

Ciudad e innovación. La bicicleta como alternativa en la regeneración urbana de Valencia

Ortega Botella, Diego: diorbo@upvnet.upv.es

Licenciado en Antropología Social y Cultural.

Doctorando en la Universidad de Valencia. Investigador asociado al INAUCO.

Investigación en curso como proyecto de tesis doctoral.

Resumen:

Las ciudades del presente emergen como un entramado complejo de relaciones humanas expresadas en los discursos políticos y ciudadanos y en las prácticas de urbanismo empresarial orientadas hacia la “ciudad creativa”. Esta perspectiva multidimensional, en la que lo global y lo local se entremezclan, supone la transformación del entorno urbano hacia una ciudad que se embarca en una dinámica competitiva y que encuentra en la renovación urbana el motor de transformación económico, social y cultural.

Palabras clave: ciudad, transformación, complejidad, territorialidad, innovación social, sostenibilidad.

Introducción

La globalización económica y los nuevos retos del capitalismo obligan a las ciudades a un desarrollo plural y progresivo en todas sus actividades -industriales y de servicios sociales, culturales, de ocio, de transporte, etc.- si no quieren que muchos de sus vecinos se afinquen, por ofrecerles mejores oportunidades de empleo, de servicios, o de calidad general de vida, en otras urbes. Así lo local cumple un papel estratégico como centro de gestión global (Borja y Castells, 1997) donde la innovación social se concibe como un proceso interactivo de aprendizaje en el que participan agentes diversos –empresas, instituciones públicas y agentes sociales- que actúan en su conjunto como un medio en el que se pasa del conocimiento no articulado (tácito) al conocimiento articulado (explícito) (Dosi, 1998; Gertler, 2003; Molina y Marsal, 2001).

Desde la perspectiva socio-antropológica es fundamental el análisis de la complejidad resultante de la interacción entre conocimiento y gestión territorial, pues de estos dos elementos surge la innovación social urbana. En este sentido, la introducción de la bicicleta pública como medio de desplazamiento urbano en la ciudad de Valencia emerge como un componente innovador, pues por un lado rediseña la imagen de la ciudad, creando nuevos espacios identitarios y redefiniendo otros, y por otro, genera cambios urbanos y nuevos contextos de incertidumbre donde la negociación entre colectivos civiles, empresa y administración pública convergen como elemento motor de regeneración económica y urbana sostenible.

Así la presente investigación analiza la nueva cultura de movilidad en la ciudad de Valencia profundizando en las tramas de significación que se han ido tejiendo sobre el ciclista urbano. Por ello se plantean como objetivos de la investigación: conocer y profundizar en las relaciones de sociabilidad y prácticas discursivas vigentes en entre los agentes sociales involucrados en las políticas de movilidad (empresa, colectivos ciudadanos y administración local); desentrañar los factores de riesgo e incertidumbre que inciden en el uso de la bicicleta como vehículo de transporte urbano en la ciudad de Valencia; promocionar e impulsar el uso de la bicicleta, pues ésta puede actuar como dinamizadora de las empresas de transporte colectivo, ayudándolas además a ofrecer una imagen de compromiso medioambiental y responsabilidad social corporativa.

Para abordar estos objetivos planteo que no se puede explicar el uso de la bicicleta en la ciudad de Valencia como una opción personal, sino como una conducta social. Entiendo pues que los desplazamientos en bicicleta son una práctica social en la ciudad y que ésta, se ve influenciada por interacción entre la territorialidad y gestión del conocimiento. Así, la explicación a la cuestión planteada hay que enfocarla desde la perspectiva socio-cultural, dado que la cultura ha constituido a lo largo de la historia, y constituye hoy día, uno de los principales motores de transformación urbana de las ciudades, siendo por ello necesario profundizar en los aspectos que inciden en la movilidad urbana sostenible.

No se trata de analizar las infraestructuras (carril bici o acera bici) o de hacer itinerarios turísticos en bicicleta (vías verdes); sino de desentrañar cómo los diferentes agentes sociales se organizan entorno al uso de la bicicleta en la urbe de Valencia y (re)negocian un espacio e identidad en la misma. La prioridad pues, es profundizar en las motivaciones, intereses y vivencias de aquellas personas íntimamente implicadas en la organización de actividades relacionadas con la promoción y defensa de la movilidad ciclista urbana en la ciudad de Valencia. Es necesario por ello profundizar sobre las construcciones identitarias y los mecanismos de (re)producción social, de cambio y resistencia, y de negociación, que definen y construyen al ciclista urbano en la ciudad de Valencia.

Ciudad e innovación en perspectiva histórica

Los retos planteados por la globalización económica requieren una atención especial en el momento de situar sus contenidos en una perspectiva histórica. De acuerdo con Peter Hall (Hall, 1998), las ciudades han sido históricamente el escenario en el que la innovación tecnológica se ha puesto en escena. En el ámbito de la movilidad esta escenificación se ha materializado con la introducción de medios de transporte público que se nutren de fuentes energéticas no fósiles (aceites vegetales, electricidad, fuerza muscular).

En este sentido la evolución histórica de las ciudades, expresada en su entramado de calles y avenidas, sintetiza los determinantes culturales de su época, a la vez que proyecta hacia el exterior los elementos más importantes de su hegemonía cultural. Así, las grandes ciudades españolas (como Valencia) han experimentado en los últimos 40 años una serie de procesos demográficos que han tenido repercusiones en sus entornos rurales más inmediatos. Será a partir de los años 80, con los problemas

que la masificación urbana y gracias al auge del vehículo motorizado como medio de desplazamiento, que se propiciaron fenómenos de relocalización residencial, donde los urbanitas van a busca espacios menos estresantes y de mayor calidad ambiental para habitar. Este proceso de reubicación poblacional supuso para la mayoría de los municipios colindantes a las urbes un incrementado en su población y en su espacio urbano residencial y la creación de grandes infraestructuras comunicantes para facilitar los desplazamientos centro-periferia.

De este modo se aprecia como la innovación tecnológica (a través del vehículo motorizado o la bicicleta) imprime y propicia cambios en la geografía a partir de un contraste en la distribución territorial del entramado urbano y metropolitano (véase por ejemplo la estructuración urbana de Valencia a partir de la construcción de autopistas y el desarrollo del automovilismo, en contraste con la (re)estructuración urbana a partir de la introducción de la bicicleta como vehículo de desplazamiento urbano).

En definitiva lo importante es entender que en cada periodo histórico las ciudades han respondido a los retos que se les han planteado desde las esferas tecno-económicas y político-institucionales transformando estos determinantes exteriores en la creación de un nuevo orden urbano. Sin embargo, la característica del discurso de la innovación urbana es la de orientar y anticipar los retos que se plantean en un futuro próximo en el mundo urbano contemporáneo.

Los agentes sociales

Analizar la morfología social que dota de significado al ciclista urbano en la sociedad de la información implica analizar la dimensión activa y participante de los actores en los amplios procesos sociales que se desarrollan dentro del marco de una sociedad globalizada, postcapitalista y multicultural. Desde esta perspectiva el ciclista urbano valenciano se convierte por un lado en un sujeto consumista de un servicio, cooptado por la multinacional JC Deacux y su proyecto Valenbi-Si, y por otro lado, se convierte en un sujeto sobre el que se vuelca una carga discursiva manejada de forma hegemónica por la corporación municipal de la ciudad de Valencia. Sin embargo, los distintos agentes sociales como Valencia en bici, Con-ciencia Critica, Arquitectura se Mueve y Obrint Camins se mueven entre ser sujetos consumistas y sujetos de discurso, pues su conocimiento tácito permite cuestionar ese discurso oficialista que intenta dibujar una Valencia que se mueve más acorde al nuevo contexto de ciudad sostenible, pero que en el fondo (desde su perspectiva) parece más una proyección ficticia de ciudad sostenible.

Metodología

Con el objetivo profundizar sobre la transformación urbana de la ciudad Valencia y la movilidad ciclista, realizaré una revisión documental sobre el tema así como una aproximación cualitativa a través de la observación participante sobre los diferentes colectivos ciclistas anteriormente mencionadas. Esta primera aproximación permitirá por un lado dar cuenta de la vida dentro de los grupos y por otro preparar el desarrollo y diseño de las entrevistas en profundidad. La observación participante a su vez, permite aproximarse a las prácticas cotidianas de movilidad urbana en bicicleta y en cómo estas son verbalizadas por los actores y puestas en interacción social. La importancia de captar los sentidos con los que los actores se refieren a la movilidad

ciclista urbana permite profundizar sobre las estrategias propuestas para la regeneración urbana en un contexto globalizado, en el que se busca alcanzar niveles de desarrollo sostenible. Por todo esto se busca conocer qué horizontes de sentido tienen las políticas de movilidad urbana ciclista en un contexto complejo y cómo los flujos de circulación del conocimiento inciden sobre la construcción del entramado urbano.

Conclusiones

Aunque la investigación propuesta aun está desarrollándose, el trabajo realizado hasta el momento permite plantear de forma aproximativa algunos aspectos sobre las futuras conclusiones:

-Las nuevas formas de urbanismo empresarial que adopta la ciudad de Valencia respecto a las formas de movilidad urbana han supuesto un cambio en los discursos del movimiento de ciclistas urbanos, creando una contradicción (o confrontación) entre el espacio ciclista como lugar de prácticas, usos y realizaciones sociales y el espacio ciclista como mercancía, concebido y utilizado para obtener plusvalía.

-La introducción del servicio público de bicicletas, al alcanzar una mayor población puede desencadenar un auge del cicloturismo. En este sentido hay que tener presente que es uno de los sectores que más rápidamente está creciendo en la economía europea, con muchos miles de ciclistas que hacen de esta actividad no sólo un modo de ocio, sino un modo vacacional en sí mismo. Sin embargo un buen número de operadoras ferroviarias (entre ellas RENFE) aún no han tomado conciencia de ello, e incluso el sector empresarial de la bicicleta (tanto en el campo de la venta, como en el de la fabricación) tampoco parece saber lo que está perdiendo en este campo.

-La bicicleta es un medio de transporte arriesgado para circular por el vial, de ahí que exista un gran número de ciclistas urbanos que circulen por las aceras. Esta circunstancia inhibe de forma importante a los potenciales ciudadanos que quieran usar el servicio público de alquiler de bicicletas, pues no se atreverán a adoptar este medio de transporte de forma cotidiana debido al ambiente hostil generado por la hegemonía del coche en el entramado urbano. En este sentido, al contrario de lo que pueda parecer, la creación de carriles bici y aceras bici, no hace sino aumentar esta percepción sobre el peligro de circular en bicicleta. Así, todas estas infraestructuras sólo no han reubicado al vehículo motorizado sino que han relegado al ciclista urbano en su práctica a una posición excluyente y subordinada al tráfico motorizado (y peatonal) en el flujo del desplazamiento por la ciudad, dificultando de este modo la plena integración de la bicicleta como transporte público de masas.

Bibliografía

Borja, J.; Castells, M. (1997). Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información. Madrid: Taurus.

Cucó, J. (2004). *Antropología Urbana*. Barcelona: Ariel.

Dosí, G. (1998). The Nature of Innovative Process. En: G. Dosi et al. (Eds). *Technical Change and Economic Theory* (pp. 221-238). London: Pinter Publishers

Delgado, M.(2007). *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "modelo Barcelona*. Madrid: Los libros de la Catarata.

Gertler, M. (2003). Tacit Knowledge and the Economic Geography of Context. *Journal of Economic Geography*, 3.

Hall, P. (1998). *Cities in Civilization*. London: Weidfeld & Nicolson.

Molina, J. y Marsal, M. (2002). *La Gestión del Conocimiento en las Organizaciones*. Colección: Negocios, Empresa y Economía.

Ulf, H. (1993). Exploración de la ciudad. Hacia una Antropología urbana. Madrid: Fondo de Cultura Económica.