ciclo-juristas, Asociación de Vecinos de Benimaclet, Col·lectiu Soterranya, AMA y Conciencia Crítica, se posicionan próximos al grupo más profesionalizado. Finalmente estaría el Aula de la bici que podría ser calificada como una organización de servicios. Continuando con las particularidades estructurales y de funcionamiento interno, observamos una característica presente en la mayoría de las organizaciones analizadas: tienen una estructura poco compleja. De este modo se combina una fuerte orientación abierta desde la participación con bajos niveles de estructuración formal. Esta fórmula organizativa, participativa e informal, les ha permitido adquirir un mayor contacto con el entorno circundante pues ha facilitado el establecimiento y articulación de alianzas en las diversas campañas y reivindicaciones.

Otro hecho significativo a la hora de plantear elementos de semejanza entre las entidades analizadas es que todas ellas están integradas por personas que utilizan la bicicleta como vehículo habitual de desplazamiento. Son, en cierta medida, personas que sin una bicicleta verían limitado su modo de vida. Es tal el punto de "bicidependencia" que han llegado a organizar su vida alrededor de su bicicleta particular. Este hecho es fundamental pues facilita enormemente la cohesión y colaboración entre los grupos. Compartir experiencias y problemáticas similares al circular cotidianamente por la ciudad activa la vivencia

personal y, al tiempo, la acción colectiva. Esta vinculación se ha manifestado en las campañas y acciones reivindicativas, pues los inicios de éstas vienen precedidos por alguna dificultad personal a la hora de circular. De este modo podemos decir que desde los colectivos y asociaciones pro-bici la interpretación que se hace de los problemas que afectan a la circulación ciclista es que son originados por las decisiones políticas que planifican el modelo de ciudad vigente y nunca por el sujeto que se desplaza. En este sentido, existe unanimidad en los discursos cuando expresan las carencias y desequilibrios socio-espaciales de la movilidad urbana sostenible recalcando, en todo momento, que el principal problema es la masificación del vehículo a motor privado y la planificación urbana que lo permite. Este hecho pone de manifiesto el sustrato ecologista de los grupos pro-bici implicados en la (re)construcción de la ciudad, ya que todos ellos reconocen la crisis ecológica y sus implicaciones.

A la hora de establecer las posibles soluciones es cuando el discurso se hace más plural y cuando encontramos las principales diferencias de matiz, siempre orientadas, eso sí, a que el ciudadano “gane” la calle. Estas soluciones pasan por aumentar las infraestructuras específicas para la bicicleta, fomentar la participación en el espacio, el apaciguamiento del tráfico, los peajes urbanos, mejorar la frecuencia del servicio de transporte público, peatonalización del centro histórico, promover el consumo de proximidad, etc. Dado el modelo urbano dominante, las asociaciones y colectivos pro-bici son muy conscientes de la reticencia que este conjunto de medidas pudieran tener entre la población. La escasa repercusión social y política de la Iniciativa Ciudadana Europea “30 km/h ¡Por unas calles habitables!” evidencia precisamente la urgente necesidad de establecer relaciones que permitan, en futuras ocasiones, aumentar la difusión del mensaje y aproximar posturas con otros grupos. En este sentido desde Valencia en Bici se hace la reflexión de que si bien en muchas ocasiones ellos se han sumado y respaldado a las distintas iniciativas sociales, no han logrado aproximar a grupos no ciclistas para el apoyo de iniciativas y promociones relacionadas con el tema de la bicicleta y la movilidad. Parece que la población tiene asumidos los “accidentes” de tráfico, la limitación energética o la contaminación ambiental y que no los identifica como graves problemáticas que les atañen, sino simplemente como el peaje que se paga por la

modernización. Es precisamente a causa de esta dificultad por conectar con la ciudadanía, que recalcan la necesidad de incidir en el dialogo y la pedagogía social, para desde ahí promover un debate vinculante sobre la ciudad y la mejora del bienestar social. Como vemos, el proceso de construcción social del marco de la movilidad generado desde los grupos pro-bici se apoya desde órdenes distintos, orientados en su totalidad a extender la conciencia ecológica en todos los sectores de la sociedad. De este modo la bicicleta pasa de entenderse como un objeto que te lleva de un punto a otro de la ciudad, a concebirse como una herramienta que favorece la ejecución de ciertos principios rectores (salud, medioambiente, economía,...) que mejoran la calidad de vida de la ciudad y sus habitantes.

En lo que respecta al arraigo de los grupos analizados encontramos diferentes recorridos. Podemos diferenciar entre un primer conjunto de entidades más asentadas en la ciudad, que llevan años trabajando y que se encuentran plenamente consolidadas (Valencia en Bici, A.V. Benimaclet, Col·lectiu Soterranya), y un segundo constituido por entidades de reciente creación, que al no competir por las bases sociales, proponen proyectos y objetivos complementarios a los planteados desde las asociaciones veteranas (Aula de la Bici, AMA, Red de Ciclo-juristas, Citricono y Conciencia Crítica). En su conjunto todas las entidades son, de alguna manera, escenarios de participación en el espacio ciclista que guardan una relación, más o menos intensa, con el proceso de construcción la movilidad urbana de Valencia y su área metropolitana. El punto de inflexión socio-cultural que ha alcanzado la práctica del ciclismo urbano ha convertido, con diferentes intensidades y frecuencias, a todas las entidades analizadas en interlocutores con el poder político municipal (Burjassot, Torrent y Valencia) y estatal. Tratar de influir desde la participación política supone, como plantea Tejerina (2010:208), “una combinación de elementos objetivos y subjetivos (actos, actitudes, estructura y valores) que elabora y puede dar lugar a distintos tipos de participación política”. En este sentido desde Valencia en Bici se reinterpreta toda la ordenación del tráfico partiendo de una escala humana y se moviliza la protesta. Desde Ciclo-Juristas se busca solventar los vacíos o ambigüedades legales que dejan indefenso al ciclista urbano durante su desplazamiento. Desde la asociación de Vecinos de Benimaclet, la coalición

AMA-Soterranya y el Aula de la Bici se busca satisfacer las necesidades materiales y formativas de aquellas personas que se desplazan o desean desplazarse en bicicleta por Valencia. 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 (EA.13).

Atendiendo a los discursos expresados desde los distintos grupos pro-bici relacionados con la esfera política, se evidencia una falta de voluntad de las instituciones públicas sobre la promoción y consolidación de los desplazamientos ciclistas en la ciudad de Valencia. Se aprecia como el contacto con las organizaciones políticas en la oposición es una constante en una parte de las asociaciones analizadas, pues la postura de consistorio municipal en esta materia se percibe como hostil y excluyente. Esta labor de mediación desde la participación asociativa quiere privilegiar la convivencia en el espacio público al tiempo que fomentar el pluralismo político que rige la ciudad. No es que los partidos políticos en la oposición hayan cooptado a los miembros de los colectivos y asociaciones pro-bici de la ciudad; ocurre más bien que dado el escenario *antagonista* (Mouffe, 1999) que domina en las políticas municipales de circulación urbana, han sido los grupos pro-bici los que han buscado el apoyo de la oposición política en determinados momentos puntuales. Esto ha permitido el establecimiento de vías de comunicación e intercambio de información entre partidos políticos y algunos colectivos y asociaciones pro-bici.

Estos grupos [políticos en la oposición] prácticamente desde el principio recogen nuestras propuestas, las trasladan en forma de mociones, de preguntas e incluso de proyectos. Y ahí podemos decir que hay una comunicación permanente, unas veces mayor y otras menor, pero sí que se

establece una correa de doble transmisión en la que ellos nos preguntan, nosotros decimos. Se hacen mociones, acompañamos a las mociones en los plenos y bueno eso parece que con el tiempo ha tenido un reflejo en el gobierno conservador que ve que pierde terreno también en esto, porque la bici empieza a estar de moda, empieza a no ser tan de los cuatro marginados, si no que toma una presencia y entonces empieza a parecer como un contacto mayor que el que había hasta ahora (EA.10).

Precisamente este “contacto mayor” nos ubica sobre la reflexión en torno al papel futuro que han de jugar los grupos pro-bici. A este tenor, encontramos apuestas centradas en aumentar la incidencia social de las entidades, donde lo principal es refinar el papel de las redes sociales y encontrar nuevas maneras de llegar a la ciudadanía a través de revistas y fanzines del sector. Otras posiciones apuestan por entrar en un nivel más político, en el que la búsqueda de alianzas con entidades no ciclistas permitan formar estrategias y plataformas de acción conjunta para desde ahí defender un modelo de movilidad sostenible. Así mismo, se plantea la necesidad de crear un entramado asociativo propiamente ciclista desde el que aunar esfuerzos para la plena integración del ciclista en la trama urbana de la ciudad. Finalmente, existen posturas que se aventuran hacia un rumbo ubicado en la concienciación y sensibilización como estrategia orientada a fomentar el sentido de responsabilidad entre los distintos usuarios de la vía pública.

Siguiendo las orientaciones del marco teórico y con el fin de desentrañar los puntos centrales que caracterizan y definen la cultura de la movilidad a partir de los agentes sociales que la crean y participan en ella, es interesante ver cómo se da en la ciudad de Valencia el rol social de la bicicleta a partir de cinco ámbitos diferenciales e interrelacionales: 1) el aprendizaje sobre la bicicleta; 2) la bicicleta como negocio; 3) la bicicleta como ocio y vinculada a las relaciones de proximidad; 4) la bicicleta como vehículo (en el hogar y en la calle) y 5) la bicicleta como reivindicación. Centrar la atención en estos aspectos permite observar la bicicleta más allá de la visión física del movimiento e incluir el uso social de dicho objeto en la ciudad, recordando así su condición de posibilidad sobre lo impensado de una tecnología científica y política que la califica como vehículo de transporte con unas determinadas trayectorias y usos posibles. En este

sentido hemos visto cómo los grupos pro-bici han ido ampliando sus actividades hacia campos menos reivindicativos. Sin dejar de lado la protesta, la diversificación de las actividades hacia el ámbito asistencial, el ocio o la educación sugieren un proceso de cambio social en el que la bicicleta ha dejado de ser un elemento minoritario y extraño. Aun así, el éxito de la movilización a favor de un cambio radical frente a las actuales políticas de transporte no queda igualmente reflejado en la legislación vigente. Pese a ello, no podemos obviar la influencia que estos grupos han tenido para incorporar la bicicleta dentro de la agenda municipal, así como su capacidad para impregnar a la sociedad. El alto grado de difusión que han alcanzado sus iniciativas y discursos entre la ciudadanía contrasta con la escasa aceptación institucional que estas mismas han tenido. El cambio de prioridades que establecen los grupos pro-bici a la hora de interpretar el tráfico motorizado revela una búsqueda común de la habitabilidad de la ciudad frente a la vialidad excluyente. De este modo podemos concluir que el trabajo de las asociaciones y colectivos pro bici ha cambiado con el tiempo de ser algo sectorial a adoptar una dirección cuidadosa con las personas y el entorno y de búsqueda de soluciones que permitan integrar la accesibilidad, la proximidad y la vivencia plural del espacio público.

CAPÍTULO 4. LA MOVILIDAD CICLISTA COMO PROYECTO DE CIUDAD.

La bicicleta ensancha pues, la esfera de acción de las poblaciones, aumentando su diámetro nada menos que tres ó cuatro leguas. Para el obrero representa la vida cómoda, la vida sana, la vida económica y hasta la vida higiénica. No se verá obligado á pasar de la fábrica llena de humo del carbón y de los ruidos del trabajo, a la buhardilla ó al cuarto interior, que da sobre patios inmundos y mal olientes, entre gases metíficos y ruidos de vecindad. Saldrá al campo, al aire libre, á la atmósfera oxigenada. Á los horizontes anchos, con mantos de verdura y círculos encendidos de celajes, ó por lo menos a las anchuras del espacio y no á las estrecheces de la calleja (...) (El Tandem. Revista de los Sports, año I, nº12, 1895:8, en Sirera, 2013:94).

Este capítulo tiene como objetivo presentar y poner en relación los discursos y significados que sobre la movilidad ciclista emanan desde los responsables políticos que diseñan las políticas y los profesionales que las implementan y la ciudadanía organizada alrededor de los grupos pro-bici. Todos ellos son los actores centrales del proceso de integración del ciclismo urbano como práctica cotidiana. Podemos vislumbrar así, a partir de las relaciones entre los actores implicados, el modelo de movilidad urbana que, cada uno desde su posición y todos en interacción, están construyendo en la ciudad de Valencia.

Para ello debemos retomar aquellas preguntas formuladas anteriormente sobre las cuestiones locales de la circulación urbana y su planificación a través del diseño sistemático del espacio público, que sitúan al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia (PMUSV) y a los colectivos pro-bici como representaciones políticas que significan de un modo concreto la movilidad urbana. De este modo nos planteamos: ¿quiénes son los encargados de prefigurar la ‘imagen’ de la ciudad y sus desplazamientos?, ¿con qué objetivo lo hacen?, ¿cuáles son los mecanismos desplegados con tal fin? y ¿a través de qué procesos se ponen en marcha?

Para alcanzar este propósito se trabajará, en primer lugar, sobre las imágenes que acerca de la movilidad ciclista tienen tanto los cargos políticos como los

profesionales municipales. Tomando la espacialización del Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia (PMUSV) como eje de nuestro análisis, abordaremos cómo se manejan retóricamente las categorías espaciales que afectan la práctica cotidiana del ciclista urbano. Visto así, el mencionado plan constituye el sustento argumental y retórico en el que se sintetiza el “modelado”, la “demarcación” y la “realización” del ciclismo urbano. Ello nos aproxima al modo en que se significa la relación entre los distintos modos de desplazamiento (tráfico y tránsito) y el espacio público.

En un segundo tiempo, se analizará la visión que las propias organizaciones pro-bici tienen sobre cómo ha de ser pensada y modelada la vida en la ciudad para lograr la integración de la bicicleta en la urbe. En este sentido, las narrativas acerca de los desplazamientos cotidianos sobre la bicicleta nos van a servir de puente entre ese ideario y el proceso cognitivo por el que se escoge, organiza y dota de significado a algún aspecto destacado de la práctica ciclista; porque la realización que emana desde la acción cotidiana explicita una forma de conocimiento local que permite a los colectivos pro-bici problematizar su experiencia sobre el espacio urbano. Enlazando el modelado y la realización expresada en las enunciaciones ciclistas, se abordará la participación en el espacio, entendida ésta como la demarcación del proceso de movilización. Llegados a este punto, se analizará cómo los agentes activos que participan en el discurso político de la movilidad buscan influir en la toma de decisiones sobre la gestión de la circulación urbana mediante diferentes repertorios y acciones colectivas,

Por último, se realizará una síntesis general del capítulo comparando los supuestos que subyacen en las propuestas institucionales y las de quienes han sufrido las consecuencias del modelo que impera en la ciudad. Nos centraremos específicamente en las controversias que enfrentan la concepción espacial del transporte, defendida por la corporación municipal y la opción que defiende el movimiento social vinculado al uso de la bicicleta, que demanda construir una ciudad basada en la movilidad.

1. La construcción municipal de la movilidad sostenible en la ciudad de Valencia: el Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

La participación ciclista ha estado poco presente en las estrategias llevadas a cabo en materia de circulación urbana incluso cuando los poderes públicos municipales comienzan a articular una propuesta sobre la configuración de la ciudad de Valencia como territorio para la movilidad. De hecho, ésta no se contempla oficialmente hasta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUSV) que se pone en marcha en el año 2012. Presentado a la ciudadanía como uno de los documentos centrales en el proceso de transformación urbana, dicho plan prevé acciones de apoyo y promoción a la bicicleta y pone especial énfasis en la necesidad de incrementar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad y de sus visitantes.

Para comprender la construcción municipal de la movilidad es necesario aproximarse al proceso del PMUSV tomando en consideración los discursos de sus actores. Partimos del principio que la planeación sostenible de la circulación urbana es un procedimiento que depende de la labor que hacen los agentes (ciudadanos, técnicos y políticos) por describirla y gobernarla mediante distintos soportes discursivos (encuestas, mapas, retóricas, artículos de prensa, publicidad, etc.). Dada nuestra intención de desentrañar los cánones que dotan de sentido a la bicicleta dentro del espacio urbano, en primer lugar reconstruiremos el proceso de desarrollo del PMUSV. Una vez analizados aquellos aspectos que han dado forma al Plan, realizaremos una aproximación al marco simbólico con el que se interpreta la movilidad urbana y las lógicas que subyacen en las actuaciones espaciales sobre los desplazamientos en bicicleta. Entendemos que el Plan no representa en sí mismo la explicación del fenómeno de la movilidad, sino que es más bien un fenómeno que tiene que ser explicado. ¿De qué está hecho su discurso? ¿Qué elementos contiene? ¿Cómo concibe el espacio urbano y a los ciudadanos?

1.1. El patrón del plan de movilidad: un modelo que sirve de muestra para sacar otra cosa igual.

En el proceso de elaboración del PMUSV podemos distinguir cuatro grandes etapas. La primera tiene por objetivo el análisis de la situación de partida; esta fase de recopilación de información sirve para establecer las problemáticas que aquejan a la ciudad y marcar el posterior desarrollo del plan. En la segunda etapa, se introduce la participación ciudadana, se determinan los objetivos y se definen las líneas estratégicas. La tercera fase tiene como meta diseñar las soluciones y proyectos de actuación más adecuados que permitan alcanzar los objetivos marcados para el fomento de la movilidad sostenible. La cuarta y última fase, aunque hasta el momento no se ha desarrollado, se plantea a modo de seguimiento y mejora de las soluciones ejecutadas.

Para la consecución de la primera fase la empresa adjudicataria Centro de Observación y Teledetección Espacial, S.A. (COTESA) realizó en el último trimestre de 2012 un total de 7.000 encuestas telefónicas a hogares de la ciudad y del área metropolitana, a las que se suman 72 jornadas de encuestas de interceptación a los vehículos privados y 100 jornadas de encuestas de interceptación en el transporte público. En conjunto, estas encuestas tienen como objetivo caracterizar la demanda de transporte en el ámbito territorial del PMUSV (origen-destino, modo de transporte, motivo, periodo horario, etc.). Además de estas fuentes primarias, se incluyen otros datos secundarios a partir de estudios previos realizados por los operadores de transporte público (FGV, EMT, Renfe) y la Conselleria de Infraestructuras (2009)¹⁰⁶. Por su parte, los datos sobre los desplazamientos en bicicleta tuvieron como principal fuente la citada encuesta telefónica y aquellos facilitados por la empresa JCDecaux, que gestiona el servicio de bicicletas de intercambio. A partir de toda la información

¹⁰⁶ En el año 2009 la Conselleria de Infraestructuras elaboró un estudio de movilidad en el área metropolitana de Valencia a partir de 6.000 encuestas telefónicas. El Plan de Movilidad de la ciudad de Valencia toma en consideración los resultados que esta encuesta ya realiza y completa los resultados con 400 más.

recogida¹⁰⁷, se crea un sistema integral de gestión de la movilidad capaz de almacenar, editar, analizar, compartir y mostrar la información geográficamente referenciada sobre los datos socio-demográficos y territoriales de Valencia y su área metropolitana de influencia.

Con esta batería de datos, el Plan de movilidad entra en su segunda fase. La unión temporal de empresas IDOM-EPYPSA es la encargada de explotar y analizar la información obtenida para redactar a continuación el documento estratégico. Así describe el proceso de elaboración del Plan uno de los responsables de esta coalición empresarial:

Primero [se realiza] un análisis de cuál es el punto de partida en el que se encuentra la ciudad. Se realiza previamente con otro contrato, otra empresa hizo todo lo que es el trabajo de campo, se realizaron encuestas de movilidad, un inventario urbano... Nosotros [IDOM-EPYPSA] recopilamos los datos existentes de cartográfica, datos socioeconómicos, bueno pues toda una serie de recopilación de información importante para poder caracterizar la movilidad actual a año 2013 en la ciudad de Valencia, pues número de desplazamientos a pie, número de desplazamiento en transporte público, lo que se llama el reparto modal de la ciudad. A partir de ahí se elabora un diagnóstico, de decir bueno pues la ciudad funciona bien en esto, funcionan mal en esto, tiene que mejorar en estos puntos y a partir de ahí, viendo este diagnóstico, ya elaboras la lo que sería la estrategia. Haces unas líneas estratégicas de actuación por modos de transporte y luego las propuestas de actuación de cada modo y a partir de ahí ya un presupuesto, y luego se debería de haber hecho un cronograma de implantación (ET.1).

Como vemos, el entrevistado presenta un procedimiento muy mecanizado en el que lo “importante” es el conjunto de datos obtenidos sobre el origen-destino de los desplazamientos. La movilidad dejará de aparecer en esa relación sustantiva que toma como punto de partida al sujeto y su lugar para presentarse como una distribución de casos (“reparto modal”) que cuantifica a una población en un

¹⁰⁷ Tamaño de la familia, motorización de la familia, nivel de ingresos, nivel de estudios, datos sobre los desplazamientos realizados en el día anterior laborable (origen-destino, motivo, duración...), localización de las actividades, etc.

tiempo y espacio homogéneo. Lo que caracteriza la movilidad es la serie indefinida de acontecimientos que se producen (origen y destino del desplazamiento, número de coches por familia, número de plazas de aparcamientos por barrio, etc.), y no las experiencias vitales de los sujetos que se desplazan. En este discurso, la ciudadanía ni está, ni se la espera, se la intuye más bien como un conglomerado abstracto que padece pasivamente en el medio urbano. Como veremos más adelante esta perspectiva contrasta con la que los diversos colectivos pro-bici manejan sobre el desplazamiento y el espacio urbano.

Dado el marco jurídico desde el que se establece el PMUSV, la coalición público-privada que desarrolla el Plan se ve en la obligación legal de incluir canales de participación pública que incorporen a la ciudadanía en su elaboración. Así, durante esta segunda fase se recogieron las necesidades sentidas de la ciudadanía a través de dos actuaciones distintas: la realización de una jornada de participación¹⁰⁸ (julio de 2013) y la administración de un cuestionario *on-line* (activo entre agosto y octubre de 2013). Planteada como un proceso cualitativo que venía a complementar la información obtenida hasta entonces, la dinámica participativa tomó un rumbo inesperado cuando los diversos colectivos pro-bici manifestaron su disconformidad tanto sobre el contenido sobre cómo se estaba significando la movilidad, como sobre el proceso de elaboración del propio Plan:

[..] Hemos venido 4 representantes del colectivo, por tanto queda... es evidente que nos interesa mucho el asunto [...] Nuestra idea de participación no es exactamente ésta, quiero decir, estamos viendo un formato muy apretado, teníamos una idea de algo más sosegado. De primero, evidentemente, hablar de estrategias, de qué es el concepto de movilidad no solamente para... desde un lado de la mesa sino desde el que estamos aquí, nosotros queríamos exponer nuestro punto de vista [...] No nos ha

¹⁰⁸ En esta jornada estaban oficialmente presentes representantes de: Empresa Municipal de Transportes (EMT), Metrobús, Conselleria de Infraestructuras, Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV), Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, Asociación Valencia en Bici, Federación de Asociaciones de Vecinos de Valencia, Universidad Politécnica de Valencia (UPV), Desayuno con Viandantes, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Valencia, Colegio de Geógrafos, Diputación de Valencia, Confederación de Comerciantes y Autónomos de la Comunitat Valenciana (COVACO) y la Organización Nacional de Ciegos Españoles (ONCE).

quedado claro esto [...] queríamos contar un poco más lo que supone para nosotros la movilidad, el uso del espacio público, no solamente como un corredor o un pasillo de personas, sino como un espacio de intercambio. (Jornada de participación PMUSV-Valencia en Bici, julio 2013).

Nos sorprendió [vuestra invitación], porque realmente no somos expertos en transporte, en ninguna de las modalidades que habéis expuesto, somos expertos en ir a pie, digamos, [...] y bueno me ha agradado mucho oír la palabra recuperar el espacio público [...] Entonces lo que yo he visto un poco el enfoque general es muy técnico, para nuestro punto de vista de la ciudad. Parece que hay que mejorar cómo se llega del punto A al punto B lo más rápido posible [...] Nosotros hemos hecho 41 desayunos y cada desayuno tiene una mirada sobre un lugar específico con, digamos, una problemática (Jornada de participación PMUS-Desayuno con Viandantes).

En estos fragmentos los colectivos pro-bici hacen evidente que el espacio público y la movilidad no han de elaborarse necesariamente sobre las nociones clásicas del espacio tecnificado del transporte. Con este giro plural, que opera sobre una nueva densidad ligada a las significaciones simbólicas que dan cuerpo al imaginario socio-espacial, estos actores sociales se ubican en la reafirmación del lugar, del no-capitalismo, de la cultura local, opuestos al dominio del espacio, el capital y la modernidad. Sus discursos hacen alusión a la soberanía móvil, en el sentido que la movilidad crea nuevos espacios locales que disuelven el imaginario espacial funcionalista que se había erigido como hegemónico. Para ellos, la calidad del espacio público se vincula a las actividades que se realizan en él, donde la funcionalidad de un lugar no depende de su capacidad por conectar dos puntos de la ciudad (“un corredor o un pasillo de personas”) como de fomentar la interacción social más allá de la circulación (“espacio de intercambio”). Visto así, la alusión que hacen a “lo más rápido posible” construye una valoración que relaciona el incremento de la velocidad a sus terribles consecuencias; de ahí que para ellos no se puedan justificar las infraestructuras de transporte por el principio aislado del aumento de la velocidad¹⁰⁹.

¹⁰⁹ En un estudio realizado por el Real Automóvil Club de España (RACE, 2007) se destaca precisamente lo normalizado que está en la ciudad de Valencia exceder los límites de velocidad: “En esta localidad, durante los

Aunque durante el transcurso de la jornada los asistentes pudieron expresarse libremente, su participación 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 consideráis que funcionan en cualquiera de los modos en general que habéis visto, y que ha comentado David, y cuáles consideráis 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-dinamizador, julio 2013).

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 ejemplo con las pedanías de Valencia¹¹⁰. 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

fin de semana, las velocidades medias registradas por tipo de vehículo han sido 66 km/h para las motocicletas y de 60 km/h para los vehículos turismos. Además, se da el hecho de que durante el fin de semana disminuye un punto este porcentaje, por lo que no se puede considerar un hecho ligado a la falta de circulación, sino a un número de infractores que se mantiene constante durante todos los días de toma de datos”.

¹¹⁰ 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.

A esta jornada de participación hay que añadir dos reuniones más cuyo carácter es meramente formal. La primera¹¹¹ estuvo orientada hacia la exposición de los datos recogidos y las líneas estratégicas (octubre de 2013); la segunda, dentro de la fase de alegaciones, consistió en una presentación del Plan ya concluido (noviembre de 2013). Con estos espacios de participación y diálogo el ayuntamiento aprueba en diciembre de 2013 un Plan que asegura que es un documento “fruto de la participación ciudadana”. Esta afirmación contrasta con la valoración que del proceso y de sus resultados hacen tanto las personas reconocidas en el propio documento, como participantes activos de la producción del PMUS (PMUSV, 2013:4-5), como los colectivos implicados en la materia:

El PMUSV me parece que es como muchos planes que han hecho en España. Es un plan que se tenía que hacer, se ha hecho y ya está. Sobre todo un plan sin participación no es un plan, aunque ellos crean que lo es... y participación ciudadana para mí no ha sido porque me llamen a mí, o a gente de Valencia en Bici, a que nos reunamos una vez o dos con ellos... ni siquiera mi relación con ellos ha sido buena y no te cuento de todos esos ciudadanos que deberían cambiar sus hábitos y que para eso es la participación ciudadana del plan de movilidad. O sea, yo para mí soy totalmente escéptica para eso. Va a servir para que a lo mejor que hagan ciertas cosas, parches como siempre, [...] pero no el objetivo importante y final de un Plan de Movilidad es conseguir llegar a la ciudadanía, que haya una relación clara con el gobierno y eso para nada ha existido, cero (EA.6).

Con estas intervenciones hemos querido poner de manifiesto el ensamblaje de discursos (ciudadanos, institucionales y profesionales) que se activaron durante la elaboración del PMUSV. Ello nos ha permitido evidenciar la existencia de múltiples formas de conceptualizar y pensar la movilidad sostenible y, al mismo tiempo, que algunas de ellas no se tuvieron en cuenta. De lo expuesto se desprende que la legitimación del Plan de movilidad se sustenta más en la

¹¹¹ A esta reunión, convocada nuevamente en horario laboral, asistieron: Valencia en Bici, Colegio de Ingenieros Técnicos en Obras Públicas, Colegio de Arquitectos, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Asociación de Comerciantes del Centro Histórico de Valencia, ASUCOVA (Asociación Supermercados Comunitat Valenciana).

excesiva tecnificación¹¹² 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 parecen incompatibles ya que ambos responden a unas opciones políticas (de gobernanza) que, como a continuación veremos en la aplicación de la tercera fase, difieren sustancialmente a la hora de priorizar el uso del espacio público y promocionar un modo de ‘vida óptimo’ basado en el uso de la bicicleta.

1.2. Listo para llevar: la movilidad sostenible en la pasarela urbana.

Hechas estas consideraciones sobre el proceso en el que se elaboró el PMUSV, parece adecuado aproximarnos ahora al contenido mismo del documento en relación a la bicicleta. Partiendo de su principal objetivo estratégico, volvemos a detectar la convivencia forzada entre una intención que se pretende novedosa, repleta de variaciones dirigidas a hacer más sostenible y mejorar la calidad de vida, y un imaginario basado de facto en las premisas del transporte, que concibe la ciudad como un espacio en el que debe fomentarse la competitividad y la conexión eficiente.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia es el gran documento de planificación estratégica que debe sentar las bases para hacer de Valencia una ciudad cada vez más sostenible, conectada y competitiva económicamente en nuestro entorno, aprovechando las ventajas de la promoción de la movilidad eficiente, a la vez que innovadora, con el fin de mejorar la accesibilidad, la habitabilidad y las condiciones de vida de los ciudadanos en un espacio público y entorno urbano de calidad (PMUSV, 2013:205).

¹¹² De las 38 personas que compusieron el equipo redactor del PMUSV once fueron arquitectos, nueve ingenieros de caminos, cuatro ingenieros industriales, dos ingenieros agrónomos, un ingeniero de minas y un ingeniero de obras públicas.

Para cumplir con los fines sostenibles el PMUSV convierte la bicicleta en un elemento clave de su programa¹¹³. Para ello propone dos líneas estratégicas¹¹⁴ orientadas a fomentar el uso de la bicicleta: el aumento y mejora de las infraestructuras específicas y la gestión de la movilidad cotidiana para la reducción de las vulnerabilidades (robos e inseguridades). En lo que respecta a la primera, el Plan desarrolla tres programas de actuación: la continuación del desarrollo de la red de vías ciclistas; el mantenimiento y mejora de la red existente (carriles bici); y, por último, favorecer la intermodalidad (aparcamientos de paso). La base argumental para legitimar estos programas parte de una relación causa-efecto entre el desarrollo de las infraestructuras y el crecimiento de los desplazamientos en bicicleta. En palabras del técnico municipal responsable del proyecto durante la entrevista:

Nosotros somos de la idea de que las infraestructuras ciclistas, en general, son las que generan su uso, aumentos de la intensidad, y que si vemos un histórico de la evolución de la construcción de carriles bici y la evolución del uso de estos carriles bici, vemos que hay un paralelismo; y que con la implantación de Valenbisi sí que hubo un repunte, pero que luego se ha vuelto a equilibrar. Entonces yo creo que todos tenemos la idea, todos los ciudadanos de que Valenbisi ha sido el gran potenciador del uso de la bicicleta en la ciudad. Los puntos de medida que tenemos por la ciudad no nos constatan esto, con ese valor que todo el mundo cree que ha sido lo que ha disparado el uso. O sea entonces... lo que quiero decirte es que había un uso de la bicicleta, sí que se han incorporado muchos usuarios nuevos con Valenbisi, pero no es... no ha sido el detonante, o sea digamos que había una curva creciente y que en el momento que hemos puesto Valenbisi pues ha pegado un pico, pero luego ha vuelto a recoger la misma intensidad (ET.2).

¹¹³ Así se asegura en el segundo de los objetivos identificados: "Consolidar y favorecer la expansión de la bicicleta como modo de transporte general y cotidiano de los ciudadanos".

¹¹⁴ En el conjunto general del PMUSV estas líneas estratégicas son la cuarta ("Asegurar una infraestructura ciclista adecuada, manteniendo, mejorando y consolidando de la red de vías para bicicletas de la ciudad") y quinta ("Facilitar y normalizar el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano y habitual de los valencianos") (PMUSV, 2013: 284).

Su perspectiva nos introduce nuevamente en la lógica del transporte en la medida que interpreta la relación entre la estructura urbana y la bicicleta a partir de un enfoque causal-explicativo, en el que la infraestructura específica segregada (carril bici) aparece como la condición que posibilita el movimiento repetitivo y predecible del ciclista. Con ello se propone una visión reificada (preconcebida) de la ciudad que deviene un espacio ordenado por el planificador en el que la actividad humana no es más que una consecuencia de esa ordenación. Situados en esta concepción y a fin de establecer claramente la jerarquía de las iniciativas que promueve, el Plan de Movilidad expresa mediante la siguiente gráfica una previsión sobre el crecimiento del desplazamiento en bicicleta a partir del desarrollo de la red de vías ciclistas. En este sentido la longitud de la infraestructura (Kms. carril-bici) y el uso de la bicicleta (Intensidad Media Diaria, IMD) se ven sometidos a la ley de la oferta y de la demanda. Así, se asume la existencia de un estado de equilibrio en el que no existen obstáculos para la circulación de en bicicleta. Al naturalizar la lógica de mercado, la infraestructura ciclista viene a definirse como el elemento autorregulador del ciclismo urbano que explica por sí mismo el auge en el uso de la bicicleta. Esto implica que todo usuario de la bicicleta está destinado a circular por el carril bici y que todos los ciclistas planifican sus desplazamientos a partir de la infraestructura específica.

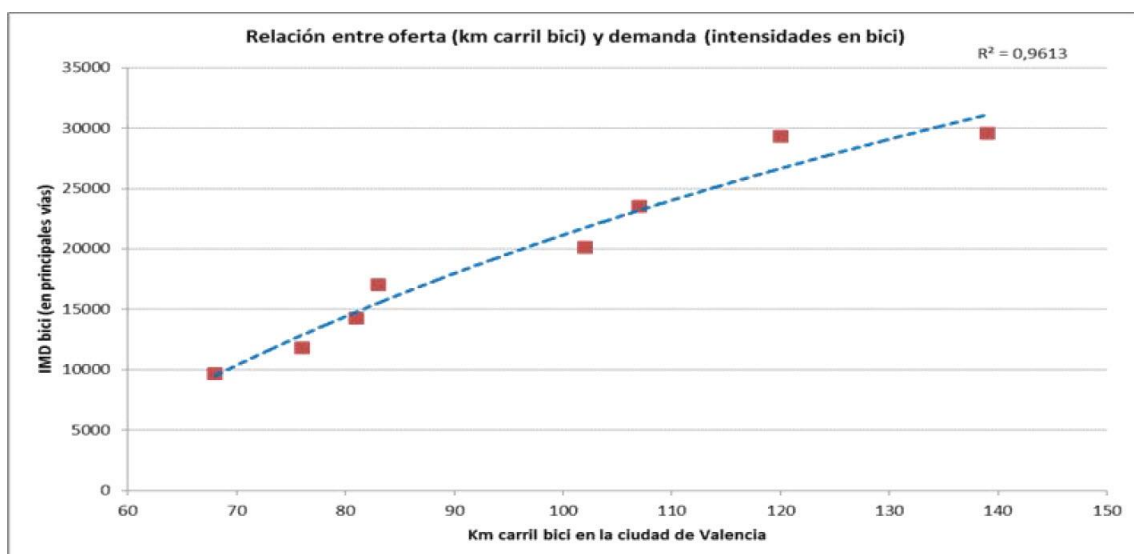


Imagen 7 Relación entre infraestructura y uso de la bicicleta. Fuente: PMUSV, 2013: 278.

Con esta gráfica la administración municipal da cuerpo a la creencia de que el cambio social puede ser producido y dirigido a voluntad. Al mismo tiempo, despliega una narrativa sobre la realidad que fracciona la totalidad de procesos interconectados que constituyen el desplazamiento en bicicleta. Así, factores que inciden en la práctica ciclista como el activismo de los grupos pro-bici en su labor de divulgación, el aumento de la concienciación ecológica de la ciudadanía, la crisis económica o las cuestiones relacionadas con el culto al cuerpo y la salud, se sustituyen con uno de sus fragmentos (la infraestructura ciclista). Únicamente interesan las políticas y las medidas que contribuyan a asegurar la autorregulación de la infraestructura, a crear las condiciones que hagan del carril bici el único poder organizador en materia de ciclismo urbano. Esta misma idea vuelve aparecer en las respuestas que da el Ayuntamiento a las alegaciones presentadas al PMUS:

El factor más importante y que más ha influido de modo directo en el aumento de la demanda del número de usuarios ciclistas es el aumento de km de carriles bici. En este caso la demanda está directamente relacionada con la infraestructura (la oferta crea demanda). El PMUS ha analizado y corroborado la existencia de una clara relación entre oferta de bicicleta y utilización de la misma, de modo que está claro que para incrementar el número de usuarios de la bicicleta, la medida más efectiva es dotar a la ciudad de la infraestructura necesaria. Si bien es cierto que pueden existir otros factores pero éstos son difícilmente justificables o demostrables, ya que no tienen una relación tan directa para influir en el motivo de uso de la bicicleta. Si la ciudad de Valencia no hubiese desarrollado la red de itinerarios ciclistas así como el desarrollo del sistema público de bicicleta, aun disponiendo de las mismas condiciones socioeconómicas y culturales el aumento de usuarios no habría alcanzado las cifras actuales. Con lo cual se considera que el análisis realizado es suficientemente completo por lo que se desestima la inclusión de otros factores en el PMUS (Acta pleno del ayuntamiento, 27 de diciembre de 2013:285-286).

Lo interesante de este fragmento es que la infraestructura ciclista, esto es, el “carril bici” pasa de ser un elemento arquitectónico destinado a orientar el

desplazamiento de la bicicleta en la ciudad, a presentarse como un mito¹¹⁵ que construye realidades sociales. Convertida la infraestructura en un signo del progreso y la modernidad (Sanz, 1991, Estevan y Sanz, 1996), su presencia deviene la coartada del ‘necesario’ desarrollo, lo que implica siempre un paso de lo simple a lo complejo (“si la ciudad de Valencia no hubiese desarrollado...”), de lo peor a lo mejor (“aun disponiendo de las mismas condiciones socioeconómicas y culturales el aumento de usuarios”), que inevitablemente avanza hacia un cambio favorable (“no habría alcanzado las cifras actuales”). Con este ideal, la infraestructura ciclista sólo incorpora en su significado los detalles sobre cómo influyen las estructuras espaciales del mercado (oferta de carril-bici) en el comportamiento del consumidor (la demanda). Todo aquello que se salga de este relato mitológico queda fuera, siendo considerado por el PMUSV como elementos “difícilmente justificables o demostrables”.

Por su parte, la segunda línea estratégica del Plan se encamina a solventar uno de los “factores principales” que penalizan el uso de la bicicleta privada: la vulnerabilidad frente al robo. Para paliar este problema se proponen cuatro medidas: modificar la ordenanza del Rastro de Valencia y prohibir la venta de bicicletas en él; adherir a Valencia a algún registro de bicicletas; publicar en una web municipal las bicicletas recuperadas por la policía; y, por último, buscar una salida a aquellas bicicletas recuperadas que no han sido reclamadas por sus propietarios mediante una cesión temporal. Se trata de actuaciones genéricas, poco desarrolladas, que debido al elevado valor de uso que tiene la bicicleta no acaban de atajar una problemática con difícil solución (venta *on-line* de bicicletas, venta de bicicletas por piezas, desidia policial durante el proceso de denuncia, etc.).

A este conjunto de medidas hay que sumar otras que buscan, en su conjunto, vertebrar la percepción social sobre la bicicleta a través de campañas puntuales (promoción, información y seguridad vial). Lo que nos interesa de estas campañas es sobre todo, la postura desde la que se aplica el proceso de

¹¹⁵ Seguiremos la propuesta de Roland Barthes sobre el análisis del mito (Barthes, 1999).

normalización del ciclismo urbano. Para ilustrar mejor el enfoque municipal tomamos como ejemplo la campaña de seguridad vial realizada en mayo de 2014 cuyo eslogan decía: “Ahora me ves”. En ella el ayuntamiento, en colaboración con la Dirección General de Tráfico (DGT), puso a disposición de la ciudadanía 3.000 brazaletes reflectantes con el objetivo de reducir el número de accidentes de los usuarios urbanos de bicicleta. Si bien el propósito de la campaña es loable, el sentido en el que se manifiesta plantea dudas. Porque aquí la seguridad vial es interpretada como una cuestión personal en la que el ciclista tiene que hacerse visible¹¹⁶ al resto de usuarios de la calzada y no como una cuestión colectiva en la que el tráfico motorizado ha de ser pacificado. Y es que, como veremos a continuación, combatir los riesgos en su origen mediante el rediseño del espacio público parece más complicado que dar las debidas instrucciones de seguridad a los ciclistas.

1.3. Confeccionando el imaginario espacial: el discurso autonómico y municipal en el Plan de Movilidad.

Como ya mencionamos en el capítulo primero, la idea de movilidad urbana comienza a gestarse a partir de 1992, cuando la recién creada Unión Europea decide aplicar una política común en materia de transporte. Ubicados en este marco estratégico¹¹⁷, que busca gestionar la demanda y regular el uso de lo ya existente más que planificar nuevos sistemas de circulación, 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 102¹¹⁸ de dicha ley establece la

¹¹⁶ Por ley (ordenanza municipal) el ciclista urbano debe circular con luces delanteras, traseras, y una prenda reflectante (que los motoristas no han de portar).

¹¹⁷ Aprobada por el Consejo de Ministros con fecha de 30 de abril de 2009, la Estrategia Española de Movilidad Sostenible enumera los instrumentos de intervención municipal en la materia: medidas de sensibilización, de formación y de investigación.

¹¹⁸ 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.

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. Aunque con esta expresión hace referencia a un modelo propio de movilidad, no es hasta una conferencia del por aquel entonces director general de Transportes, involucrado tanto en la redacción como en la aprobación de la referida ley, que 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 que la gente pueda moverse, pueda acceder a todas las opciones que da la movilidad, que pueda acceder a los servicios, al trabajo y por lo tanto nuestro objetivo último es la movilidad [...] procuramos no hablar ya de movilidad sostenible porque es cierto que es un importantísimo adjetivo de la movilidad, pero no es el único adjetivo, [que] además sea segura, que sea eficiente, que sea para todos, [...] que sea saludable [...] es una ley que apuesta claramente por el desarrollo de la movilidad de los ciudadanos (Seminario UIMP, diciembre 2013).

Dada la indefinición jurídica del concepto movilidad, el interlocutor comienza a cargar el sentido del término desde un posicionamiento dialécticamente oscuro y confuso que lo separa-anuda del transporte y sus infraestructuras. Específicamente, la movilidad tendría como objetivo fomentar el desplazamiento de los ciudadanos. En este estilo de vida ‘en movimiento’, la accesibilidad se plantea como la facilidad de desplazamiento y la movilidad como la cantidad de movimiento. Esta interesada (con)fusión entre movilidad y accesibilidad (Santos y De las Rivas, 2008) esquivada por un lado, el problema del desequilibrio de ciertos grupos de la población en relación con otros, en la medida que no hay una respuesta igual entre la gente que tiene coche y la gente que no lo tiene (los

que poseen el automóvil tiene más ventaja en el acceso a las opciones de movilidad); por otro lado, se puede utilizar como argumento para la construcción de nuevas infraestructuras –generalmente para el automóvil- pues una zona de la ciudad es tanto más ‘accesible’ cuanto más eficaz sea el sistema de transporte que permite desplazarse hasta la misma. Para guiar su descripción, la ‘movilidad’ es calificada como sostenible, pero sobre todo segura, eficiente, universal y saludable. Con todos estos atributos, el hablante califica la movilidad desde distintos órdenes de saber (ambientales, ingeniería técnica, economía, medicina, etc.)

Bajo este prisma, el advenimiento de la movilidad sobre la ciudadanía aplica unas lógicas circulatorias y económicas particulares que se hacen pasar por universales y únicas. Se valora su implantación como algo positivo, que equivale a libertad¹¹⁹ y a progreso:

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 transporte, gracias al desarrollo de la movilidad, a ser una gigantesca aldea global [...] Todos los grandes grupos políticos nos hemos puesto de acuerdo de que hay que seguir creciendo en movilidad, pero con el máximo respeto a calidad natural y urbano [...]. (Seminario UIMP, diciembre 2013).

Es más, en el discurso de este político el desarrollo de la movilidad, equiparado al desarrollo del transporte, olvida el fomento del modelo mediterráneo de proximidad, para buscar insertarse en la trama de la economía global. La (in)dependencia de la larga distancia con respecto de la movilidad sigue sin cambiar la cadena de razonamientos que sirven de armazón al espacio del transporte, pues en aras del progreso, los términos de transporte y movilidad se

¹¹⁹ Si bien es verdad que como especie en el planeta el ser humano ha recurrido al movimiento para satisfacer sus necesidades, no es hasta la Revolución francesa que se comenzó a considerar el movimiento sin obstáculos como libertad (Sennet, 2007:331). Por tanto, la analogía que presenta durante el Seminario UIMP: “mayores opciones de movilidad, han sido ciudadanos más libres”, no parece que sea algo “que constantemente se viene produciendo en los últimos 2.000, 2.500 años”.

funden y confunden. Y es que la justificación de ese impulso de la movilidad no es otra que la del crecimiento económico, aunque ello no conduzca a la equidad y se rodee de otros argumentos como la preservación del planeta¹²⁰.

Ubicados en esta lógica 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 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 técnico del PMUSV en el marco de la 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).

Para el interlocutor, el coche no es ‘alguien’ a quien se deba que 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, este halo no intervencionista está lejos de cumplir con su propósito pues en su lenguaje se observa una clara jerarquización en la organización espacial. De ese modo, el proceso de ‘racionalización’ que pretende es, en realidad, un proceso dirigido a ‘racionar’ los usos del suelo en un sentido muy particular: si bien a cada cual se le otorga una parte (“yo creo que cada uno tiene su espacio”), en el momento en que escasea el espacio el coche siempre se lleva la mayor porción. Así, la

¹²⁰ Con respecto a la equidad, el aumento de la movilidad oculta una creciente brecha entre los que pueden desplazarse y los que no. Todos aquellos demasiado jóvenes o viejos, o incapaces de conducir, junto con los que son demasiado pobres para pagar un coche o un billete de avión, se convertirán en dependientes, en ciudadanos de segunda clase que para satisfacer su necesidad de movilidad dependerán de los restos marchitos del transporte público o de la buena voluntad del propietario de un automóvil. Con respecto a la preservación del planeta, el desarrollo tecnológico puede ir perfeccionando el marco físico en el que se produce el transporte (optimización de los vehículos con motores ‘ecológicos’), pero dentro de cada marco físico-tecnológico, el incremento de velocidad seguirá requiriendo mayores consumos de energía y materiales.

jerarquización bajo los criterios de la movilidad no va encaminada a cambiar de forma radical la funcionalidad de las vías de la ciudad, esto es la lógica de la circulación, como a mantener bajos los niveles de congestión ya existentes en Valencia.

Este razonamiento que mitifica la natural preexistencia del coche, al reducir toda cualidad espacial a una cantidad, convierte en análogos al viandante, la bicicleta, el transporte público y el automóvil. Como consecuencia de ello, se inmovilizan los desplazamientos 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).

Al acreditar a los agentes sociales como técnicos, se está contemplando la participación desde un posicionamiento muy concreto. La equivalencia establecida entre ambos, al tiempo que despoja a las entidades ciudadanas de todo su carácter plural y transformador, (des)orienta las cuestiones de colaboración del campo político. Al apelar al “conocimiento técnico” desde lo normativo (“aportaciones responsables y desde un punto de vista positivo”), se pone en marcha un proceso secuencial de intervención ‘correcta’ sobre el espacio público: se define el problema específico, se traslada a la administración y ésta interviene en la solución. En esta secuencia garantista del ‘buen orden’ el

gestor del espacio no parece actuar por intereses parciales o con mala intención, pues la existencia de aportaciones ciudadanas que no cumplan 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 segrega y jerarquiza el espacio urbano.

Un ejemplo de esta ‘versión autorizada’ (con autoridad) es la declaración realizada por un técnico de alto rango del ayuntamiento en las jornadas celebradas en la Universidad Politécnica de Valencia (UPV) en colaboración con Ayuntamiento de Valencia (InnDEA, sección de Ingeniería de aplicaciones):

Para nosotros, la gestión del tráfico en Valencia puede ser considerada como excelente. No lo decimos nosotros, los datos nos avalan. Somos la segunda gran ciudad de Europa, casi, con menos congestión de tráfico. En Valencia fue donde inicialmente se creó el primer centro de gestión del tráfico por allá de 1970 y yo creo que un poco lo que estamos pretendiendo ahora con la ciudad inteligente es ni más ni menos que iniciar esa misma evolución que se tuvo entonces con la implantación de sistema inteligentes de tráfico y transporte pero no sólo al ámbito de la movilidad sino también al ámbito de la ciudad. Entonces yo lo que querría es que fuéramos capaces de trasladar a toda la gestión de la ciudad pues esto mismo que ya se inició en su día en el ámbito del tráfico [...] Una ciudad es muy inteligente si tiene un liderazgo inteligente, si gestiona muy bien la gestión relacional, quiero decir que si trata como estamos haciendo hoy con otros elementos con universidades, con empresas tecnológicas, con distritos tecnológicos, etc. tiene en cuenta todo lo que hacemos todos y al final pues toma decisiones también estratégicas que hacen que las ciudades sean inteligentes. Yo me haría de decir que una de las cosas que más inteligente alguien ha pensado sobre Valencia es hacer que en su día no creciera más de entre 800.000 o un millón de habitantes y gente que tomó ciertas decisiones, sobretodo en

movilidad, que nos permiten que, hoy por hoy Valencia la podamos seguir cruzando en 25 minutos de norte a sur y de este a oeste. Esas decisiones, esas rondas norte, rondas sur y aspectos de movilidad estratégicas de urbanismo también son muy importantes y aquí aplican menos las TIC y lo que aplican es escuchar a los que saben, a quien nos puede decir por dónde tenemos que ir y a tomar decisiones de largo recorrido. Y nada más que decir. Muchas gracias (Jornadas UPV, diciembre 2013).

El tipo de lenguaje utilizado por el técnico es muy revelador sobre la forma que tiene de concebir la movilidad urbana. Pese a que el nombre del evento en el que participa invita a pensar en el cambio (Nuevas Vías de Circulación seguras, inteligentes y sostenibles) y pese a que sus declaraciones se justifican en la intención de hacer ‘evolucionar’ la ciudad de Valencia hacia una más inteligente (por medio de ‘nuevas tecnologías’), muchos de los significados que utiliza para expresar su postura connotan precisamente lo contrario. Son, como decíamos, continuistas con una organización de la ciudad basada en el capitalismo y en la noción espacial de transporte. Con respecto al capitalismo, porque cuando habla “de gestionar el tráfico” plasma ese espíritu tan propio del *managment* que recorre la administración pública (Harvey, 1989). La ciudad se entiende como una corporación empresarial cuya misión deben primar los criterios de eficiencia y rentabilidad; donde la relación entre lo público y lo privado se ve diluida a favor del último.

En referencia a la noción del transporte, algo que deja en evidencia el ponente es la forma que tiene de colmar con esta visión espacial todos los otros aspectos posibles que tiene la movilidad. De hecho, la movilidad sólo la entiende en términos de transporte. Moverse de manera ‘veloz’ cruzando la ciudad en 25 minutos, o desarrollar infraestructuras orientadas a cubrir grandes desplazamientos, son los éxitos que más celebra; cuando son en realidad éxitos únicamente achacables al vehículo motorizado y especialmente al automóvil. Esta manera de obviar el privilegio del motor sobre otras opciones basadas en la proximidad espacial, permite también que dejen de discutirse sus quizás no tan favorables consecuencias. Por ello, para legitimar lo que en el fondo es sólo una opinión controvertida, nuestro técnico trata de blindarla con un exceso de objetividad. La autoridad de su argumentario procede de la capacidad que

concede a ciertos datos para avalarle (“los datos nos avalan”) y no la de los habitantes para opinar, quienes, en última instancia, deben subordinarse a las decisiones de ese liderazgo inteligente.

Para aplicar esta perspectiva ‘veloz’ al espacio urbano se necesita extender en toda la ciudad una gran cantidad de semáforos. 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’¹²¹, la administración municipal presume de ser la ciudad europea con más semáforos por habitante¹²². De tal modo, a la organización espacial de la circulación urbana hay que sumar otro elemento: 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 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 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 (ET.2).

¹²¹ 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.

¹²² Concretamente 1.000 intersecciones reguladas por semáforos para cerca de 800.000 vecinos.

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”).

Este imaginario espacio-temporal que subyace en la redacción del PMUSV, queda gráficamente representado en una de las campañas realizadas por la Empresa Municipal de Transportes (EMT) en enero de 2013:

Tienes tu espacio Respeta el de los demás



Imagen 8. Cartel publicitario de la EMT Valencia

Aquí el discurso se sintetiza en una imagen que invoca al bien común de la ciudadanía a través de la movilidad y busca alinear a los ciudadanos con la finalidad marcada de ir hacia un mismo camino: ordenar la movilidad. Al privilegiar la segregación como estética 'ideal', la representación hace olvidar su condición de posibilidad y se muestra a la sociedad como un espacio sin conflictos que permite el encuentro entre los distintos modos de desplazamiento. El peatón cruza adecuadamente por los pasos de cebra, la bicicleta va por su carril y el transporte público comparte con el automóvil la calzada. Entendida así, la convivencia normalizada supone que cada modo de desplazamiento debe circular por su espacio y que, si no lo hace, está rompiendo 'la norma'. Los accidentes de tráfico, por tanto, ya no son responsabilidad de la acción de gobierno que permite alcanzar altas velocidades con la 'ola verde'¹²³ semafórica,

¹²³ Con la expresión "ola verde" nos referimos a los distintos ciclos semafóricos, que desde el centro de gestión del tráfico municipal facilitan el mantenimiento de una elevada velocidad media del automóvil. Esta prioridad semafórica se establece en las vías principales (avenidas y rondas), de tal modo que evitan el máximo de paradas y arranques de salida de los coches. La consecuencia de ello es que los desplazamientos transversales de peatones y ciclistas y el transporte público se ven muy afectados por los largos ciclos semafóricos en rojo que encuentran.

sino de las personas que de forma irresponsable e imprudente incumplen las normas por ‘salirse’ de su zona. Con esta visión se va configurando desde las instituciones públicas una imagen particular sobre el ciclista urbano que poco a poco se va asentando entre la sociedad local. Un ejemplo, que solidifica toda esta estrategia, lo encontramos en el informe realizado por la comisión de promoción cultural del Consell Valencià de Cultura¹²⁴, que en el apartado que trata sobre “la realidad de la circulación en bicicleta por la ciudad de Valencia”, afirma lo siguiente:

“[...] para algunos de ellos, la bicicleta no es sólo un medio de transporte determinado, sino también la expresión de una “contestación” al sistema, que, entre otras cosas, prioriza el transporte motorizado, especialmente los automóviles y las motocicletas. Estos ciclistas suelen ignorar o desdeñar las normas de esa sociedad a la que “contestan” y, en consecuencia, no cumplen las reglas, ni siquiera las dictadas para preservar su propia seguridad, como son las ordenanzas de tráfico. El resultado final de todo ello es un tráfico de bicicletas caótico. Los carriles-bici no son respetados, ni siquiera por sus usuarios, que invaden los espacios reservados para los peatones. Con la excusa del miedo a los más fuertes -los automóviles-, atropellan los derechos de los más débiles, que son los peatones (Consell Valencià de Cultura, 2008:4).

Posicionados en una imparcialidad aparente, la institución pública construye un discurso imperativo que dictamina cómo ha de comportarse el ‘buen ciclista’. Al mismo tiempo, en un ejercicio de categorización, contraponen a éste con el ciclista “contestario”, un antisistema que cuestiona, a veces con violencia para los peatones, la seguridad que la ley otorga a todos. De tal modo el informe establece un código binario entre lo permitido y lo prohibido, donde el ciclista que infrinja la norma, independientemente del motivo que sea, ha de ser sancionado. La Ley está por encima de la supervivencia y aquel ciclista que la incumple no tiene “excusa”, ni perdón. El acto judicial que castiga al culpable (ciclista) tiene

¹²⁴ El Consell Valencià de Cultura es una institución consultiva y asesora de la Generalitat Valenciana en las materias específicas referentes a la cultura valenciana. En este sentido actúa por medio de informes y dictámenes (elevados en forma de recomendaciones) elaborados por sus comisiones.

en definitiva una visión correctiva que trata de establecer un orden dentro del caos que supone la bicicleta en la ciudad. Para afianzar esta argumentación, y dotar al culpable de visibilidad, el informe presenta la siguiente fotografía, en la que aparece representada la persona que sobre su vehículo introduce el caos en la ciudad:



Imagen 9. Ciclista contestatario. Fuente: Consell Valencià de Cultura, 2008:4

En síntesis, la necesidad de cambio provocada por el impacto medioambiental de los medios motorizados 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 urbanos. La ciudad de Valencia no es una excepción. A lo largo de este apartado hemos ido desentrañando los aspectos que han enmarcado la movilidad urbana como un problema social y conformado al PMUSV como un dispositivo de planificación que busca la 'mejor solución' posible. Una solución que pasa por resolver los problemas económicos (cómo mantener el crecimiento de la ciudad), políticos (cómo persuadir a la población para continuar permitiendo el desarrollo del modelo general de circulación motorizada) y técnicos (cómo minimizar los costes de intervención en el espacio urbano).

A través de los fragmentos discursivos analizados hemos podido ver cómo se entrecruzan en el PMUSV la espacialidad y la política de la ciudad. En este sentido queremos asentar tres ideas sobre la movilidad tal y como es entendida desde las administraciones públicas valencianas (Generalitat y ayuntamiento de

Valencia). La primera es que el significado que otorgan a la movilidad configura un modelo de ciudad análogo al propugnado desde el transporte. 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 centroide 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. En tercer y último lugar, 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.

A continuación conoceremos cómo estas paradojas, en las que se manifiesta la existencia de diversas voluntades que difieren sobre las formas de pensar y concebir la movilidad, orientan la práctica ciudadana.

2. La construcción social de la movilidad sostenible: discursos y prácticas sobre la ciudad amable.

Como acabamos de observar, la categoría del ciclista urbano comienza a reflejarse en los modos en que se está legislando y organizando el espacio público de la ciudad. En este sentido entendemos que la movilidad adquiere un significado diferenciado del transporte cuando se tienen en cuenta las prácticas cotidianas de la circulación, en la que adquieren gran relevancia las sensaciones

corporales, las facilidades y los problemas que encuentran los modos autónomos (ciclistas y viandantes) al recorrer la urbe.

Abordar este asunto resulta difícil en la medida que, durante mucho tiempo, el uso social de la bicicleta se ha estudiado a partir de datos estadísticos que descontextualizan el desplazamiento. Las encuestas en este campo, aparte de haber incluido a la bicicleta en categorías genéricas¹²⁵, se centran en los orígenes y destinos de las personas, en la duración y distancia del viaje, dejando fuera toda la parte experiencial. Si bien los resultados de dichas encuestas aportan información sobre las pautas sociales del transporte, dejan al margen la capacidad de los sujetos para significar su práctica cotidiana de movilidad. Incluir las narrativas sobre la seguridad y el atractivo o la comodidad del espacio ciclista nos permite tender puentes de conexión entre las conductas espaciales de los sujetos y las infraestructuras de la circulación urbana en la ciudad.

Desde este planteamiento, el ciclismo urbano es una actividad que vincula a una gran diversidad de personas con múltiples historias y relaciones con el espacio público de la ciudad. Así, para nosotros, las prácticas asociadas a las políticas urbanas; los significados y experiencias asociados a los desplazamientos diarios; las normas sociales, expectativas y códigos (in)formales sobre cómo circular; y finalmente las habilidades desplegadas por los ciclistas urbanos durante su ruta por la calle, constituyen algunas de las dimensiones que, junto a la planificación, configuran el significado de la movilidad urbana.

2.1. Dando forma a la movilidad: la elaboración cuidadosa de la ciudad.

Por sus características particulares la bicicleta, junto con los monopatines y patines, es un objeto que después de ser utilizado como modo autónomo de desplazamiento por la ciudad puede subirse al hogar. Dados los cambios que la modernidad trajo con respecto a la organización de la casa, en el sentido que individualizó el espacio doméstico, puede existir una mayor o menor facilidad

¹²⁵ Las categorías son de dos tipos: a) Otros modos; b) Bici+a pie.

para ello. Una de nuestros informantes expresa como la decisión de mantener su estilo de vida sobre la bicicleta ha moldeado las formas de aproximarse a la elección de la vivienda:

Dentro de mi casa [...] la compré ya pensando en dónde podía dejar la bici [...], es que vivo en un bajo, está todo pensado. Que antes vivía en un cuarto sin ascensor. Que había un trastero y ahí las metíamos todas, pero era un rollo cada vez que metes sacas bicis, tienes que sacar 28 bicis, porque cada vez hay más. Había días que tenía que sacar 4 bicis para después poder sacar la mía [...] Entonces cuando me cambié de casa dije, esto es una de las cosas primeras que tengo que ver para elegir la casa, que pueda ser cómoda para mí meter la bici. Entonces vivo en un bajo, entonces la meto directamente y no tengo ningún problema. Es súper práctico (EA.6).

El hecho de querer practicar de forma cotidiana el ciclismo urbano sitúa a la bicicleta en un contexto específico en cuanto a su moldeamiento con el espacio que la rodea. La relación se establece a través de la oposición vehículo/hogar y vehículo/calle. La primera nos lleva a plantear que la distribución espacial de la vivienda es una variable que incide en la práctica ciclista. Si bien en el artículo 8.1 de la Ley autonómica de movilidad¹²⁶ se desarrolla este aspecto, su limitación deriva de que sólo se aplica a las viviendas de nueva construcción. De este modo, las ya construidas (que son la mayoría), quedan fuera de su regulación y la dimensión de la unidad habitacional se constituye en un elemento de desigualdad. Como plantea otra interlocutora, priorizar el uso de la bicicleta y contrarrestar esa desigualdad no sólo afecta al uso del espacio doméstico, como también anima a buscar nuevos espacios de sociabilidad:

Propusimos [...] hacer como asociaciones de gente, registrar una asociación de una gente que estuviera interesada en alquilar un bajo. Y la

¹²⁶ Art. 8.1: “Los edificios de uso residencial de nueva construcción deberán contemplar emplazamientos específicos, seguros y resguardados, para un número de bicicletas al menos igual al doble del número de viviendas, en una ubicación que permita el acceso cómodo y fácil desde la red viaria, de acuerdo con lo que reglamentariamente se especifique”.

asociación de vecinos mediar, como dar la cara con esa gente porque ellos son nuevos y la asociación de vecinos lleva mucho tiempo. Y entonces mediar para los bajos que están vacíos de hace muchísimo tiempo; porque aquí en Enrique Navarro había un parquin de coches que se cerró y está cerrado. Entonces sería una buena idea. Que mucha gente se asociara, que todo el mundo se conociera, además hacer red en el barrio que eso está. [...] La gente se conoce, aparca la bici y visibilizas que muchísima gente tenemos las bicis escondidas. Porque tú te asomas a la ventana y ahí delante [señala el edificio de enfrente] hay una, para empezar. O sea, que muchísima gente tiene bicicletas en los balcones. O sea, vas por el barrio y muchísima gente tiene la bicicleta y la sube y la baja todos los días porque aparca-bicis no hay suficientes. Además que nosotros en el proyecto fuimos por el barrio e hicimos fotos a todas las bicicletas que estaban mal aparcadas para contar un día entre semana cuántas bicicletas hay por el barrio para decirle la falta de aparca-bicis [...] Pues más de doscientos contamos un día entre semana (EA.13).

Por su parte, existen también situaciones en las que es imposible elegir un lugar de residencia compatible con la bicicleta. En estos casos las personas pueden optar bien por elegir un tipo concreto de bicicleta (como las plegables), bien registrarse en el servicio Valenbisi., o bien dejarla en la calle. De tal modo, aquellos que quieran usar la bicicleta a diario y no pueden alojarla en su casa durante la noche, tendrán que gastarse el dinero en una bicicletas caras o en las cuotas anuales del servicio público de bicicletas¹²⁷. Pero aquel que quiera desplazarse con su bicicleta, aparte de pensar cómo acondicionar su espacio doméstico, tiene que enfrentarse además a aquellos que entienden que la bicicleta, al salirse de su categoría de 'vehículo de calle', como diría Mary Douglas (1973), desordena y profana el espacio sagrado del hogar, y por tanto, es un objeto 'sucio/manchado' que no puede formar parte de la comunidad de vecinos. Uno de nuestros informantes se expresa sobre la intromisión que supone meter la bicicleta en un contexto en el que se opone vehículo/calle:

¹²⁷ El precio de las bicicletas plegables oscila en una horquilla de precios que va desde los 160€ hasta sobrepasar los 1.000 €. Por su parte el precio del abono anual en Valenbisi para el año 2014 es de 29,21€.

[...] ahora la uso menos, también es verdad porque vivo en un segundo con ascensor y en la planta baja no se puede dejar desde que reformaron [...]. En mi casa, tengo un espacio en el vestíbulo que se puede dejar bien, bastante ancho, pero claro eso es una putada porque realmente al vecino le molesta que la subas en el ascensor, también le molestas que la subas por la escalera, pero también le molesta que la dejes abajo, entonces dices bueno... (EA.8).

En esta misma línea, en la que se define el uso de la bicicleta como una práctica central, se manifiesta también otra de nuestros informantes, que describe la movilidad ciclista a partir de las relaciones significativas entre otro tipo de oposición, persona/espacio:

[...] yo creo que el ir en bicicleta sobre todo para la gente que lo utilizamos como vehículo, y no como deporte, te cambia también la perspectiva del mundo y de la vida; o sea, ahí te cambia tu velocidad y entonces entras en otra dimensión. Entras en una dimensión en la que claro vuelves a echar de menos [...] espacios tranquilos, espacios más amables para todos, además, donde sabes que hay gente que los necesita y que a lo mejor no salen a la calle porque...la gente mayor por ejemplo muchas veces, según donde vivan, no se plantean ni salir, porque para ellos salir es como escalar una montaña, un 8.000 (EA.9).

Como vemos, ya sea en solitario o en compañía, avanzar diariamente entre la circulación urbana afecta a las formas de ser y estar en el entorno. En este sentido la movilidad ciclista se concreta a partir de lo que la bicicleta tiene alrededor. El hecho de ser un vehículo de impulsión humana y desarrollar bajas velocidades, favorece la posibilidad de establecer relaciones armónicas con la estructura urbana. Al mismo tiempo, que el ciclista se vea vulnerable frente a los medios motorizados más veloces, desarrolla una sensibilidad para con los iguales, esto es, con aquellos 'viajeros cautivos' que también sufren las consecuencias de la segregación y jerarquización del viario. En este caso, la metáfora que utiliza ("para ellos salir [a la calle] es como escalar una montaña, un 8.000") refuerza su argumento al poner de manifiesto cómo la calle está diseñada desde una perspectiva que requiere estar en buen estado físico y que podríamos denominar *adultocéntrica*. La movilidad ya no se mira desde los 'modos de transporte' sino desde la singularidad de las personas, que dadas sus

características particulares, se ven imposibilitadas (o dificultadas) para disfrutar la urbe.

Esta narración conecta con lo que ha sido la tónica general del discurso sobre la movilidad desde los colectivos pro-bici, que puede generar reacciones de rechazo por parte de una población motorizada cuyas libertades de desplazamiento pueden verse afectadas. Precisamente esta idea pone de manifiesto la manera en que la bicicleta tiene que abrirse paso a través de un imaginario socio-espacial diseñado para soportar las altas velocidades de la hipermovilidad. En su avance por las calles, avenidas y circunvalaciones, el ciclista urbano tiene que hacer frente al modelo planificado del transporte. Un modelo que, aunque ahora habla de la recuperación del espacio público con respecto al vehículo motorizado, sigue restringiendo aquellos usos no relacionados con la circulación al concebirlos como espacios de paso (itinerarios peatonales y vías ciclistas). Este modelo contrasta con la visión de los diversos colectivos pro-bici de la ciudad, algunos de los cuales expresan contundentemente su rechazo a esta forma de pensar la movilidad, como es el caso de la asociación AMA o del Col·lectiu Soterranya, cuyos integrantes afirman respectivamente lo siguiente:

Yo vivo en Blasco Ibáñez [...] entonces ir desde Blasco Ibáñez a Bellas Artes a pie y con un carrito [...] es cuando te das cuenta de que la ciudad no era... no estaba preparada para las personas, [...] creo que es una ciudad que expulsa, las calles te expulsan de la calle, no te apetece estar en la calle. Yo veía desde mi casa el bulevar, todos los árboles que hay en Blasco Ibáñez, que incluso hay unos espacios así como de encuentro, de placeta, [...] con unos banquitos, yo nunca veo allí a nadie a parte de gente paseando a los perros y es un espacio que es agradable desde arriba [...] pero claro ¿quién se pone ahí entre 8 carriles de coches? Yo antes sí que me bajaba allí a estudiar o a leer o tal, pero es que es una locura, cuando estás ahí con los coches y creo eso, que la calle expulsa, te expulsa de la calle porque son calle-autopista [...] igual es un poco exagerado, pero no te apetece ni siquiera pasear por ellas, son calles para desplazarte por ellas y ya está, para ir de un sitio a otro, para pasar, pero no para quedarte en la calle (EA.16).

Yo estoy convencido que las ciudades principalmente son para las personas, el hecho de que, bueno igual soy un poco radical en ese sentido, pero yo desplazaría el coche lo máximo posible... yo no soy un anti-coche, el coche cumple su papel, pero en la ciudad no acabo de verlo. Es verdad que las ciudades deben de avanzar mucho el tema del transporte y en algunos otros temas, pero yo no acabo de verlo. Entonces si no va a querer que haya coches en las ciudades... que además estos coches funcionan... vayan a unas velocidades imposibles que lo único que hacen es desplazar a los peatones, desplazar a la bicicleta de la calzada o hacer sentir al resto peatones o ciclistas que la ciudad es menos suya, yo creo que esto va en contra de la calidad de vida de la gente, de los ciudadanos (EA.15).

Para nuestros interlocutores, asumir que la ciudad es de las personas es contrario a permitir la libre circulación de la máquina automóvil. No es el suyo un discurso “anti-coche” -“el coche cumple su papel”-, sino que creen que el invento tecnológico (debido a su idiosincrasia, a los intereses industriales que lo mueven y a las comprobadas consecuencias que viene generado) lleva irremediamente implícito el germen de la velocidad. Siempre habrá la tendencia de vender al usuario el poder de correr y, por tanto, a perjudicar con su expandida libertad la de aquellos que viven el espacio en carne y hueso. Los peatones, los ciclistas y en general los ciudadanos que no se desplazan ni tan rápido ni de manera tan aislada como para dejar de sentir la ‘calidad de vida’ que hay en las calles, acabarán siendo excluidos. Cabe advertir, en cualquier caso, que la opinión expresada tanto por estos como por otros miembros de los colectivos pro-bici no debe confundirse con una posición abiertamente antagónica a la de los responsables de ordenar la ciudad. No se trata sólo de una opinión dirigida a defender la bicicleta y no el coche, o acaso basada en la lógica de la movilidad y no del transporte. Es también una opinión en cuya manera de expresarse se atisba un carácter menos dogmático. Al prescindir de ese ansia constante por revestirse de objetividad, que es característico de los expertos, sus asunciones son pensadas como discutibles (“igual es un poco exagerado”). 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

ruedas¹²⁸”, “Yo antes sí que me bajaba”, “Yo estoy convencido”. 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 (EA.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

¹²⁸ Esta frase está extraída del capítulo anterior, página 172.

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 lógica 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.

2.2. Puliendo los matices. Algunas correcciones sobre el modelo del tráfico.

Una de las formas que toma el uso social de la bicicleta guarda relación con las prácticas obligadas de desplazamiento. Salir de casa para ir a trabajar o estudiar son los dos motivos principales que movilizan a gran parte de la ciudadanía¹²⁹. Si bien la necesidad de cubrir las largas distancias entre el hogar y el lugar laboral hace que muchos de estos desplazamientos *commuter* se realicen en automóvil, existe también un porcentaje de personas¹³⁰ que utilizan la bicicleta como vehículo habitual en ese movimiento pendular obligado. La peculiaridad de estos desplazamientos es que, en su mayoría, tienen lugar dentro de los límites del núcleo urbano consolidado y suponen un momento distendido, donde tan importante es llegar al destino como disfrutar del momento. Así lo explicitan las palabras de un miembro de la plataforma Ciudad 30 durante el transcurso de la entrevista:

A mí salir de casa e ir al trabajo en bicicleta para mí es empezar el día con una sensación... me da igual el día que haga [...] Es empezar el día activando el metabolismo y después me da felicidad. Ver que estoy feliz, que voy contento y voy a lo mejor cantando y ves a gente en el coche, que está ahí metida en su caja de hierro, como tú o como yo cuando cogemos el coche que dices... es que yo no quiero estar allí. Entonces ves como adelantas a todos los coches que están parados, llegas antes a tu destino... no sé para mí es de las mejores sensaciones del día el coger la bicicleta para ir al trabajo y para volver del trabajo [...] es que todas las mañanas lo veo, y esta mañana me he quedado fijando con esto, éramos un grupito había un coche delante y uno detrás, pero éramos un grupito, un enjambre de 6 bicicletas en el carril, que digo... es que además es que se nos queda pequeña la calle hasta para los ciclistas. (EA.1)

¹²⁹ Concretamente de los 1.895.022 desplazamientos diarios que se realizan en Valencia el 51% (963.285) están relacionados con motivos obligados (PMUSV, 2013:45).

¹³⁰ Del total de desplazamientos no motorizados que se producen dentro y fuera de la ciudad de Valencia (850.918), el 39% corresponden a motivos de trabajo o estudio (PMUSV; 2013:45).

Para nuestro interlocutor, a la hora de usar la bicicleta no son tan importantes las condiciones externas del clima como el elenco de sentimientos que se activan durante el desplazamiento. Desde este posicionamiento nuestro interlocutor describe su movimiento como un plano en el que se enlazan impresiones sueltas a partir de un eje subjetivo. Llegar al lugar de trabajo alegre y optimista se mezcla con la sensación de libertad (“yo no quiero estar allí”), de potencia (“adelantas a todos los coches que están parados”) y de aprovechamiento del tiempo (“llegas antes a tu destino”), es decir, con las propiedades de la bicicleta de autonomía, rapidez y control del recorrido. Por ello, haber incorporado la bicicleta como vehículo habitual se experimenta de manera muy positiva e irrenunciable, llegando a constituir una “de las mejores sensaciones del día”.

Una de las características del desplazamiento obligado es que el itinerario realizado no suele variar. El hecho de hacer el mismo recorrido todos los días provoca una serie de encuentros cotidianos entre los vehículos motorizados y las personas que se desplazan en bicicleta. Estas interacciones entre los automovilistas y los ciclistas *commuter* nos introducen en la significación que desde el tránsito se realiza sobre el modelo hegemónico del tráfico. Un sentido que, como señala nuestra informante, expresa las relaciones de poder que se establecen en el modelo de transporte:

Que al final lo calculó... calculas cuando te cambian los semáforos que te das cuenta cuanto favorecen al coche [...] por las mañanas me doy cuenta que si soy coche, [...] si voy por la calzada, soy parte del tráfico, los semáforos me favorecen, en cambio, si soy peatón, cuando vas por el carril bici eres peatón, van en tu contra, te paran un montón más. Por la tarde está todo un poco más... dependiendo del día y de la franja horaria llegas antes... te calculas los recorridos. Yo si llego al semáforo y sé que esta, está verde tal semáforo, ya sé si pasar por este lado de la calle o si coger la otra calle, porque ya sé por dónde voy a tardar más o menos porque sé el siguiente cuando se va a poner, yo me hago así los trayectos. (EA.16)

La descripción que realiza es interesante en la medida que pone de manifiesto que el modelo del tráfico supone interiorizar una identidad asociada al espacio. Dependiendo del lugar en el que se ubica con su bicicleta se considera vehículo (“soy coche”) o viandante (“soy peatón”). Dada las características particulares de

la bicicleta, la identidad no está tan marcada como en el caso de los automóviles y peatones. Así, se establece una hibridación que trasciende aquellas que vienen marcadas por la regulación del transporte. La permeabilidad de la bicicleta se hace evidente cuando al comparar las desigualdades que implica estar en un lugar u otro, el actor ajusta (significa) el recorrido según su conveniencia. El ciclista urbano ni es peatón ni es coche, es un sujeto híbrido que trata de sobrevivir en el espacio funcional del transporte.

En este sentido, desde los distintos colectivos pro-bici se plantean diversas maneras de manejarse entre la circulación urbana, todas las cuales tienen como objetivo último hacer que la persona que decide coger su bicicleta para moverse por la ciudad, lo haga en condiciones de seguridad:

[...] todo esto que se habla mucho de planificación de itinerarios, de cómo mejorar... aunque bueno yo no soy tan partidario de eso... prefiero más que cada uno perceptivamente haga su itinerario que no que te marquen por dónde ir, sobre todo cuando puedes ser más libre como el peatón o la bici. (EA.8).

Como señala nuestro informante podemos distinguir entre aquella mirada que deriva de un acto planificado, en la que la persona organiza de forma racional su desplazamiento, y aquella otra que se sitúa en el espacio segregado del transporte. Al primer enfoque lo podemos denominar 'desde arriba' por cuanto que mira al desplazamiento a partir de una representación gráfica separada del lugar. Por su parte, el segundo enfoque lo podemos denominar 'desde abajo' en la medida que se aproxima al desplazamiento desde las prácticas horizontales relacionadas con las aptitudes humanas. Hay que señalar que ambos son enfoques complementarios en la medida que el primero hace referencia al pre-viaje y el segundo al momento mismo del viaje. El objetivo fundamental del primero es encontrar itinerarios directos, tranquilos y seguros, lo que supone localizar en un mapa aquellas calles con tráfico calmado que permitan llegar cómodamente al ciclista. Por su parte, el objetivo del segundo es dotar al sujeto de estrategias y consejos sobre distintos aspectos que se dan durante el desplazamiento, poniendo de manifiesto aquellas particularidades a las que el ciclista urbano debe prestar atención. Se trata por tanto de fomentar el desarrollo

de las capacidades de conducción necesarias que permitan resolver las incertidumbres del entorno, como las que plantea una de nuestros informantes:

[...] las dificultades diarias que más encuentro en la ciudad...en los puntos más conflictivos para mí son cuando cambias de ser carril bici...o sea de estar en la acera a estar en la calzada. Esos puntos son los que no..., los que no sé gestionar bien [...] el truco es ponerte un poco más adelantado que los coches en los semáforos y salir antes que ellos, claro porque si no, estás jodido (EA.16).

Los consejos y ‘trucos’ que las personas puedan aprender a través de su experiencia, la lectura de consejos en las páginas web o acudiendo a los cursos del Aula de la Bici, no eliminan las situaciones de peligro que genera la conducción agresiva de ciertos conductores que producen tensión e incertidumbre en el conjunto de ciclistas. Así, junto al discurso de libertad, motivador y positivo, que recorre parte de la experiencia sobre la bicicleta, también aparece en las narrativas ciclistas esa relación visceral que provoca el acecho de los omnipotentes y omnipresentes conductores de vehículos a motor. En este sentido, podemos distinguir dos tipos de actitudes *anti-ciclistas* que se dan de manera simultánea. Por un lado aquella derivada del flujo masivo de automóviles que bajo la ‘ola verde’ alcanza altas velocidades y aumenta las situaciones de riesgo. Por otro, las conductas individuales de los automovilistas que recuerdan a los ciclistas su convicción de que ir en bicicleta por la ciudad es inapropiado. Aquí el acoso puede venir desde la conducción temeraria que se siente invadida por la bicicleta y no respeta los mínimos de seguridad a la hora de adelantar (1,5 metros) o circular (3 metros por detrás del ciclista), hasta el insulto verbal que recrimina la presencia del ciclista en la calzada. Hay que señalar que en este último caso, las variables género y distrito están muy presentes. Si bien el agravio puede venir por la forma de ocupar el espacio que la bicicleta necesita, hay que añadir aquellas alusiones que hace referencia al género y las actitudes abiertamente machistas:

[...] nosotros íbamos por el por el carril el del autobús no, por el siguiente
 [...] Los insultos de gorda, culona apártate, bueno...se ve que ahí los pijos...
 esa calle..., eso es lo normal y luego en ciertas calles donde los coches son

de alta cilindrada se les va la lengua, o sea por barrio... y eso no pasa nada... Pero como te vayas a calles que los coches sean de 4x4 en arriba... bueno, los insultos iban a la carrera. Y a mí eso no me parece bien, porque yo no insulto a los de los coches [...] yo no tengo por qué parar el tráfico de un autobús que lleva a 50 o 100 personas. No creo que sea justo. Entonces yo lo hago así lo he hecho siempre y lo voy a seguir haciendo. Si lo hacía hace 14 años, ahora lo sigo haciendo, vamos... y me da igual que me digan gorda aparta ese culo, lo que les dé la gana, o sea, que me da igual, que no hago caso (EA.13).

Como podemos apreciar, las conductas de conflicto suponen utilizar el propio vehículo como medio para reafirmar el dominio sobre el espacio. Este hecho es aplicable tanto al conductor del automóvil como al que maneja una bicicleta. La diferencia es que el primero genera una situación de peligro mortal, mientras que el segundo ejerce su derecho a defenderse de la 'violencia vial'. La calzada es el escenario donde ocurren la mayoría de las interacciones de riesgo para el ciclista. Y es dentro de esta compleja red de relaciones e intercambios donde situamos el concepto de 'seguridad', entendido como un sentimiento directamente relacionado con el proceso de construcción colectiva del espacio público. Si la calzada es percibida como un espacio amenazador, se genera una situación que tiene como consecuencia el desplazamiento de los vehículos más vulnerables, como las bicicletas, a espacios menos peligrosos de la calle. Esta búsqueda de refugio por parte del ciclista supone a su vez un nuevo conflicto, al ocupar éste el último reducto seguro que le queda al peatón. Así, la acera se convierte también en un espacio de conflicto, donde viandantes y ciclistas ven pasar a los veloces coches que sin obstáculo alguno contaminan la ciudad. Una de las entrevistadas introduce este aspecto en su narración:

Pues porque si tú vas andando o con bicicleta o incluso los coches se van imponiendo, ya la forma de conducir entre ellos... es su espacio, entre ellos mismos [...] también se saltan semáforos. Es como que todo tienen que ser rápido y es un poco más agresivo en el sentido que cada último segundo hay que aprovecharlo, si me puedo saltar el semáforo, aunque luego [...] no me sirva para nada porque no hay mucha diferencia de cuando no he parado, pero sí que es...como la picardía [...] Cada uno va pensando en su espacio y a ver cómo se mete [...] aquí de repente veo un hueco y me voy para allá, sea derecha izquierda sea lo que sea [...]. (EA.20).

La descripción que nuestra informante realiza acerca del modo en que las personas circulan por la ciudad de Valencia se asemeja mucho al relato de una carrera de competición, en la que el más veloz se ha de imponer sobre el que lo es menos. Como en toda carrera cuyo objetivo implícito siempre es ganar, los obstáculos a la velocidad han de ser evitados. Saltarse los semáforos y mejorar la posición en la siguiente salida se evalúa como un riesgo razonable, pues una mejor ubicación cuando el semáforo se ponga en verde asegura estar en las primeras posiciones de la 'ola verde'. Otro de los elementos que esta metáfora permite destacar es que al conductor que interpreta el espacio urbano como un circuito de carreras se le atribuyen cualidades positivas. De tal modo, el piloto con opciones a ganar ha de ser perspicaz y astuto, y saber utilizar las cualidades de su vehículo para cuando ve "un hueco" meterse al instante.

Resumiendo lo dicho hasta aquí, diremos que la circulación ciclista se torna una práctica controvertida en la medida que las interpretaciones que realizan las personas desde su 'derecho a la movilidad' confluyen con la construcción social del espacio. Las oposiciones realizadas con la casa y la calle nos ubican en una movilidad cuya mirada holística se funda a partir del tránsito en bicicleta y el contexto de proximidad. Desde este planteamiento, el ciclista urbano interpreta el conjunto de situaciones que se dan durante la circulación y se mezcla con el resto de personas y vehículos. Las distintas subjetividades que se desarrollan en esta interacción nos permiten destacar la existencia de tres puntos de vista o tres estilos distintos sobre la forma de manejar la bicicleta: a) insumiso, b) legalista y c) *kamikaze*. El primero entiende que el reglamento de circulación, al haberse pensado y diseñado para naturalizar el automóvil en la ciudad, tiene ciertas normas que ponen en riesgo su vida; por tanto, dado que la bicicleta no produce las mismas consecuencias que un automóvil, la ley es susceptible de no cumplirse. El segundo estilo de conducción es más normativo, en el sentido que se ajusta fielmente al reglamento circulación, pues entiende que lo importante es fluir sin generar conflictos, de manera que la legislación en materia de tráfico hay que cumplirla. Por último, el tercer estilo sería el más agresivo y prepotente, ya que considera que los demás molestan, entorpecen y no saben conducir y, por tanto, asume que puede abrirse paso entre el resto de personas y vehículos que pueblan la calle a pesar de las situaciones de riesgo que ello pueda conllevar.

2.3. Manos a la obra. Manufacturando el consenso de la movilidad.

En los apartados anteriores hemos analizado el imaginario socio-espacial de los grupos pro-bici involucrados en la construcción del espacio ciclista, centrándonos en aquellos aspectos que conforman su cosmovisión de la ciudad. El modelo de ciudad que proponen busca integrar a las personas, independientemente de su condición, en el uso prolongado de la calle. Para ellos el espacio público ha de ser un lugar agradable, acogedor, seguro, que sepa respetar las diferencias de las personas, etc. En este sentido alcanzar su utopía o como dice Freire “inédito viable”, pasa por trasladar a la opinión pública su reivindicación. Es una tarea que trata de traducir aquella interpretación ‘sagrada’ que concibe la movilidad en términos euclidianos (flujos matemáticos) a un lenguaje polisémico posicionado desde una razón ‘profana’. Tal forma de conversión nos introduce en la acción colectiva y el proceso de movilización. Así, para exponer socialmente el problema de la movilidad los colectivos pro-bici reinterpretan el paradigma del transporte y ponen en juego el conjunto de significados derivados de la reflexión interna. El objetivo es romper la barrera de las situaciones límite en las que el espacio del transporte los encorseta para trasponer, resolviendo por medio de la acción reflexiva, esos obstáculos a la liberación de los ciclistas urbanos. Uno de nuestros informantes, que durante más de 10 años ha estado participando en la militancia ciclista, lo expresa del siguiente modo:

Y bueno yo creo que la continuidad de las acciones en general ha sido el hito nuestro, el hito como grupo, como colectivo, el tomar una presencia permanente en la calle, ya no sólo de reivindicación, sino de contacto, de contacto con otros colectivos, con otras muchas personas y de alguna manera hacer llegar o compartir un mensaje común que es el uso de los espacios públicos [...]. El papel social de VeB básicamente ha sido el de generar opinión, pero no una opinión de copia y pega, sino una opinión crítica. VeB lo que ha hecho durante mucho tiempo, y creo que lo ha hecho bien, ha sido poner las cosas sobre la calle, o sobre la mesa, y saber explicarlas de una manera que todo el mundo las entiende [...] Entonces la gente automáticamente, primero porque comparte la misma experiencia que compartimos nosotros porque somos lo mismo. Entonces de alguna manera

han hecho suyo el mismo mensaje que nosotros, de alguna manera, hemos pensado y repensado muchas veces (EA.10).

Como muestra el testimonio de este histórico activista, construir la acción colectiva pasa por posicionarse de forma situada en el contexto en el que se mueve la bicicleta. No se puede significar el discurso político de la movilidad sino se parte de la base, de “la calle”. Trabajar desde este lugar cercano es un elemento clave que permite conectar su asociación con la sociedad local, pues los ciclistas que vivencian las situaciones de peligro del modelo de circulación vigente encuentran en el discurso del colectivo un reflejo de su experiencia. Comunicarse desde la experiencia conflictiva que supone desplazarse en bicicleta busca por tanto difuminar al emisor *en pro* de que el receptor se identifique con él. Lo importante es que se interiorice el mensaje y, de este modo, poder generar un estado de opinión propio que redefina críticamente el modelo hegemónico del tráfico. Como ya hemos avanzado, el discurso de los grupos pro-bici de Valencia no se encasilla en la bicicleta, sino que se amplía hacia el uso plural del espacio público. La bicicleta es el punto de partida de su modelo urbano, pero no su fin último. Entendida como una herramienta para el cambio de ciudad, la bicicleta se convierte así en un objeto politizado de reflexividad que va a permitir vislumbrar una alternativa al modelo imperante del transporte. Y es precisamente con esta intención que a continuación abordaremos dos de las campañas que mayor compromiso y coordinación han requerido por parte de los activistas de Valencia en Bici.

- La (des)conexión de los puentes en Valencia.

Una de las campañas que enmarcan este proceso de movilización colectiva son las protestas organizadas por Valencia en Bici bajo el lema “Cal Tendir Ponts” (Hay que tender Puentes). A lo largo de los meses de marzo y abril de 2012 este colectivo organizó diversas acciones de denuncia sobre la inmovilidad (movilidad cautiva) que los modos autónomos de desplazamiento sufrían al tratar de moverse entre los diferentes distritos de la ciudad. El inicio de esta campaña se ubica al poco tiempo de que el ayuntamiento de Valencia inaugurara el nuevo

“*Pont de Fusta*”¹³¹. Indignados por la apertura de una nueva vía destinada únicamente para la circulación de automóviles, el colectivo se pone a trabajar para denunciar la exclusión que sufre la ciudadanía que se desplaza en bicicleta. En un informe exhaustivo sobre la situación de los 18 puentes que conectan ambas orillas del río Turia, concluyen que sólo dos están en condiciones de asegurar un paso seguro de los ciclistas. Al mismo tiempo el informe cumple una función propositiva, pues se utiliza también para aportar ideas y soluciones de bajo coste orientadas a redefinir la situación problemática de los puentes.

Una vez construido el sentido colectivo de la movilización, Valencia en Bici difunde, a través de su portal web y perfil de Facebook, la convocatoria a una bicifestación. La finalidad es expresar públicamente sus demandas en la calle y reivindicar la universalidad de los puentes y pasarelas, en el sentido de democratizar el espacio urbano diseñando un entorno cómodo y seguro para todos y no sólo para las personas que se desplazan en vehículos a motor. Con un ambiente festivo, una participación cercana a las 500 personas y un recorrido intrincado que cruza cada puente de la ciudad, la bicifestación concluye con un minuto de silencio por el atropello mortal ocurrido días antes.

Tras la satisfacción alcanzada por la alta participación, la protesta se intensifica tanto por el número de actores como por las actividades realizadas. Así pasan a organizar dos movilizaciones más relacionadas con otro de los problemas detectados en el citado informe: la segregación espacial que supone para las personas las vías del tren que atraviesan la ciudad¹³². De las cuatro infraestructuras que permiten a los modos autónomos salvar ese obstáculo, una es para vehículos a motor (A) y dos de las tres restantes -Pasarela de Amparo Itúrbi (B) y túnel peatonal de Germanías (C)- resultan francamente escabrosas. Por último, la opción más asequible se encuentra en el tramo que corresponde

¹³¹ El nuevo *Pont de Fusta* de Valencia forma parte del proyecto de peatonalización del puente histórico de Serranos. Su construcción asumirá todo el tráfico que de forma intensa y diaria circulaba por el viejo puente patrimonial. La nueva obra, abierta al tráfico el 19 de febrero de 2012, está compuesta por una pasarela peatonal y otra con tres carriles para vehículos.

¹³² Pocos días antes de estas acciones la ciudad de Valencia recibía el Premio Reina Sofía de Accesibilidad.

a la estación Renfe Norte (D), un recorrido que si bien permite cruzar de forma segura las vías del tren, no resulta agradable y seguro en la medida que hay una gran afluencia de tráfico no pacificado en la calle Xàtiva¹³³.



Imagen 10. Mapa con los posibles lugares de pasar las vías férreas. Fuente: Valencia en Bici.

Por las características de los dos espacios que se cuestionan (pasarela B y túnel C), se entiende que para llevar a buen término la campaña es fundamental que la protesta adopte la forma de concentración en las inmediaciones del espacio contestado. Previo a la acciones de calle, el colectivo establece alianzas con aquellas organizaciones (asociación de vecinos de Malilla y COCEMFE Valencia¹³⁴) que llevan tiempo denunciando y trabajando sobre el tema. Para acompañar la protesta el colectivo ciclista realiza una serie de videos-denuncia en los que se pueden ver con claridad las dificultades de aquellas personas que tratan de moverse por la ciudad portando carritos de bebe, carros de compra, empujando sillas de ruedas o ciclistas con su bicicleta. Con estas concentraciones se pone fin a una campaña cuyo éxito se hace patente tiempo después: en diciembre de 2013 se incorpora al nuevo *Pont de Fusta* un “carril 30” en la calzada y también se finalizan las obras de remodelación¹³⁵ de la pasarela de Amparo Iturbi, un paso ‘provisional’ que con sus empinadas

¹³³ Esta calle forma parte de la reivindicación histórica de la Ronda Interior.

¹³⁴ Confederación Española de Personas con Discapacidad Física y Orgánica.

¹³⁵ La adaptación de la pasarela Amparo Iturbi ha durado tres meses y se ha realizado tras la elaboración de un proyecto técnico redactado, supervisado y aprobado por Adif de conformidad con el Ayuntamiento de Valencia. Las obras fueron adjudicadas tras un concurso público a la empresa Grupo Bertolín por un presupuesto de 311.371,52 euros, financiado por la Sociedad Valencia Parque Central (Levante, 24 de diciembre de 2013).

escaleras había hecho quimérico el desplazamiento de las personas durante cuarenta años.

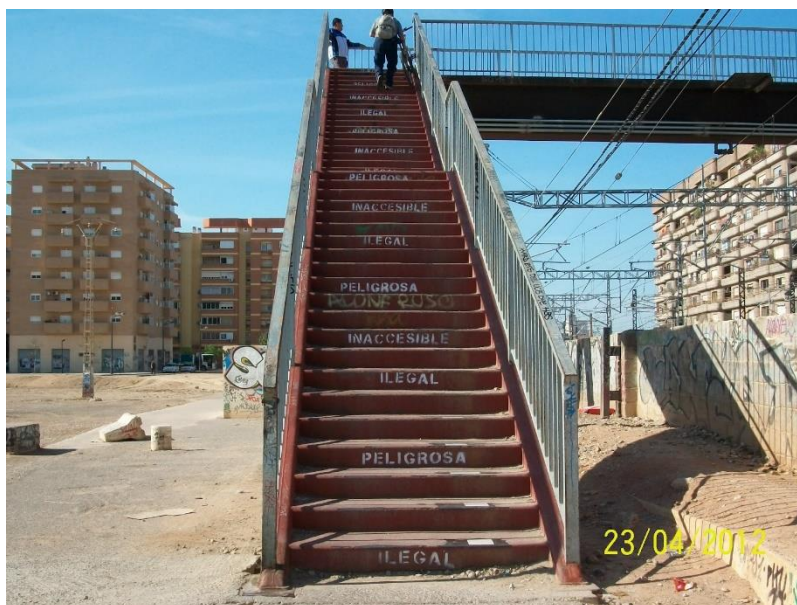


Imagen 11. Pasarela peatonal Amparo Iturbi. Fuente: Ramón Torral Alva.

Es interesante destacar que el proceso de movilización relacionado con el ciclismo combina las acciones vinculadas a la transformación del modelo hegemónico 'ciudad-coche', con otras de carácter sectorial que afectan exclusivamente al usuario de la bicicleta. Para los activistas esto supone un doble trabajo, pues al tiempo que elaboran un discurso integrador que busca establecer alianzas con otras organizaciones preocupadas por el uso desigual del espacio, trabajan en solitario en la construcción de la imagen pública del ciclista urbano. La importancia que tiene para los grupos pro-bici la construcción simbólica del ciclista urbano se hace evidente en la medida que las ideas, circunstancias, propósitos, etc. propuestos confluyen siempre en la práctica ciclista. Así, entienden que la imagen que la ciudadanía se forje sobre el ciclista urbano influirá de manera decisiva en el mayor o menor uso civil de la bicicleta. Un miembro de Valencia en Bici pone énfasis en esta cuestión en el contexto de la obligatoriedad del casco en ciudad.

El debate del casco es un debate que no cambia la ciudad y que parece que es muy limitante hacia lo que es el funcionamiento en bicicleta, la circulación en bicicleta. La Ciudad 30 sería el modelo donde la bicicleta aporta un

cambio de ciudad. Son dos debates no superados que están ahí conviviendo de alguna forma. (EA.12)

- El casco en ciudad y su obligatoriedad.

La segunda campaña se pone en marcha a principios del 2013, cuando la Dirección General de Tráfico (DGT) anuncia su intención de modificar la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial vigente desde 1990. Entre las propuestas que plantea la nueva Ley se incluye la obligatoriedad del casco en zona urbana y la segregación de la bicicleta a la derecha del carril. Rápidamente el colectivo Valencia en Bici reacciona y pone en marcha una campaña a nivel nacional en la que, durante varios meses, se desarrollarán un conjunto de acciones orientadas a desacreditar la idea que la obligatoriedad del casco en ciudad conlleva una mayor seguridad para el ciclista. Para lograr sus objetivos establece una estrategia que incluye acciones de denuncia, acciones de presión y acciones lúdicas. Las primeras las realizan a través de escritos en los que deconstruyen los supuestos lógicos sobre los que se legitima la DGT, al tiempo que señalan los intereses privados que saldrían beneficiados con la nueva ley (empresas de seguros). Los argumentos que barajan señalan que llevar casco no evita las lesiones permanentes (en un incidente con un coche que circule a 50km/h, o más, el casco no sirve); otros tratan de desmentir la idea que supone asumir como natural el argumento individualista de que siempre que te protejas tendrás menor probabilidad de accidente (disminuir el riesgo de accidente está más relacionado con medidas de protección colectiva); finalmente, denuncian la utilización sesgada que la DGT hace con los datos estadísticos para justificar su medida hacia los ciclistas (mezclar accidentabilidad ciclista con otros usuarios con el objetivo de abultar la cuantía y dar sensación de alarma social). Por otra parte acompañando a los artículos, manifiestos, pasquines y apariciones en los medios de comunicación, el colectivo Valencia en Bici sale a la calle y organiza una bicifestación que logra reunir en Valencia a cerca de 1.500 ciclistas. Con esta acción, denominada “Salvemos a la bici. No a la Ley anticiclista”, el colectivo busca reafirmar que la bicicleta es un objeto que salva vidas y no necesita un reglamento coercitivo que desincentive su uso.

Entre las acciones de presión Valencia en Bici pone en marcha distintas prácticas. A nivel de municipio contactan con los diferentes partidos que tienen representación en pleno del ayuntamiento de Valencia para transmitir el mensaje de que la obligatoriedad del casco incidirá negativamente en el uso social de la bicicleta. Sólo los grupos de la oposición se adhieren a la campaña y presentan una moción para que el ayuntamiento inste a la DGT a las dos cosas: por un lado, para que modifique el borrador del reglamento con respecto a la obligatoriedad del casco en zona urbana y la segregación de la bicicleta a la derecha del carril; por otro, para que adopte medidas de pacificación del tráfico declarando a Valencia como Ciudad 30. Sin embargo, la moción se rechaza, pese a que la ordenanza municipal ya recoge la posibilidad del ciclista de circular por el centro del carril y de que el Partido Popular había presentado días antes recomendaciones a la DGT contrarias al uso obligatorio del casco¹³⁶. Al mismo tiempo Valencia en Bici lidera una campaña en las redes sociales, a la que se unen algunos grupos de CONBICI, que incluyó la creación de carteles e imágenes virales que ridiculizaban la medida, mapas de los municipios afines¹³⁷ y una página web de recogida de firmas¹³⁸ en la que se pide la destitución de la directora de Tráfico, María Seguí. Las acciones de presión, aparte de buscar el apoyo social, también incluyeron diversas negociaciones directas con la DGT a través del GT-44¹³⁹. En estas reuniones, las organizaciones sociales pro-bici

¹³⁶ En el acta del pleno del 26 de marzo de 2013 (:114-115) se lee: “La moción que hoy presenta [...] llega tarde y además no recoge la mayoría de las recomendaciones que hemos hecho a la DGT [...] me hubiera gustado que antes de que llegara la fecha límite [...] se hubiera puesto en contacto conmigo algún concejal de la oposición y hubieran querido hacerla conjuntamente [...] Por tanto, son cuestiones para mí y para este equipo de gobierno que la moción que presentan se queda coja y llega tarde, por lo que no vamos a votar a favor de la moción”. Hay que señalar que en los días que el Concejal de Circulación y Tráfico Alberto Mendoza estaba redactando sus recomendaciones para la DGT, había acordado, con un mes de antelación, una reunión con Valencia en Bici. Sin embargo esta reunión se vio cancelada sin previo aviso.

¹³⁷ Algunos de los municipios que expresaron públicamente su oposición al uso obligatorio del casco en ciudad lo hicieron al ver que la medida podía afectar al servicio público-privado de bicicletas de intercambio. En total fueron 30 ciudades las que adoptaron esta postura: Barcelona, Madrid, Zaragoza, Valencia, Burgos, Murcia, San Sebastián, Almansa, Vitoria, Terrassa, Huesca, Sevilla, Valladolid, Palma de Mallorca, Bilbao, Córdoba, Castellón, Pamplona, Gandía, Logroño, La Rinconada, Cartagena, Bollullos de la Mitación, Las Palmas de Gran Canaria, Elche, Granada, Dos Hermanas, Sant Cugat, Villareal y Lorca.

¹³⁸ A través de la plataforma de Internet www.avaaz.org. Hasta el momento (febrero 2015) se han recogido 3.470 firmas.

¹³⁹ El GT-44 es el Grupo de Trabajo de Seguridad Vial de los ciclistas y forma parte del Consejo Superior de Seguridad Vial. Este Consejo está adscrito al Ministerio del Interior y es un órgano colegiado de carácter consultivo, creado para el impulso y mejora del tráfico y la seguridad vial tanto en el ámbito urbano como interurbano.

(ConBici-Red de Ciclojuristas, Red de Ciudades por la Bicicleta, Federación Española de Ciclismo, Asociación de Ciclistas Profesionales, Asociación de Marcas de Bicicletas de España, Asociación Empresarial de la Bicicleta) hicieron frente común con la intención de incidir en la elaboración de medidas legislativas que incentivaran el uso cotidiano de la bicicleta.

El último tipo de acciones promovidas desde Valencia en Bici trata de incorporar una vertiente más lúdica y artística a la reivindicación. Para ello organizan en Valencia tres acciones de calle con un marcado carácter *performativo*. En la primera el colectivo internacionaliza el conflicto: organiza una marcha ciclista, bajo el lema “Asilo ciclista y protección”, recorriendo los consulados de los países de la UE que tienen leyes favorables al uso de la bicicleta. En cada consulado se hace entrega de una carta en la que se señala la discriminación que supone para el ciclista la reforma de la Ley. La segunda acción se realizó el día previo a que la directora general de Tráfico compareciese en el Congreso de los Diputados para explicar las nuevas medidas que quería introducir. En esta ocasión se realizó una “*flashmob Bici-robot*” en una calle céntrica de Valencia y con altas intensidades de tráfico motorizado (calle Xàtiva). Disfrazados con armaduras y ataviados con cascos, el grupo se dividió en dos: uno parado en la acera desplegando las pancartas y otro con tres personas circulando con su coche a su lado. El objetivo era concienciar a peatones, ciclistas y automovilistas sobre la trampa que supone la sobreprotección, pues llevando al extremo la seguridad frente a la lesión craneoencefálica, la utilización del casco sería adecuada para todo y para todos.



Imagen 12 Activista durante la acción colectiva. Fuente: Valencia en Bici.

Otra acción de tipo lúdico tuvo lugar durante la Semana de la Movilidad Sostenible de 2013. Valencia en Bici organiza una pasarela de moda para evidenciar el modelo de ‘ciudad-coche’ y ridiculizar la cultura ciclista que se propugna desde la DGT. Así, desfilando sobre una alfombra roja en la calle más comercial de la ciudad de Valencia (calle Colón), se alternan los modelos uniformados inspirados en la visión de la DGT y aquellos heterogéneos, cotidianos e informales propios de la diversidad de las personas. Desde la teatralización que supone poner en escena un desfile en la calle, la acción “*Bici-Chic*” trata de aproximarse y comunicarse con otros sectores sociales que, a pesar de usar la bicicleta, son desconocedores de la inseguridad que suponen los elementos individuales de protección (casco y chaleco reflectante).



Imagen 13. Desfile ciclistas. Fuente: Valencia en Bici

El papel que jugó Valencia en Bici para la movilización social contra la obligatoriedad del casco alcanzó tal intensidad y efectividad que los poderes públicos y el *lobby* pro-casco¹⁴⁰ se vieron obligados a desplegar toda una campaña orientada a contrarrestar la protesta ciudadana. Teniendo en cuenta que disponen de gran cantidad de recursos económicos y contactos en la esfera mediática su aparición en los medios de comunicación de masas fue constante. Con el objetivo de desacreditar a los colectivos pro-bici y trasladar a la opinión pública su mensaje de ‘seguridad’, la coalición favorable al uso obligatorio del casco se valió de la publicidad, las noticias en prensa (entrevistas y comunicados) y la publicación de informes científicos para avalar los beneficios que aportaría el casco obligatorio. La confrontación fue tal que se llegó a realizar un debate en el por entonces en servicio canal autonómico de televisión valenciana (Canal 9) entre la asociación de Automovilistas Europeos Asociados y el colectivo Valencia en Bici.

Después de meses trabajando en esta campaña, los diversos colectivos pro-bici no se quedaron con la sensación de haber salido victoriosos de la pugna. Aunque consiguieron que no se incluyera la obligatoriedad universal del casco en ciudad,

¹⁴⁰ En nuestro caso nos referimos a aquellas empresas u organizaciones relacionadas con la industria automotriz (General Motors, Ford...), las compañías de seguros (Fundación Mapfre y Fundación Mutua Madrileña) y las asociaciones ciudadanas (Stop Accidentes, Automovilistas Europeos Asociados, AESLEME, Asociación de Prevención y afectados de Accidentes de Tráfico P(A)T-AP(A)T, Aspaym, FEDACE, DIA, Predif, CNAE, Etrasa, CEA, RACE, Asociación Española de la Carretera, UNESPA, Fundación Pons y Fundación Española para la Seguridad Vial (Fesvial).

en la Ley sí que se aprobó finalmente que fuese obligatorio para los menores de 16 años. Es más, el haber mantenido una gran intensidad, firmeza y duración el proceso de movilización social acabó por pasarles factura, afectando al trabajo proactivo que por aquel entonces se estaba desarrollando en Valencia en Bici. El elevado compromiso adoptado frente al ataque institucional, les llevó a adoptar una postura reactiva que supuso el abandono de otros proyectos.

[..] Pero nunca debemos de abandonar la calle. Cuando sea necesario tendremos que salir a la calle como hemos salido con el tema del casco, que ahí nos hemos desgastado. Porque ahí lo menos hemos hecho 4 acciones que nos han costado mucha organización y que hemos movido mucha prensa, las acciones han movido mucha prensa y muchas críticas por parte de los casqueros, había gente que nos llegó a insultar [...] ha sido uno de los temas que más me ha desgastado y en los que más tiempo he invertido en conseguir rebatir, conseguir que no lo hicieran obligatorio, porque si el casco lo hubieran obligado yo hubiera dejado de ir en bicicleta porque para mí la bicicleta es libertad y si no me siento libre ¿qué sentido tiene ir en bicicleta? [...] una de las cosas que tenemos que hacer es intentar revocar la ley que existe de antes, el casco en carretera, y la de los menores de 16 años (EA.5).

El testimonio de este activista histórico, muy involucrado en la campaña anti-casco, es significativo en la medida que pone de relieve el gran esfuerzo que supuso para él participar en una movilización de tal magnitud y lo inconclusa que quedó la campaña. En su opinión, la cuestión de la agenda política no solamente se dicta desde los despachos, sino que también se escribe desde la calle. Es precisamente ese anclaje con la vía pública el principal escenario de lucha. La acción no violenta de la organización contrasta con la respuesta indiscriminada del adversario, esto es, de la persona que considera al ciclista urbano un entrometido que estorba, invade y cuestiona el uso del espacio público, en el sentido que la única función de la calle es la del tráfico. El enfrentamiento que nuestro informante narra durante la acción de calle antes mencionada, representa esa parte de la 'violencia vial' que se encuadra en la esfera simbólica en la que están inscritos el individualismo, el estatus y el poder que proyecta el imaginario del vehículo a motor sobre el espacio público y los modos autónomos de desplazamiento. Esta mirada negativa que proyecta un sector de la

ciudadanía entiende que el ciclista urbano ha de circular por un espacio segregado de la calzada (carril bici, acera bici, pista bici), pues de lo contrario se torna un estorbo al ralentizar el desplazamiento del coche:

No creo que haya, no hay respeto, no nos quieren en las calles, porque les molestamos, su lobby les molestamos su exclusividad y saben que si...Yo creo que los que van en coche y tienen ese pensamiento saben que tenemos nuestro derecho y que ellos lo están haciendo mal porque no pueden ir a más de 50 y muchísimas cosas más, y yo creo que por eso nos insultan (EA.13).

En síntesis, hemos tomado como ejemplos representativos estas campañas¹⁴¹ pues han sido las que han incluido mayor repertorio de acciones. Este conjunto de actividades y proyectos reivindicativos esboza un modelo de movilización caracterizado siempre por la no violencia. En él se da una combinación de acciones directas que en unas ocasiones buscan la visibilidad mediante la participación de un número importante de personas anónimas (bicifestación); mientras que en otras son desarrolladas por pocos activistas que desde de la teatralización buscan la espectacularidad (Asilo ciclista y protección, Bici Chic). El modelo incluye también otros dos tipos de repertorios: los vinculados a temáticas de consenso (Ciudad 30), donde el objeto de la acción es el conjunto de la sociedad; y aquellos relacionados con los grupos de presión ciclista, donde el objeto de la acción es una entidad concreta (DGT). La lógica que subyace a ese posicionamiento o modelo de acción 'de calle' es clara: por un lado, busca aproximar a la causa a nuevos ciclistas que comparten las mismas problemáticas que los miembros de la organización; por otro, trata de legitimarse ante la población mediante el carácter ejemplar de la acción, de esta manera deslegitima al oponente-adversario al señalar el carácter antipopular de sus medidas.

¹⁴¹ Durante el proceso de investigación Valencia en Bici realizó más campañas en Valencia (Grandes Vías, Ronda Interior, Cazavelocidades, Semana de la Movilidad Sostenible, etc.). Sin embargo, a pesar de su importancia como acciones de denuncia y reivindicación, no requirieron un desarrollo complejo de interacción con otras organizaciones sociales. Además las campañas analizadas incluyen los repertorios de acción desplegados en estos proyectos.

3. Apuntes sobre la inserción urbana de la bicicleta en la movilidad de Valencia.

A lo largo del presente capítulo se han analizado las retóricas que significan la políticas urbanas relacionadas con el desplazamiento cotidiano en bicicleta. El punto de partida han sido las narrativas que la administración municipal de Valencia ha construido sobre la movilidad, utilizando para ello como eje central el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Seguidamente se han abordado los discursos de los distintos colectivos pro-bici que construyen la cultura urbana de la bicicleta. El contraste de ambas narrativas ilumina los puntos de encuentro y desencuentro que conforman el imaginario socio-espacial de la movilidad y, por extensión, de la práctica ciclista.

Situados en una perspectiva local nos hemos preguntado por la manera en que la movilidad urbana ha ido cargando su sentido desde la corporación municipal y desde los diversos colectivos pro-bici. En este orden de cosas, la importancia del PMUSV para la presente investigación no se sitúa tanto en su ‘promesa de cambio’ a través de unas medidas concretas, si no en su capacidad para conceptualizar aquello que hasta su aparición no había sido significado. En su redacción hemos podido entrever como el extenso documento va aplicando el modelo del transporte para representar la realidad de la movilidad urbana. De tal modo que para aquellos actores involucrados en la práctica de gobierno, la movilidad se construye como un sinónimo del transporte en un doble proceso. Por un lado, cuanto más altas velocidades se desarrollen en los desplazamientos, mayores beneficios económicos tiene la sociedad. Por otro, se establecen rigurosos controles jurídico-ingenieriles para jerarquizar el espacio y excluir a los grupos pro-bici, y el partido gobernante busca ganar apoyo electoral con el lema “Tienes tu espacio. Respeta el de los demás”. Se debate intensamente la concepción de una movilidad sostenible y el espacio que debe concederse a los distintos modos autónomos, dado que podrían suponer una amenaza para el estilo de vida basado en la hipermovilidad. De ahí que los ciclistas, sobre todo aquellos activistas pro-bici que tratan de fomentar la bicicleta en la ciudad, son considerados enemigos indeseables que amenazan con el caos circulatorio. Los ciclistas urbanos, que ya han dejado de ser una pequeña

minoría, sufren una intermitente hostilidad y una creciente violencia vial, porque los políticos gobernantes alimentan los miedos (peligros) de la población con una retórica de la movilidad que convierte al ciclista en el responsable único de su seguridad.

La opinión ciudadana de Valencia culpa con bastante frecuencia a los ciclistas que se desplazan por las aceras de todas las problemáticas conflictivas que se producen en la circulación. Los que abogan por detener el creciente 'caos' de la bicicleta han logrado incrementar una postura favorable a la implementación de infraestructuras específicas como única solución al 'problema'. Al constituirse el carril-bici como el elemento material que llevará a buen puerto las políticas urbanas, las preguntas pasan de ¿es necesario hacer carriles bici? a ¿por dónde tiene que ir el carril bici? A ello hay que unir el potente imaginario progresista y moderno que mantiene la promesa de la libertad que se generará con la conectividad futura. Argumento utilizado para enmascarar los orígenes económico-políticos del transporte, y justificar los programas de nuevas carreteras para automóviles. Los que abogan por detener el creciente 'caos' de la bicicleta, hablan del 'buen ciclista', aludiendo al imperativo moral de la regulación jurídica (la suposición de que la norma tiende a defender a todos por igual); porque de lo contrario se producirán accidentes con consecuencias graves.

La infraestructura ciclista a la vez que articula las historias políticas de la ciudad, alberga en su planificación y construcción muchos intereses y expectativas que compiten; y es que su elaboración no sólo establece una jerarquía a partir de las intensidades de tráfico, sino que además su planteamiento de segregación conlleva nuevos riesgos. En este sentido, y en contraste con la postura anterior, para los diversos colectivos pro-bici la movilidad urbana es un proceso constituyente en el que la bicicleta es algo más que un vehículo que sirve para desplazarse de un punto a otro de la ciudad. Tratan de pensar cómo quieren la vida urbana sin la exclusión que producen las altas velocidades de los vehículos motorizados. Desde este enfoque, las infraestructuras específicas dejan de tener una definición técnico-jurídica para adoptar una perspectiva relacional que las conceptualiza a partir de un conjunto de valores (comodidad, amabilidad,

seguridad, etc.). No se trata de hacer más kilómetros de carril-bici por toda la ciudad, sino de buscar opciones políticas centradas en cómo arraigar la bicicleta al espacio urbano sin una nueva infraestructura específica. Así, afirman que la velocidad y la actitud hacia la misma no es una variable natural sino una variable construida social y culturalmente. El carácter permanente de la calzada les sirve como punto de partida para ubicar la reivindicación sobre práctica ciclista. Su propuesta pasa por ralentizar los ritmos circulatorios de toda la ciudad. La pacificación del tráfico ha de ser extensible a toda la plataforma vial de la ciudad y no a determinados enclaves. Desde esta mirada, la Ciudad 30 busca la construcción de un espacio compartido en el que la gente, independientemente de su condición física, pueda realizar sus diversas actividades (necesarias, opcionales y sociales) sin la inseguridad que produce el tráfico rodado. Con ello se vuelve al debate esencial de lo colectivo, donde la seguridad del ciclista pasa por implementar medidas que disminuyan las consecuencias externas del transporte.

Es importante destacar que el origen y afianzamiento del comportamiento de aquella persona que se inicia en el uso de la bicicleta por la ciudad no deriva tanto del hecho de ser un acto planificado de forma racional, sino de ser un sumatorio de experiencias previas entorno al uso de la bicicleta que por su potencial emocional, se trasladan a los hábitos cotidianos de desplazamiento. Estas experiencias son variadas y pueden incluir salidas de ocio, haber recibido una bicicleta como regalo o el estar acompañado por algún familiar/amigo en los primeros recorrido que realiza por el entramado urbano. Así mismo el intercambio de experiencias entre ciclistas constituye otro elemento importante que facilita la percepción segura del entorno. Por tanto, la imagen del ciclista urbano comienza a construirse a partir de una mirada orientada a que la gente perciba el espacio público como seguro, próximo y cómodo. Para ello los diversos colectivos pro-bici han articulado una estrategia de 'calle' que al mismo tiempo que denuncia, es capaz de trasladar a la opinión pública su criterio sobre la organización espacial de la urbe.

La protesta se torna así una acción no-rutinaria en la que se abren canales de comunicación directos con la ciudadanía e indirectos con las instituciones, en el

sentido que buscan influenciar a través de la actividad a los gobernantes de la ciudad. Para construir su discurso los activistas representan a la bicicleta como una herramienta necesaria que se involucra en una causa mayor, pues cuanto más se utilice, mejores condiciones de vida tendrán los habitantes de la ciudad. Al mismo tiempo, los activistas se representan a sí mismos como insumisos que resisten a aquellas normativas y reglas anti-bici que tratan de constituirse hegemónicas. Su retórica pasa por exponerlas a la opinión pública como inefectivas, dada las condiciones actuales de las calles, o como peligrosas para la supervivencia del ciclista. De este modo, el lenguaje desde la seguridad colectiva supone un potente contrapunto a aquel hegemónico basado en la seguridad individual. Visto así, para los diversos colectivos pro-bici las luchas de hoy (la obligatoriedad del casco, la pacificación del tráfico, la necesidad incrementar el espacio compartido, etc.) son los derechos del mañana.

CAPITULO 5. MOVILIDAD O INMOVILIDAD CICLISTA. EL SINUOSO DESENLACE DE LA BICICLETA.

La cuestión está en que la implantación de vías ciclistas depende de decisiones políticas y su uso del *modus vivendi* y manera de pensar de una colectividad [...]. Pero el desarrollo de pistas ciclistas no es la panacea ni una solución ideal que resuelva toda la problemática de los desplazamientos urbanos (Antonio Bello Morales Merino, I Jornadas Técnicas sobre Vías para Tráfico Ciclista, 1986:6-9).

Actualmente la bicicleta ha ido aumentando su presencia y visibilidad en la ciudad de Valencia, ocupando a su vez, y de forma progresiva, un nuevo espacio en las políticas urbanas. Esta investigación pretende hacer una aproximación a la forma cómo han sido gestionados los retos asociados a esta nueva realidad por parte de los poderes públicos y de las asociaciones ciudadanas que trabajan a favor del ciclismo urbano. La mirada etnográfica aplicada al análisis de los discursos y prácticas políticas, técnicas y asociativas ha permitido conocer cómo se ha gestado esta integración novedosa y amplia del ciclista en la ciudad.

La investigación que subyace a esta tesis doctoral toma como punto de partida una diferenciación entre el tipo ideal del transporte y el de la movilidad. La mentada distinción nos sirve, por un lado, como esquema que ordena una realidad supuestamente ejemplar (el ciclismo urbano) y, por otro, clarifica el contenido empírico de alguno de sus elementos más importantes. Consideramos que muchos de los intentos por comprender las transformaciones actuales en las ciudades se han ejecutado a través de la lente del transporte, el cual, demasiano a menudo, ha sido ciego al paradigma de la movilidad. En este sentido, la mayor parte de los análisis en materia de ciclismo y sociedad se han realizado desde perspectivas cuantitativas propias de la ingeniería o a partir de modelos conductuales propios de la psicología. Lo común de dichas perspectivas es que, 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 flujos

generados por polos de atracción. Dicho de otro modo, al apartar la dimensión operativa de la dimensión cultural, asilan también la estructura espacial del proceso social que lo significa y ordena.

En base a este planteamiento hemos analizado el ciclismo urbano, contraponiendo el paradigma de la movilidad al referido modelo del transporte. Este posicionamiento crítico adoptado nos conduce a destacar el impacto desigual que los modos motorizados del coche, el tren o el avión producen sobre el espacio urbano y la calidad de vida de la ciudad. Por otro lado, al tomar como punto de partida la abstracción ideal del transporte y la movilidad hemos tratado de profundizar en las interconexiones que se crean entre ambos modelos y que terminan por afectar a las políticas urbanas. En este sentido, la tensión entorno a la bicicleta se hace patente en la medida que obliga a replantear los principios rectores del urbanismo disperso y trata de orientar la construcción de la ciudad hacia el urbanismo de proximidad. Ahora, forzados por la limitación energética del combustible fósil, la bicicleta pasa a formar parte de la vida en la urbe y obliga a sus gobernantes a implementar diversas actuaciones en esa dirección.

Comprender cómo el imaginario socio-espacial que manejan los actores sociales afecta a la práctica y a la planificación del ciclismo urbano nos ha parecido la manera más adecuada para abordar esta compleja problemática. De ese modo, a lo largo de los distintos capítulos, hemos ido analizando las diferentes retóricas que definen la distribución y planificación de los recursos materiales y simbólicos del espacio ciclista. Consideramos dicho espacio desde una perspectiva amplia, que además de incluir el conjunto de lugares por los que una bicicleta puede circular en la ciudad y/o estacionar, (la acera, el carril bici, las ciclo-calles, las aceras bici, la calzada, aparcamientos específicos para bicicletas, mobiliario urbano, etc.), tiene en consideración aquellos lugares de sociabilidad donde los activistas pro-bici pueden compartir experiencias, recursos e ideas.

A lo largo de los capítulos que conforman esta tesis se han ido exponiendo conclusiones en relación a los diferentes aspectos trabajados. En este capítulo final, sintetizaremos algunos de los principales resultados de la investigación referentes a cada una de las áreas estudiadas (políticas públicas,

asociacionismo pro-bici y proceso de construcción urbana), contrastando tales conclusiones con las hipótesis enunciadas al inicio. Se introducen también algunas reflexiones que plantean la (in)conclusión del trabajo y permiten atisbar otros caminos de investigación para años venideros.

1. Las políticas públicas del ciclismo urbano en Valencia. (Dis)continuidades de un modelo.

Por lo menos desde mediados de los años cuarenta del pasado siglo el proceso de configuración de la ciudad de Valencia ha estado muy vinculado a la difusión del automóvil. Gracias a los distintos Planes Generales de Ordenación Urbana (1946, 1966, 1985) el espacio urbano se ha concebido acorde a la dinámica funcionalista de segregación, dispersión y zonificación de las actividades urbanas. Se hace así efectiva una estrategia territorial y cultural que apuesta por hacer de la circulación motorizada el eje central del uso del espacio público, una estrategia que ha conseguido, durante mucho tiempo, desplazar otros usos más amables con el entorno. No es hasta la década de los ochenta que comienzan a visibilizarse tímidas iniciativas políticas que toman en cuenta a la bicicleta como modo de desplazamiento habitual. Desde entonces hasta ahora se ha producido un paulatino crecimiento del ciclismo urbano que, si bien no ha alcanzado los niveles de otros países europeos, ha permitido incorporar la práctica ciclista a la vida cotidiana de la ciudad con relativa normalidad. La ciudadanía ha empezado a convivir entre bicicletas, pero parece claro que las políticas municipales han jugado un papel ambiguo en esa asunción tranquila del ciclismo urbano.

Durante los primeros gobiernos democráticos hubo un cierto compromiso político por favorecer el ciclismo urbano que cristalizó en la implementación de diversos itinerarios específicos para la bicicleta. Si bien se construyeron los primeros carriles bici, estos quedaron descontextualizados en el conjunto de la planificación urbana. Años más tarde, bajo el primer gobierno del Partido Popular, se retoma este compromiso y se amplían los kilómetros de carril-bici por la acera. De este modo, comienza a fraguarse un conflicto artificial sobre el uso del espacio que irá intensificándose a lo largo de tiempo. El cada vez mayor descontento social por la peligrosidad y la pésima calidad de las infraestructuras

específicas para la bicicleta (inconexas, estrechas, recorridos escabrosos, etc.) llega hasta tal punto que obliga a reformular la postura municipal, inactiva durante más de diez años.

El año 2008 supone un punto de inflexión. Es entonces cuando se produce un giro político significativo que marca un antes y un después en las políticas de ciclismo urbano: gracias a la financiación estatal (Plan E) y autonómica (Plan Confianza), se intensifican las acciones relacionadas con el fomento la práctica ciclista. Durante los últimos siete años (y hasta principios de 2015), las principales medidas ejecutadas desde la corporación municipal se han centrado en la construcción de infraestructuras específicas (plan de itinerarios ciclistas, adaptación del Jardín del Turia y Valenbisi) y en la regulación normativa de los desplazamientos en bicicleta (Ordenanza Municipal). Como se puede apreciar muchas han sido las actuaciones ejecutadas desde el ayuntamiento para el fomento del ciclismo urbano. Pero sin embargo, éstas no han servido para transformar definitivamente la ciudad.

Gracias las medidas implementadas podemos trazar un hilo conductor que nos permite esbozar la fórmula general de la movilidad urbana que se ha promovido en la ciudad. Se trata de una fórmula que podemos denominar multimodal, pues combina el principio de la igualdad (de derechos, deberes y oportunidades) con el principio de la diferencia (la bicicleta ha de tener 'su espacio' segregado dentro circulación). Pero, esta igualdad de oportunidades es más aparente que real, pues en el juego de suma cero que aplican las políticas multimodales sobre la repartición del espacio, el resultado siempre es favorable al coche. Y esto es así porque los actores sociales involucrados en la toma de decisiones sobre la planificación urbana (políticos y profesionales) entienden que su labor consiste en gestionar cómo dar salida a la demanda creciente del ciclismo urbano sin por ello restar espacio al vehículo privado motorizado. El servicio de bicicletas de libre intercambio Valenbisi encaja perfectamente con este modo de concebir y ordenar el espacio urbano, puesto que oferta a la ciudadanía un servicio cuyo nodo discursivo de funcionamiento toma los principios rectores del transporte y el mercado. De este modo, la bicicleta se torna un vehículo monopolizado por la empresa JCDecaux, que gracias a la intervención de la administración pública,

podrá consumir una parte del espacio urbano. El discurso imperativo que con ello se genera nos ubica en unas relaciones asimétricas en cuanto a la capacidad por significar el espacio urbano y la práctica ciclista, pues permite a aquellos hablantes que ostentan el saber tecno-económico apoderarse y hegemonizar el discurso sobre la movilidad ciclista. Antes de la implantación del Valenbisi, la práctica del ciclismo urbano en Valencia se movía en los márgenes institucionales. No había regulación municipal sobre el uso de la bicicleta y tampoco un interés político que apostara por promocionar culturalmente este tipo de desplazamientos. Únicamente se ejecutaban actuaciones relacionadas con el relato mitológico de la infraestructura específica basado en la modernidad, el progreso, el desarrollo y su capacidad para autorregular los desplazamientos ciclistas.

A partir del año 2009, al entrar a formar parte del “Plan de Acción de Movilidad Urbana” de la Unión Europea, el discurso municipal comienza a introducir el concepto de movilidad en sus políticas urbanas. Sin embargo, aunque este discurso mantiene formalmente su compromiso político con los principios rectores del Plan, el ayuntamiento facilita en paralelo el desarrollo del tráfico del vehículo privado motorizado, construyendo infraestructuras subterráneas de estacionamiento (Plan Municipal de Aparcamientos) y manteniendo la regulación semafórica que penaliza tanto a los autobuses de transporte público (EMT) como a los modos autónomos de desplazamiento (el de viandantes y ciclistas). La fundación InnDea, definida por los poderes municipales como la entidad que promueve la innovación en sus diversas vertientes, sirve para importar experiencias y conocimientos de otras urbes y orientar el rumbo de Valencia hacia la idea de ciudad inteligente (*Smart City*). Dicha noción, sin embargo, no sólo es por ahora enormemente difusa, sino que su uso es tan amplio y variado que prácticamente sirve como comodín para el cajón de sastre en el que se ha convertido la ciudad del coche. Probablemente por ello, se ha convertido en un término genérico que encierra una promesa modernizadora que se emplea a diestro y siniestro a la hora de proponer o justificar reformas urbanas de todo tipo y con el que se puede pensar también la movilidad urbana.

Desde este posicionamiento, los políticos que han estado al mando de la política municipal de circulación durante el periodo analizado han ido construyendo una retórica que utiliza una supuesta 'inundación de bicicletas' en la ciudad para difundir e intensificar unos difusos temores entre la población sobre el peligro de desplazarse en bicicleta. El discurso político negativo ha contribuido a conceptualizar al ciclista urbano como el causante del 'caos' circulatorio, pues avasalla al más débil: el peatón. Al mismo tiempo, las campañas realizadas por el consistorio han promovido únicamente las medidas de protección individual (uso del casco o brazalete reflectante, por ejemplo) como fórmula para disminuir el riesgo de accidente. Con estos argumentos el consistorio municipal ha buscado asimilar al ciclista urbano desde el modelo del transporte, distrayendo a una parte de la ciudadanía de las verdaderas causas del peligro en la circulación ciclista: las altas velocidades de los vehículos motorizados. De tal modo podemos afirmar que el reconocimiento generalizado de la bicicleta como vehículo cotidiano de desplazamiento si bien ha hecho que la corporación municipal incorpore estrategias específicas al respecto, tales estrategias no han alterado el modelo de transporte hegemónico que ordena los espacios de la ciudad.

Sería interesante completar más adelante este análisis, indagando en las valoraciones que la ciudadanía en general (no solo los profesionales y las asociaciones pro-bici) hacen sobre la velocidad y sus consecuencias (ruido, polución, accidentabilidad...). También sería de interés comparar dentro de un tiempo la evolución que siguen las políticas de circulación urbana en la etapa que se abre con el nuevo gobierno de coalición (Compromís, PSOE y València en Comú), todo y considerando los efectos que el cambio de rumbo, que ya se atisba en la Semana de la Movilidad Sostenible de 2015, tiene en el modelo de movilidad que está construyendo la ciudad y las posibilidades que éste ofrece a la incorporación de nuevos ciclistas.

2. Las asociaciones pro-bici en Valencia: una red social en contacto con la calle.

El asociacionismo pro-bici está bien presente en la ciudad de Valencia. Son varias las asociaciones activas que están arraigadas en la ciudad y constituyen un espacio de referencia para los ciclistas urbanos. Algunas de ellas tienen una actividad reducida, con poco impacto, pero otras se han constituido en instrumentos claves que han orientado la articulación socio-espacial de la ciudad hacia un modelo de movilidad más respetuoso con las personas. Se ha podido ver como para estas organizaciones la bicicleta no es una cuestión técnica sobre la que gestionar las diferencias o desajustes espaciales, sino que les supone volver a plantear el debate de la ciudad en relación con la esencia de lo colectivo. Del tal modo, de las reivindicaciones iniciales vinculadas a las infraestructuras específicas, han pasado a reivindicaciones más complejas que tratan de hacer visible los claros déficits de representatividad que hay en el uso del espacio público de la ciudad. Sin embargo, el discurso hegemónico del transporte ha logrado encasillar esta reivindicación inicial, convirtiendo en un estigma gremial lo que para los ciclistas fue una movilización temporal y necesaria que sirvió para hacerse socialmente visibles.

Una de las cuestiones que centraban el interés de esta investigación era indagar si las asociaciones pro-bici en Valencia tenían o no un carácter transformador que contribuyera a la superación de los déficits socio-espaciales que afectan a los colectivos vulnerables (ciclistas, niños, ancianos...). Así, planteábamos la hipótesis de que estas asociaciones, al desarrollar sus tareas de promoción e integración de la bicicleta en Valencia, hacían patente la conflictividad en el espacio limitado de la ciudad. Como se ha podido confirmar, uno de los rasgos más característicos de estas organizaciones es que su vivencia de la movilidad ciclista desciende a la calle y, desde allí, se torna horizontal y sincrónica. Cuando se desplazan en bicicleta, su posicionamiento se podría resumir en la siguiente frase: el contexto espacial es simultáneo de las cosas y la aparición misma de las cosas es simultánea de su visión. Con esto quiero decir que durante sus desplazamientos, los activistas pro-bici identifican aquellos lugares o situaciones conflictivas y no sólo tratan de ir del punto A al punto B. Para ellos el

desplazamiento tiene un sentido práctico que permite localizar los aspectos mejorables de la ciudad y, de este modo, problematizar el diseño que ha naturalizado el uso del automóvil. Poner el foco de atención muy próximo a la experiencia personal y a la actividad cotidiana les permite instrumentalizar sus desplazamientos para construir y mantener un discurso orientado a tensionar la estructura espacial de la ciudad. Ahora no sólo reivindican mejoras para los ciclistas, sino que tratan de mejorar la ciudad para todas las personas agraviadas por la hegemonía del transporte. El modelo Ciudad 30 encarna precisamente esta situación. Los problemas a los que se enfrentan estas organizaciones para construir una Ciudad 30 suponen todo un reto en la medida que, para ellas, el proceso político ha de incluir en su formulación la plena participación de las distintas asociaciones locales (comerciantes, AMPAS, Universidades, entidades juveniles, etc.) y combinar los intereses de éstas con el modelo económico vinculado a los límites del crecimiento. En este sentido, la poca/nula repercusión de la Iniciativa Ciudadana Europea Ciudad 30 pone de manifiesto la enorme reticencia de la ciudadanía al cambio hacia un modelo económico decrecentista asociado al descenso de la velocidad motorizada y a la obstrucción del tráfico masivo. En general, la propuesta mantenida desde los colectivos pro-bici por fomentar la movilidad sostenible al cuestionar las creencias generalizadas asociadas al modelo hegemónico del transporte (progreso, velocidad, desarrollo), genera una resonancia/disonancia cognitiva entre la ciudadanía que hace difícil la consolidación de un sentido común alternativo. De ahí, por ejemplo, la necesidad constante del ciclista *commuter* de explicar/justificar a los compañeros de trabajo su decisión, mientras que no lo es para aquel que habitualmente se transporta en coche.

Hay que destacar sin embargo que, a pesar de estas dificultades, las asociaciones pro-bici juegan un papel fundamental en la reivindicación del derecho a la ciudad. Los escenarios de expresión cultural contruidos por estas entidades, ubicados muchas veces en el espacio público, son una forma de reivindicación clara de la presencia, del reconocimiento y de la celebración de una diversidad de usos del espacio público que se considera valiosa para la sociedad y que durante las últimas dos décadas ha sido negada sistemáticamente por el gobierno municipal conservador asentado en Valencia.

Participando con las asociaciones vecinales, los colectivos pro-bici rompen esa imagen 'corporativa' que durante mucho tiempo han tenido sobre la reivindicación del uso efímero del espacio público. De alguna manera, como ya se ha hecho referencia, la participación conjunta de organizaciones ciclistas y vecinales genera efectos transformadores en las condiciones de vida al mejorar las posibilidades de accesibilidad de las personas. De tal modo, el ciclismo urbano ha pasado de ser una lucha defendida desde las organizaciones vinculadas a la ecología política a incluir asociaciones vecinales muy sensibilizadas con la cuestión. Se aprecia por tanto que las entidades pro-bici, al tener una mirada sobre la bicicleta que va más allá del reparto modal del transporte, desarrollan una gran cantidad de actividades (reivindicativas, lúdicas y educativas) que toman como eje central la participación en el espacio público. Al mismo tiempo, dichas asociaciones pro-bici han respondido activamente al auge de la práctica ciclista. Por ejemplo, gracias los proyectos Bicis para Todas y Aula de la Bici han incorporado tareas de dinamización orientadas a apoyar y cubrir las necesidades de las personas con pocos recursos, así como las carencias de aquellas personas que desean sumarse a la práctica del ciclismo en la ciudad pero no lo hacen por desconocer su capacidad para montar en bicicleta.

La aparición de nuevas organizaciones pro-bici junto con la continua implicación de las históricas, ha permitido afianzar su papel como plataformas clave que median entre la ciudadanía y la administración municipal. En este sentido, sería interesante analizar si el carácter transformador de las alianzas entre asociaciones pro-bici y vecinales puede convertirse en parte de un sumatorio de experiencias que, con su potencial idealista, impregne a más organizaciones ciudadanas a aproximar Valencia hacia el modelo Ciudad 30. El problema del transporte, al haberse percibido y destacado, ya no es un sueño y puede hacerse realidad.

3. La movilidad urbana y la equidad en la planificación.

Las asociaciones pro-bici entran por primera vez en la agenda política municipal de Valencia durante la elaboración del Plan de Movilidad Urbana Sostenible

(PMUSV). El concejal del área al cargo del Plan explicaba que la creación de este instrumento de planificación respondía a la necesidad de establecer un nuevo rumbo para la ciudad. Basándose en la idea de mejorar la movilidad urbana, el ayuntamiento plantea la participación con el fin de captar las inquietudes de los colectivos implicados (asociaciones pro-bici, asociaciones de comerciantes, colegios profesionales, EMT, etc.). Sin embargo, esta pretendida implicación ciudadana enmascara una estrategia de instrumentalización orientada a dotar de legitimidad al proyecto institucional. Así, la contribución de la ciudadanía no se promueve para establecer mecanismos inclusivos que faciliten un contacto permanente con el gobierno municipal, sino como coartada de la gestión pública. La introducción continua de nociones y valores ingenieriles y mercantiles en la conceptualización de la movilidad se presenta, además, como una cuestión políticamente neutra. Esta neutralidad técnica tiende a ocultar no sólo los principios ideológicos que le subyacen -y que podríamos calificar siguiendo el marco teórico del transporte-, sino también el carácter problemático de los valores que se atribuyen a la gestión y a la participación de los ciudadanos. Así, la participación promovida más que cerrar la brecha entre profesionales y profanos aproximando a la ciudadanía a la toma de decisiones, acrecienta y afianza una asimetría en las relaciones de poder. Este tipo de dominación cultural, al impedir abrir contextos públicos para la pregunta, el desafío y el debate, niega la capacidad de las personas a crear nuevos significados y plantear nuevas cuestiones. Pero además, el orden simbólico que impone sobre la función (circulación) y la organización (jerarquización y segregación) del espacio público, da lugar a una norma moral que se manifiesta en la violencia vial que sufren a diario los ciclistas urbanos. Así, a los ojos de un automovilista el ciclista que se desplaza por la calzada obstruye la circulación del tráfico y, por tanto, puede ser increpado para ponerle en su lugar adecuado o adelantarlo de forma peligrosa por no circular 'por donde toca'. Es por ello que en el discurso de los diversos colectivos pro-bici se hace una constante referencia a la falta de reconocimiento social del ciclista y a la necesidad de acompañar las políticas urbanas de estrategias que permitan superar esta barrera. Dicho de otro modo: el ciclista urbano sólo obtiene legitimidad cuando circula por el carril-bici, pues

cuando transita por otros lugares se convierte en una persona hostil tanto para viandantes como para automovilistas.

En este orden de cosas, el PMUSV se constituye en un dispositivo de poder que actúa eficazmente como puente que refuerza las dinámicas institucionales continuistas atenuando al mismo tiempo las prácticas comunitarias transformadoras. Redactado bajo la lógica del transporte, el Plan es capaz de integrar aquello que no había sido significado en las políticas urbanas de Valencia: la movilidad. De tal modo, al considerar las convenciones técnicas como el criterio de partida que va a definir la realidad de la movilidad urbana, el Plan termina por naturalizar su presencia como un procedimiento justificativo y sistemático que por sí mismo va a permitir que las personas y los vehículos se muevan sin que, por ello, la ciudad pierda su forma. Convertido en una tautología, el PMUSV “funda un mundo muerto, un mundo inmóvil” (Barthes, 1999:135), pues es incapaz de incorporar cambios sustanciales en las concepciones existentes en torno a la planificación urbana. Por esa razón, como proyecto para ordenar la movilidad urbana, el Plan tendrá dificultades de sobrepasar esa racionalidad que lo convierte en un documento sectorial asociado al transporte y que básicamente entiende la movilidad como un ejercicio centralizado de decisiones sobre la asignación de recursos. A nuestro entender, estas limitaciones de base entorpecen de manera importante el paso a esa otra lógica que se sustenta en el carácter colectivo y heterogéneo de la base social, que toma la participación ciudadana y la transversalidad de todos los niveles y departamentos de la Administración (juventud, educación, medio ambiente, sanidad...) como centro articulador de la intervención en el espacio urbano.

Hasta las elecciones municipales de 2015, los contactos que se han producido entre las asociaciones pro-bici y la corporación municipal han sido como mínimo controvertidos, en la medida que estaba en juego la definición de una ‘buena’ movilidad. El enfoque que promueven las primeras toma la equidad social como eje transversal de las políticas urbanas. Para estas organizaciones, las personas deben ser capaces de satisfacer sus deseos y necesidades de movilidad independientemente de las capacidades materiales que tengan para

solventarlos. De tal modo, aquellos ciudadanos desposeídos del potencial de desplazamiento que otorga el automóvil no deben ser cautivos del transporte a la hora de acceder y usar los diferentes recursos sociales que hay en la ciudad. Por su parte, el gobierno municipal toma como eje de acción la idea de gestionar una movilidad para todos. Para ello, parte del supuesto de que el individuo se desplaza libremente y de forma regular por la ciudad. Así, su papel es dar solución a los problemas que plantea cada modo de transporte, estableciendo rigurosos controles jurídico-ingenieriles que jerarquizan el uso del espacio. Entendida así, la convivencia normalizada en la ciudad supone que cada modo de desplazamiento debe circular por 'su lugar' y si no lo hace, está rompiendo 'la norma'. Este razonamiento naturaliza la preexistencia del coche, pues al reducir toda cualidad espacial a una cantidad asume que los seres humanos no sólo desean disponer de más automóviles sino también acceder con ellos a todos los lugares y con la mayor rapidez posible. Como consecuencia, se inmovilizan los desplazamientos autónomos 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 ecuánime sobre el uso del espacio. Por esta razón, la movilidad promovida desde este tipo de criterios institucionales no va encaminada a cambiar de forma radical la funcionalidad de las vías urbanas, esto es, la lógica de la circulación, sino a mantener bajos los niveles de congestión ya existentes en Valencia.

Al inicio de este trabajo el escenario de la movilidad todavía no había tomado forma. Sin embargo, se habían ido formulando múltiples preguntas relacionadas con aquello que cabía esperar de un proceso marcado por la incorporación de la bicicleta en la ciudad. A medida que se desarrollaba el trabajo etnográfico fue tomando cuerpo una hipótesis que afirmaba que el modelo del transporte no se adaptaba ni a las exigencias y el carácter particular del ciclista urbano, ni a la población heterogénea que habita la ciudad. La incursión realizada en el proceso de elaboración del PMUSV y el seguimiento de las acciones colectivas promovidas desde los grupos pro-bici ha confirmado esa hipótesis y ha permitido observar cómo en el contexto concreto de la ciudad de Valencia, el modelo de transporte está dotado de la legitimidad para alcanzar el bien común de la ciudad, mientras que todos los demás modelos promovidos, desde las asociaciones pro-

bici, quedan reducidos a la condición de particularidades incapaces de generar bien común.

4. Nuevos retos. Nuevas rutas.

Este trabajo se ha ocupado de un momento clave en la historia reciente del municipio de Valencia, aquel en el que la ciudad trata de adaptarse política y socialmente a su rápida configuración como urbe que incorpora el ciclismo urbano. Durante todo el periodo estudiado (2010-2014), la movilidad ciclista ha sido una cuestión periférica en el ámbito de las políticas públicas. Tanto el gobierno municipal y sus técnicos como las organizaciones pro-bici han puesto en marcha toda una serie de iniciativas que se han tratado de describir y analizar en esta tesis doctoral y que ahora pueden ser contempladas por diversos actores sociales que en éste y otros contextos tengan que hacer frente al reto de construir la ciudad para la diversidad de personas que en ella se desplazan.

El modelo multimodal aplicado desde el gobierno municipal ha construido un escenario incierto para el ciclismo urbano. Con la brújula de un ambicioso y extenso Plan de Movilidad Urbana, el equipo del Partido Popular ha tratado de dar una respuesta política a la práctica ciclista. En este contexto, el equipo de profesionales encargados de redactar la hoja de ruta para la ciudad, imprime su voluntad sobre aquello que considera deseable y que impulsará el ciclismo urbano. La presunción de que el paradigma del transporte es la garantía de la convivencia urbana da como resultado que la bicicleta quede absorbida bajo su lógica y pierda su potencial originalidad y capacidad transformadora. Las reglas de comportamiento que toman como base la jerarquización y la segregación espacial se refuerzan y terminan por ubicar al creciente número de ciclistas urbanos en enclaves peligrosos, incómodos e inconexos. Es por ello que las asociaciones pro-bici, comprometidas con la promoción e integración del ciclismo urbano, devienen también actores centrales en la construcción del espacio ciclista.

Si el ciclismo urbano ha sido poco valorado durante las dos últimas décadas por los responsables políticos municipales, no ha ocurrido lo mismo con las organizaciones pro-bici. A lo largo de la investigación se ha podido ver cómo las

distintas asociaciones han respondido al aumento de la práctica ciclista en la ciudad. Sus actividades han aumentado en intensidad y en diversidad añadiendo nuevas reivindicaciones y tareas. Frente a la dejadez política del Partido Popular, que sistemáticamente ha ignorado sus propuestas, los grupos pro-bici se han organizado de manera coordinada con el objetivo de hacer de Valencia una ciudad para todas las personas y no para los coches.

Es precisamente en este punto que la cuestión de la movilidad ciclista se torna una práctica social compleja y multidimensional cuya significación se verá cargada desde distintas lógicas de pensamiento. En estos momentos especialmente favorables, los poderes públicos no deberían obviar la importancia de los equipos interdisciplinarios para gestionar de manera consensuada la diversidad presente en la ciudad. El hecho de que el número de ciclistas urbanos haya aumentado en los últimos años requiere adaptar las políticas públicas a los nuevos desafíos que ello implica. En este sentido, existe una falta de adecuación importante por cuanto que la cuestión de la movilidad urbana está encasillada en disciplinas técnicas que hacen invisibles las interacciones entre las partes (las asociaciones pro-bici) y el todo (la ciudad). De hecho, la hiperespecialización que fija la hegemonía del transporte en una serie de factores (origen-destino, motivo del viaje, kilómetros de carril-bici, etc.) para organizar la totalidad de los problemas planteados por el ciclismo urbano, impide captar la complejidad del mundo social. Un ejemplo concreto de esta cuestión lo encontramos en las medidas orientadas a solventar la problemática del aparcamiento de bicicletas. La ingeniería del transporte, al conceptualizar la bicicleta como un vehículo que permite el desplazamiento entre dos puntos de la ciudad, genera un conocimiento descontextualizado que orientará la acción política hacia medidas parciales. Del tal modo, la solución que dará al problema será la de aumentar los estacionamientos en forma de U invertida en distintos puntos de la ciudad. La mirada holística de las ciencias sociales, y de la antropología en particular, al situar el ciclismo urbano en su contexto social, hace inseparables el uso de la bicicleta y la dimensión humana que lo significa. El ciclismo urbano, por tanto, debe abordarse desde una reciprocidad que incluya la interioridad del sujeto y los valores socio-culturales que a través de la interacción social se construyen sobre la práctica ciclista. La aptitud interrogativa

que supone este posicionamiento se aproxima a los ciclistas urbanos y permite ver que para ellos la problemática de los aparcamientos es más amplia, pues si bien los de paso son infraestructuras que cumplen una función, ésta es limitada. Ya no se trata sólo de solucionar el problema de cerrar con llave el candado de la bicicleta durante el día, se trata de buscar soluciones a la falta de aparcamientos domésticos nocturnos. Carecer de un lugar seguro, próximo y cómodo en el que aparcar la bicicleta durante la noche supone un problema grave que llega a desincentivar la práctica ciclista. Asumir este tipo de responsabilidades supone un reto en la medida que el conocimiento cívico sobre la movilidad ciclista debe ser reconsiderado e incluido en la toma de decisiones. Las conexiones y solidaridades que emergen de este planteamiento es propositiva, pues gracias al carácter vinculante que establece, se pueden abrir canales de participación inclusivos que van más allá de la información y la consulta (Pacto por la Movilidad, Consejo Ciudadano de la Movilidad o la Mesa de la Movilidad).

La indagación en las experiencias de los activistas pro-bici induce a pensar que los estudios de movilidad ya no son una tarea exclusiva de las disciplinas técnicas, sino que deben ser realizadas en común con las disciplinas sociales, que, desde su 'mirar ingenuo', captan la movilidad urbana en toda su diversidad y complejidad. Hay que entender pues, que el uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad ha sido elegido por una parte de la ciudadanía como criterio por el que se define un estilo de vida particular y éticamente deseable. Antes ya lo era, pero el cambio de paradigma de la movilidad sostenible lo ha revalorizado y se refleja en la transformación espacial de la ciudad, así como en las crecientes expresiones culturales de la ciudadanía. La creación de organismos públicos (Observatorio de la Movilidad Urbana de Valencia o la Oficina de la Bicicleta) en los que se promoviera la especialización interdisciplinar sería un buen paso para profundizar en el desafío que supone buscar estrategias que favorezcan el tránsito de la ciudad de a Valencia hacia un modelo de movilidad autónomo y no dependiente del petróleo. Estos espacios de encuentro, análisis y reflexión permitirían abordar la movilidad desde dimensiones que hasta la fecha han sido minusvaloradas desde la hegemonía del transporte. Así por ejemplo, se pueden abrir líneas de investigación sobre la movilidad que incluyan las perspectivas de

género y edad (infancia, juventud y tercera edad), los valores y actitudes frente al transporte público, la innovación social desde las comunidades ciudadanas, etc. En este punto, sin embargo, vemos con desconfianza el surgimiento de propuestas como las *Smart Cities* o las ‘supermanzanas’¹⁴², que desde nuestra aproximación plantean serias dudas por cuanto que proporcionan repuestas genéricas que no tienen por qué adaptarse a las particularidades de cada ciudad. Así, al igual que plantea Jordi Borja (2015), pensamos que el sello tecnológico *Smart*, al traducir la realidad a bits de información, provee a las ciudades de soluciones ‘desde arriba’ que no inciden en los problemas sociales de fondo (relaciones de poder entre ciudadanía y gobierno, limitación energética, desigualdad social, etc.). Muy relacionado con lo anterior, la implementación que se hace de las ‘supermanzanas’, aunque corrige la repartición del suelo a favor del peatón, promueve una transformación espacial sesgada hacia aspectos relacionados con el proceso mediante el cual el urbanita usa recursos y los retorna al medio de una forma de menor calidad (gases, vertidos, residuos sólidos). Ello, al tiempo que propone una visión reificada de las ciudades como espacios ordenados por el mercado (por tanto la actividad humana desarrollada en la ciudad no sería más que una consecuencia de esa ordenación), oscurece la participación ciudadana al dejar la cuestión urbanística en manos de expertos que con la última tecnología miden y controlan las variables físicas de entorno. Puede parecer banal, pero si se quiere hacer de Valencia una ciudad que abra la puerta a la cultura de la movilidad, hay que preguntarse qué papel va a jugar la ciudadanía en ese proceso: consumidores pasivos de manzanas tecnológicas o agentes activos que usan la tecnología para cultivar sus manzanos.

¹⁴² La supermanzana es como se denomina a aquel gran espacio (unos 400 o 500 metros de lado), que en la periferia se articula como si fueran vías básicas de circulación y en el interior el acceso motorizado está restringido y no puede sobrepasar los 10km/h.

BIBLIOGRAFÍA

- Adams, J. (2000). The Social Implications of Hypermobility. En *Report for the Organization for Economic Cooperation and Development*, 95-133.
- Alonso, L. E. (1998). *La mirada cualitativa en sociología. Una aproximación interpretativa*. Madrid: Fundamentos.
- Alonso, L. E. y Callejo, J. (1999). El *análisis del discurso*: del postmodernismo a las razones prácticas. En *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 88, 37-74.
- Augé, M. (2000). *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la Sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.
- Augé, M. (2007). *Por una antropología de la movilidad*. Barcelona: Gedisa
- Ayuntamiento de Valencia (2010). *Ordenanza Municipal sobre movilidad urbana de Valencia*.
- Ayuntamiento de Valencia (2013). *Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia*.
- Barthes, R. (1999). *Mitologías*. México: Siglo XX.
- Beck, U. (1998). *La sociedad del riesgo. Hacia una nueva modernidad*. Barcelona: Paidós Ibérica.
- Becker, T.; Gerlach, J.; Becker, U. (2012): The True Costs of Automobility: External Costs of Cars - Overview on existing estimates in EU-27, TU Dresden Chair of Transport Ecology, Dresden/Brüssel:
- Boix, A y Marzal, R. (eds.) *Ciudad y movilidad. La regulación de la movilidad urbana sostenible*. Valencia: PUV.

- Borja, J. (2015). Smart cities: Negocio, poder y ciudadanía. En Sinpermiso. [En línea](<http://www.sinpermiso.info/textos/smart-cities-negocio-poder-y-ciudadana>).
- Canclini, N. (1997). Viajes e imaginarios urbanos. En *Imaginarios Urbanos* (pp.107-147). Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.
- Carlsson, C. (Ed). (2002). *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*. Oakland: AK Press.
- Carlsson, C. (Ed). (2012). SHIFT HAPPENS! Critical Mass at 20. San Francisco: Full Enjoyment Books
- Cresswell, T. (2006). *On the Move: Mobility in the Modern Western World*. London: Routledge
- Carrera, M.A, Sanz, D. y Selma, F. (2012). *Proyectar Vías Ciclistas*. Valencia: Diputación de Valencia.
- Castro, A. y Anaya, E. (2015). El Estado de la Bicicleta Pública en 2014: resumen de los resultados. En *Observatorio de la bicicleta pública en España* [en línea](<http://bicicletapublica.es/2015/07/14/resumen-de-los-resultado-de-la-revision-de-2014/>)
- Castro, L. (1997). *La risa del espacio. El imaginario espacio-temporal en la cultura contemporánea: una reflexión sociológica*. Madrid: Tecnos.
- Comisión de la Comunidades Europeas (2007). *Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*.
- Conley, J. (2012). A Sociology of Traffic: Driving, Cycling, Walking. En Vanniny, P., Budd, L. y Fisker, C. (eds.), *Technologies of Mobility in the Americas* (219-236). Oxford & Bern: Peter Lang Publishing Inc.
- Cox, P. (Ed.) (2015). *Cycling Cultures*. Chester: University of Chester

- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. En *Society and Space*, 28, 17- 31.
- Cruces, F. (1997). Desbordamientos. Cronotopías en la localidad tardomoderna. En *Política y Sociedad*, 25, 45-58.
- Cucó, J. (1992). Familia, amistad y cultura asociativa en el País Valenciano. En *Revista de antropología social*, 1, 9-22.
- Cucó, J. (2004). *Antropología Urbana*. Barcelona: Ariel.
- Cucó, J. (2008). Sociabilidades urbanas. En *Ankulegi* 12, 65-82.
- Cucó, J. (2013). Poniendo a Valencia en el mapa global. Políticas desarrollos urbanos y narrativas sobre la ciudad. En Cucó, J (ed.), *Metamorfosis urbanas. Ciudades españolas en la dinámica global* (pp. 157-180). Barcelona, Icaria,
- Cucó, J. (dir) (2013). *La ciudad pervertida. Una mirada sobre la Valencia global*. Barcelona: Siglo XXI.
- De Certeau, M. (2000). Andares de la ciudad. En *La Invención de Lo Cotidiano. 1 Artes de Hacer* (103-122). México: Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente.
- Del Valle, T. (1997). Andamios para una nueva ciudad. Lecturas desde la antropología. Madrid: Ediciones Cátedra.
- Deleuze, G. (1980). ¿Qué es un dispositivo? En *Michael Foucault filósofo*. (pp.155-163). Madrid: Gedisa
- Bubet, F. (2010). La experiencia social y la acción. En *Sociología de la experiencia*. Madrid. Editorial Complutense
- Duran, R. (1980). *Transporte Espacio y Capital*. Nuestra Cultura: Madrid.
- Durkheim, E. y Mauss, M. ([1902], 1996). Sobre algunas formas primitivas de clasificación. Contribución al estudio de las representaciones colectiva. En

Durkheim, E. *Clasificaciones primitivas y otros ensayos de antropología positiva*, (23-104). Barcelona: Ariel.

Elliot, A y Urry, J. (2010). *Mobile Lives*. USA: Routledge.

Escobar, A. (2005). El lugar de la naturaleza y la naturaleza del lugar: ¿globalización o postdesarrollo? En Lander, E. (comp.), *La colonialidad del saber: eurocentrismo y ciencias sociales. Perspectivas Latinoamericanas* (pp.115-152). La Habana: Editorial Ciencias Sociales.

Estevan, A. (1994). Contra el transporte, cercanía. En *Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura*, 18/19, 33-42.

Estevan, A. y Sanz, A. (1996). *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*. Madrid: Catarata.

Estevan, A. (2001). Los accidentes de automóvil una matanza calculada. *Sistema: Revista de Ciencias Sociales*, 162/163, 203-218.

Farapi (2007). *Etnografías de la movilidad*. Gipuzkoa: Diputación Foral de Gipuzkoa.

Fernandez, A. ,Álvares, A, Sabin, F., Sánchez, A. (2013). Sistemas de movilidad urbana sostenible. En *XI Congreso Español de Sociología* (ponencia sin publicar).

Ferrer, G. y La Roca,F. (2003). Valencia y Barcelona ante el desarrollo sostenible. ¿Sustentabilidad o marketing ambiental? En *Anales de economía aplicada reunión anual* (17, 2003. Almería).

Flonneau, M. y Guigueno, V (2009). De l'histoires des transports à l'histoire de la mobilité? Mise en perspective d'un champ. En Mathieu Flonneau y Vincent Guigueno (Eds.), *Introducción a De l'histoires des transports à l'histoire de la mobilité* (pp. 11-21). Rennes: Presse Universitaire de Rennes

Freund, P. y Martin, G. (1993). *The Ecology of the Automobile*. Montreal: Black Rose Books.

- Foucault, M. (1984). El juego de Michel Foucault. En *Saber y verdad* (pp.127-162). Madrid, Ediciones de la Piqueta.
- Foucault, M. (2006). *Seguridad, territorio, población: Curso en el Collège de France: 1977-1978*. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Gaja, F. (2013). ¿Cui prodest? Grandes eventos/Grandes proyectos. Una apuesta perdida. En Josepa Cucó (ed.) *Metamorfosis urbanas: Ciudades españolas en la dinámica global* (pp.201-228). Barcelona: Icaria.
- García, E. (1999). La sostenibilidad de las ciudades y la organización social de la movilidad. En *Ecología Política*, 17, 55-68.
- García, E. (2006). El cambio social más allá de los límites al crecimiento: un nuevo referente para el realismo en la sociología ecológica. En Luis Enrique Espinoza y Valentín Cabero (ed.), *Sociedad y medio ambiente* (pp.53-74) Salamanca, Universidad de Salamanca.
- Gaja, F. (2013). “¿Cui prodest? Grandes eventos/Grandes proyectos. Una apuesta perdida” en Cucó, J. (ed.) *Metamorfosis urbanas. Ciudades españolas en la dinámica global* (pp. 201-228). Barcelona, Icaria,
- Geertz, C. (2003). *La interpretación de las culturas*. Barcelona:Gedisa.
- Ghel, J. (2006). *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Gobierno de España (2009). Estrategia Española de movilidad. Madrid: Ministerio de Fomento
- Gupta, A. y Ferguson, J. (1992). Beyond "Culture": Space, Identity, and the Politics of Difference. En *Cultural Anthropology*, 7 (1), 6-23.
- Gutiérrez, A. (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.

- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. *Scripta Nova: Revista Electrónica De Geografía Y Ciencias Sociales*, XIV, 331 (86). [En línea] (<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm>).
- Hammersley, M. y Atkinson, P. (1994). *Etnografía Métodos de Investigación* Barcelona: Paidós
- Hannerz, U. (1993). *Exploración de la ciudad. Hacia una antropología urbana*. España: Fondo de Cultura Económica.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: The transformation in urban governance in the late capitalism. En *Geografiska Annaler*, 71, (1), 3-17.
- Harvey, D. (1998). La experiencia del espacio y el tiempo. En *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural* (pp.223-356). Buenos Aires: Amorrortu editores.
- Harvey, P. (2008). Relaciones Experimentales: la antropología y la ciencia imprecisa de la ingeniería. En Bullen, M. y Diez, C. (coords). *Retos teóricos y nuevas prácticas. Serie, XI Congreso de Antropología de la FAAEE (29-53)*. Donostia: Ankulegi Antropologia Elkartea.
- Herce, M. (2009). *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Barcelona: Editorial Reverté.
- Horton, D.; Rosen, P. y Cox, P. (Eds.) (2007). *Cycling and Society*. London: Ashgate eBook.
- IDAE (2011). Segundo plan de ahorro y eficiencia energética 2011-2020. Madrid: IDAE
- Illich, I. (1994). La ilusión fundamental. En *Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura*, 18/19, 155-162.

- Izquierdo, E.; Gómez, M.T (2003). Los orígenes del ciclismo en España: la expansión velocipédica de finales del siglo XIX. En *Revista Apunts Educación física y deportes*, 71, 6-13
- Izquierdo, R. (1987). “Los transportes y la dinámica regional”, en Seminario sobre el Medio Ferroviario en el proceso de integración europea, Fundación de los Ferrocarriles españoles.
- Jirón, P., Lange, C., Bertrand, M. (2010). Exclusión y Desigualdad Espacial: Retrato desde la movilidad cotidiana. En *Revista Invi* 25, 68, 15-57
- Jociles, M. (2005). El análisis del discurso: de cómo utilizar desde la antropología social la propuesta analítica de Jesús Ibáñez. En revista *Avá de antropología*, 7, 1-25.
- Kuper, H. (2003). The language of sites in the politics of space”. En Low, S y Lawrence, Z. (eds.) *The Anthropology of space and place* (pp.247-263), Oxford, Blackwell Publishing..
- Laclau, E. y Mouffe, C. (1987). *Hegemonía y estrategia socialista Hacia una radicalización de la democracia*. Madrid: Siglo XXI.
- Lange, C. (2011). Dimensiones culturales de la movilidad urbana. En *Revista Invi* 71 (26), 87-106.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Publicado en BOE núm. 55 de 05 de Marzo de 2011
- Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana. Publicado en DOCV núm. 6495 de 05 de Abril de 2011 y BOE núm. 98 de 25 de Abril de 2011
- Lizcano, E. (2006). *Metáforas que nos piensan. Sobre ciencia, democracia y otras poderosas ficciones*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Lopez, A. (1998). Las ciclocalles, una propuesta para la renovación urbana. En Sanchez, T., Angel, J. (dir.) *Libro del II congreso ibérico, la bicicleta y la*

ciudad. La Coruña: La Coruña en Bic.

- Lorenzi, E. (2010). Centro social en movimiento. Los talleres de auto-reparación de bicicletas en espacios autogestionados (pp.133-188). En *Okupaciones en Movimiento. Derivas, estrategias y prácticas*. Madrid: Tierra de nadie.
- Lorenzi, E. (2012). Alegría Entre Tus Piernas: To Conquer Madrid's Streets. En Carlsson, C.; Elliot L. y Camarena, A. (eds.), *Shift Happens! Critical Mass at 20*. San Francisco: Full Enjoyment Books.
- Low, S. (2005). Spatializing culture. The social production and the social construction of public space in Costa Rica. En Setha Low (ed.) *Theorizing the city: the new urban anthropology reader* (pp.111-137). New Jersey: Rutgers University Press.
- Low, S.y Zúñiga, D. (2003). Locating Culture. En *The anthropology of space and place. Locating culture*. (pp.1-48). Oxford: Blackwell Publising.
- Maldonado, J. (1997). Sociología del espacio: el orden espacial de las relaciones sociales. En *Política y Sociedad*, 25, 21.36.
- Malinowski, B. (1993). Introducción: objeto, método y finalidad de esta investigación. En Velasco, M. (comp.), *Lecturas de antropología social y cultural*. Madrid: UNED.
- Malpica, P. (2013). Los discursos sociales de los ciclistas urbanos: de la excepcionalidad a la normalización. En *XI Congreso Español de Sociología* (ponencia sin publicar).
- Martinez, M. (2005) Sociologías del espacio: legado teórico y productividad empírica. En *Revista Española de Investigaciones Sociológicas* 109, 127-154.
- Massey, D. (1985). New directions in space. En Gregory, D y Urry, J, *Social Relations and Spatial Structures*, (pp.9-19). Londres: Macmillan.
- Miller, D (Ed). (2001). *Car Cultures*. Oxford: Berg.

- Miralles-Guasch, C., Tulla, A., Cebollada, A. y Requena, R (2000). Mobilitat sostenible. Innovacions conceptuals i estat de la qüestió. En *Elements de debat territorial*, 10. Diputació de Barcelona: Departament de Geografia Universitat Autònoma.
- Miralles-Guasch, C. (2002). Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica. En *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 41, 107-120.
- Miralles-Guasch, C. (2002). *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Miralles-Guasch, C. y Cebollada, A. (2003). *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad*. Fundación Alternativas.
- Mouffe, C. (1999). *El retorno de lo político: comunidad, ciudadanía, pluralismo, democracia radical*. Barcelona: Paidós.
- Naredo, J.M. (1996). Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible. En Naredo, J. M. y Rueda, S. (1996). *La construcción de la ciudad sostenible: fundamentos*. Madrid: Biblioteca ciudades para un futuro más sostenible.
- Naredo, J.M. y Sánchez, L.J. (1994) Las paradojas del automóvil, las cuentas del automóvil desde el punto de vista del usuario. En *Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura*, 18/19, 81-96.
- OCU. (2014). Las bici triunfa en la ciudad [En línea] (<http://www.ocu.org/coches/bicicletas/noticias/bici-en-la-ciudad>).
- Olmos, J y Torres, V. (2011). La movilidad como factor condicionante de la ciudad vivida. En *Cátedra Ciudad Sesión 7.04.11*, Valencia: Universidad Politécnica de Valencia.
- Ortega, D. (2013). De piñones y pedales. Las nuevas velocidades de la ciudad. En *XI Congreso Español de Sociología* (ponencia sin publicar).

- Ortega, D. (2014). El PMUS de Valencia. Un plan de movilidad transportado hacia el olvido. En Boix, A. y Marzal, R. (eds.). *Ciudad y movilidad. La regulación de la movilidad urbana sostenible*. Valencia: PUV.
- Ortega, D. y Martínez-Novo, R. (2015). Otra vuelta de tuerca: la bicicleta en Valencia y el renovado capitalismo urbano. En Grupo de Estudios Antropológicos 'La Corrala' (coord.). *Cartografía de la ciudad capitalista. Transformación urbana y conflicto social en el Estado Español* (pendiente de publicación).
- Oslender, U (2002). Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una "espacialidad de resistencia. En *Scripta Nova Revista Electrónica De Geografía y Ciencias Sociales* 6 (115). [En línea] (<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-115.htm>)
- Osborne T. and Rose N. (2004). Spatial phenomenotechnics: making space with Charles Booth and Patrick Geddes. En *Environment and Planning D: Society and Space* 22(2), 209-228.
- Philo, G.; Millar, D. (2008). *Els mercats assasins. Estudis culturals, mijans de comunicació i conformismo*. Valencia: PUV
- Porto, M. y Pozueta, J. (2008) Espacio Compartido. En *Cuadernos de investigación urbanística*, 59.
- Pozueta, J. (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.
- Pujadas, J. (coord.), Comas, D y Roca, J. (2004). *Etnografía*. Barcelona: Editorial UOC.
- Pujadas, J. (2013). Itinerarios metropolitanos: policentrismo, movilidad y trayectorias personales en la ciudad porosa. En *Biblio 3W Revista*

- Bibliográfica De Geografía Y Ciencias Sociales*, 17, (968). [En línea]
(<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-968.htm>)
- RACE (2012). Análisis de 40 sistemas públicos de préstamo de bicicletas urbanas en 18 países europeos, Programa Eurotest.
- Ricci, M. (2015). Bike sharing: A review of evidence on impacts and processes of implementation and operation. En *Research in Transportation Business & Management*, 15, 28-38.
- Riechmann, J. (2012). El socialismo puede llegar sólo en bicicleta. Ensayos ecosocialistas. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Rivas, A. (1998). El análisis de marcos: una metodología para el estudio de los movimientos sociales. En Ibarra, P. y Tejerina, B. (Eds.) *Los movimientos sociales. Transformaciones políticas y cambio cultural* (pp.181-215). Madrid: Editorial Trotta
- Rueda, S. (2003). Modelos de ordenación del territorio más sostenibles. Actualización del capítulo La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa. En Naredo, J. M. y Rueda, S. (1996). *La construcción de la ciudad sostenible: fundamentos*. Madrid: Biblioteca ciudades para un futuro más sostenible.
- Ruiz, E. (2000). *La construcción simbólica de la ciudad. Política local y localismo*. Madrid: Miño y Dávila Editores.
- Salcedo A. y Zeiderman, A. (2008) Antropología y ciudad: hacia un análisis crítico e histórico. En *Antípoda: revista de antropología y arqueología*, 7 .63-97.
- Sanmartin, R. (2003). La entrevista en el trabajo de campo. En *Observar, escuchar, comparar, escribir: la práctica de la investigación cualitativa* (pp.79-106). Barcelona: Ariel
- San Román, T. (1977). *Vecinos Gitanos*. Madrid: Akal.

- San Román, T. (2009). Debates, informes, entrevistas. Sobre la investigación etnográfica. En *Revista de Antropología Social*, 18, 235-260.
- Santamarina, B. (2004). Desarrollo sostenible. Una suerte de comodín. En *Arxiu de Ciències Socials*, 11, 201-215.
- Santamarina, B. y Moncusí, A. (2013) El ensueño de Valencia y sus imágenes. En Cucó, J. (dir.) (2013). *La ciudad pervertida. Una mirada sobre la Valencia global* (pp.95-116). Barcelona: Siglo XXI.
- Santos, L. y De las Rivas, J. (2008). Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad. En *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 11, 13-32.
- Sanz, A. (1991). A la felicidad por el camino de las infraestructuras. Consecuencias ambientales y sociales de las grandes obras públicas. En AEDENAT, *Vivir mejor, destruir menos*. Madrid: Fundamentos
- Sanz A. (1994). Otra forma de pensar el transporte. Un recorrido por el pensamiento crítico del transporte. En *Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura*, 18/19, 15-31.
- Sanz, A., Pérez, R. y Fernández, T. (1999). *La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para favorecer el uso de la bicicleta como medio de transporte*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Sanz, A. (2008). *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Sassen, S. (2007). Ciudades globales: la recuperación del lugar y las prácticas sociales. En *Una sociología de la globalización* (pp.125-164). Buenos Aires:Kanz
- Sender, R. (2006). *Luchando por la liberación de la mujer: Valencia, 1969-1981*. Publicaciones de la Universidad de Valencia.

- Sennett, R. (1997). Arterias y venas. En Sennett, *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental* (pp. 273-300). Madrid: Alianza Editorial.
- Sheller, M. y Urry, J (200). The City and the Car. En *International Journal of Urban and Regional Research* 24 (4), 737-757.
- Sheller, M. y Urry, J. (2006). New mobilities paradigm. *Environment and Planning*, 38, 207-226.
- Sheta, L. (2005). Spatializing culture The social production and the social construction of public space in Costa Rica” En Setha low (ed.) *Theorizing the city: the new urban anthropology reader*, (pp. 111-137). Rutgers University Press.
- Simmel, G. (1986). El espacio y la sociedad. En *Sociología. Estudios sobre las formas de socialización* (643-740). Madrid: Alianza.
- Sirera, C. (2008). *El velocipedismo. En Cuando el fútbol no era el rey. Los deportes en el espacio público de la ciudad de Valencia (1875-1909)* (pp.81-112). Valencia: PUV.
- Soria, A, (1980). “¿A qué se llama transporte? En *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, 2, 19-32.
- Spinney, Justin (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*. (pp.25-46). Ashgate eBook. London
- Tejerina, B. (2010). La sociedad imaginada: movimientos sociales y cambio cultural en España. Madrid: Trotta.
- Thévenot, L. (2002). Which road to follow? The moral complexity of an ‘equipped’ humanity. En Law John, Mol Annemarie (eds.), *Complexities: Social Studies of Knowledge Practices* (pp.53-87). Durham and London: Duke University Press.

- Thorson, O. (1994). Cómo llegar al transporte público y cómo pasar a otra línea. En *Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura*, 18/19, 65-76.
- Tironi, M. (2011). Construyendo infraestructuras para la movilidad: el caso del sistema de bicicletas en libre servicio de París. *Athenea Digital*, 11(1), 41-62, [En línea] (<http://atheneadigital.net/article/view/824/569>).
- Torres, V. (2004). *Políticas de transporte urbano. El caso del área metropolitana de valencia*. Valencia: Departamento de Economía Aplicada, Universitat de València Tesis Doctoral (inédita).
- Transyt (2010). Guía de la movilidad ciclista. Métodos y técnicas para el fomento de la bicicleta en áreas urbanas. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Urry, J. (1985). Social Relations, Space and Time. En Gregory, D. y Urry, J. (eds.) *Social Relations and Spatial Structures*. (pp.20-48). Londres: Macmillan Publishers LTD.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century* Londres: Routledge.
- Urry, J. (2002). Inhabiting the Car. En *Editorial Board of the Sociological Review*, 54, 17-31.
- Urry, J. (2004). The 'System' of Automobility. En *Theory Culture Society*, 21, 25-39.
- Van Dijk, T. (1999). ¿Qué es el análisis del discurso político? En Van Dijk y Rodrigo, I. *Análisis del discurso social y político* (pp.9-102). Quito: Ediciones ABYA-YAL.
- Vanniny, P., Budd, L., Jensen, O., Fisker, C. y Jirón P. (2012). Introducción. En Vanniny, P., Budd, L. y Fisker, C. (eds.), *Technologies of Mobility in the Americas* (pp.1-22). Oxford & Bern: Peter Lang Publishing Inc.

- Velasco, H. y Díaz de Rada, A. (2006). El trabajo de campo y la etnografía. En *La lógica de la investigación etnográfica. Un modelo de trabajo para etnógrafos de escuela* (pp.17-136). Madrid: Editorial Trotta.
- Virilio, P. (2006). *Speed and Politics*. Los Ángeles: Semiotext(e).
- Vivanco, L. (2013). *Reconsidering the bicycle. An anthropological perspective on a new (old) thing*. New York: Routledge.
- Wolcott, H. (2006). Sobre la intención etnográfica. En Velasco H.M, García F.J. y Díaz de Rada, A. (eds.), *Lecturas de antropología para educadores. El ámbito de la antropología de la educación y la etnografía escolar*. Madrid: Editorial Trotta.

ANEXOS

I. Retrospectiva de actividades y acciones durante el trabajo de campo.

2013:

- Diciembre:
 - Jornada presentación PMUS (Ayuntamiento de Valencia)
 - II jornada: Nuevas Vías de Circulación, seguras, inteligentes y sostenibles. Especial Ciudades Inteligentes (Universidad Politécnica de Valencia)
 - Seminario: Experiencias en materia de planificación urbana y movilidad sostenible: la Ley Valenciana de 2011 (Universidad Internacional Menéndez Pelayo).
- Septiembre: Jornada sobre primeros resultados PMUS (Ayuntamiento de Valencia).
- Julio: Jornada participativa PMUS (Ayuntamiento de Valencia).
- Junio: Bicifestación por los Derechos Humanos.
- Mayo: Flashmov bicirobot contra la obligatoriedad del casco.
- Marzo: Asilo ciclista. Acción contra la reforma del reglamento de circulación de la DGT.
- Enero: Reunión con el concejal de Transportes y Trafico de Valencia Alberto Mendoza.
- Enero: Concentración en la estación Pintor Sorolla (AVE) por la muerte de una ciclista.

2012:

- Diciembre: Bicifestación Carril bici Ronda Nord.
- Septiembre: Semana de la movilidad Sostenible 2012.
- Junio: Bicifestación. Bicircuit Plataforma Circuito Urbano No.
- Abril: Acto inaugural en la Universidad de Valencia campus Burjassot por la finalización obras de Carril bici Valencia-Burjassot.

- Abril: Concentración. Teniendo puentes (ahora por la pasarela de Malilla).
- Marzo: Bicifestación. Tendiendo Puentes.

2011:

- Diciembre: Bicifestación “Ya no somos minoría. Valencia ciudad ciclable”:
- Septiembre: Semana de la movilidad sostenible 2011.
- Enero: 3ª Bicifestación “Por las grandes Vías también en bici”.

2010

- Diciembre: 2ª Bicifestación “Por las Grandes Vías también en bici”.
- Noviembre: 1ª Bicifestación “Por las Grandes Vías también en bici”.
- Septiembre: Semana de la movilidad sostenible 2010.
- Abril: Marcha ciclista por Ronda Nord para reivindicar la conexión de los campus de Tarongers y Burjassot.
- Febrero: Bicifestación “Por un carril bici en toda la ronda interior y calles radiales del centro de Valencia”.

II. Guion general de entrevistas.

1. Datos del Perfil: edad, cargo y responsabilidad ejercida en la asociación, trayectorias previas.
2. La asociación
 - a. Historia del colectivo (contexto de creación, año, finalidad inicial...)
 - b. Objetivos
 - c. Líneas principales de trabajo
 - d. Destinatarios de la acciones
 - e. Utilidades y funciones de las asociaciones ciclistas
 - f. Estructura interna
 - g. Ámbito territorial de actuación
 - h. Relación con otras entidades ciclistas
 - i. Perspectivas de futuro
3. Políticas de movilidad
 - a. Qué se entiende por movilidad urbana
 - b. Relación de la asociación con los poderes públicos
 - c. Valoración de las políticas públicas de movilidad ciclista de los últimos años
 - d. Proyecto de ciudad 30
4. Experiencias corpóreas/sensoriales de la movilidad ciclista
 - a. Estrategias de circulación ciclista
 - i. Individual
 - ii. Colectiva (bicifestación y masa crítica)
 - b. Obstáculos sobre el uso de la bicicleta
 - c. Actitudes frente al tráfico motorizado
 - d. Ámbito espacial de la movilidad

III. RELACIÓN DE ENTREVISTAS REALIZADAS

	CODIGO	ENTIDAD	SEXO	FECHA	DURACIÓN
1	EA.1	Ciudad 30	H	24/03/2014	83 minutos
2	EA.2	Aula de la Bici	M	20/03/2014	53 minutos
3	EA.3	Valencia en Bici	M	03/03/2014	68 minutos
4	EA.4	Universitat en Bici	H	20/03/2014	71 minutos
5	EA.5	Valencia en Bici	H	06/05/2014	90 minutos
6	EA.6	Valencia en Bici	M	28/05/2014	71 minutos
7	EA.7	Citricona	H	12/03/2014	60 minutos
8	EA.8	Ciudad 30	H	11/02/2014	60 minutos
9	EA.9	Valencia en Bici	M	20/05/2014	60 minutos
10	EA.10	Valencia en Bici	H	29/05/2014	66 minutos
11	EA.11	Universitat en Bici	H	18/02/2014	74 minutos
12	ET.1	Codirector PMUSV	H	06/03/2014	58 minutos
13	EA.12	Valencia en Bici	H	12/05/2014	76 minutos
14	EA.13	AA.VV. Benimaclet	M	30/01/2014	58 minutos
15	EA.14	La Lluna Plena	H	01/04/2014	98 minutos

16	ET.2	Técnico municipal	H	04/03/2014	53 minutos
17	EA.15	Col·lectiu Soterranya	H	19/02/2014	54 minutos
18	EA.16	AMA	M	05/03/2014	67 minutos
19	EA.17	Ciclojuristas	H	26/02/2014	57 minutos
20	EA.18	Valencia en Bici	M	16/05/2014	60 minutos
21	EA.19	Conciencia Critica	H	22/04/2014	60 minutos
22	EA.20	Citricona	M	26/02/2014	49 minutos

IV. Histórico de carriles bici de Valencia

Área de circulación y Transporte del ayuntamiento de Valencia.
Longitud construida de carril bici en metros.

AÑO	UBICACIÓN	SUMA AÑO	CONCEJAL
1982	B. IBAÑEZ	2559	José Cabrera
1983		0	
1984		0	
1985	PTE. ARAGON-AYUNTAMIENTO	1274	
1986	B. IBAÑEZ	2570	
	AV. ARAGON	2234	
	GOMEZ FERRER	672	
1987	9 DE OCTUBRE	474	
1988		0	
1989		0	
1990		0	
1991	B. IBAÑEZ.-POLITECNICO	880	
1992		0	Francisco Camps
1993		0	
1994		0	
1995	PTE. ARAGON-AV. PLATA	3144	
1996	AYUNTAMIENTO-CUENCA	561	
	DR. WAKSMAN	1576	
1997	P. MARITIMO	2175	
	C.C. SALER	1454	
	CABAÑAL	1168	
1998	AV. NARANJOS	2424	
1999	ADEMUZ	5777	
	FRANCIA	4300	
	CAMPANAR	297	
	DR. VICENTE ZARAGOZA	361	
2000	AV. NARANJOS	992	
	VIEJO CAUCE	6561	
	PIO XII	1286	
2001	CUENCA-TRES CRUCES	2098	
	BULEVAR SUR TR. 11	1034	
	PROLON. M. RODRIGO	657	
	RAMON LLULL	630	
	ALFAHUIR	2750	
	RUAYA	392	
	PIO IX	533	
	PIO BAROJA	879	
	DOCTOR WAKSMAN	369	
2002	BULEVAR SUR	3034	
	RUAYA	652	
	GENERAL URRUTIA	821	
	DR. VICENTE ZARAGOZA	124	
2003	ALAMEDA	753	
	NARANJOS	857	
	PAI SAN PAU	496	

	ALBALAT DELS TARONGERS	1600	
	CAMPANAR NORTE	1088	
2004	HERMANOS MARISTAS	786	6403
	AUSIAS MARCH	778	
	BENICALAP SUR	1457	
	SAN VICENTE PAUL	725	
	RONDA NORTE	2657	
2005	ALMAZORA	186	1144
	BENIMAMET	585	
	MADERAS	373	
2006	AV. PUERTO	2579	6180
	NARANJOS	373	
	DÁRSENA INTERIOR	1278	
	P. MAELLA-MUSICO GINES	1435	
	JARDIN RIO - 9 d'OCTUBRE	515	
2007	BULEVAR SUR - 4 CARRERES	2176	5322
	JERÓNIMO MONSORIU	730	
	F. CUBELLS-A. ESPAÑOLA	1206	
	BENICALAP NORTE	1210	
2008	MORERAS PAI	1061	2127
	AV. PLATA	122	
	MORERAS TRANVIA	944	
2009	PATRAIX	1192	25424
	PLAN ZAPATERO	22061	
	AV.PERIS Y VALERO	1388	
	AV. PLATA	17	
	NARANJOS-CATALUÑA	497	
	PASEO NEPTUNO	269	
2010	Tanatorio- Pio IX	463	463
2011	NUEVA FE	608	12632
	VIEJO CAUCE (PIP)	7941	
	PIP	4083	
2012	Pont de Fusta	150	150
2013	Ronda Norte	1475	1890
	9 d'Octubre CA90 (Cárcel Modelo)	235	
	Conexión Almazora-Alfahuir	180	

TOTAL**123.241**

Alberto Mendoza

