

La celebración de una movilidad sostenible. La Critical Mass en Madrid

(Celebration of sustainable mobility. Critical Mass in Madrid)

LORENZI, Elísabeth

Univ. Complutense de Madrid (UCM). Fac. Ciencias Políticas y Sociología. Dpto. Sociología II. Campus de Somosaguas, s/n. 28223 Pozuelo de Alarcón

Exploraremos cómo influye en los hábitos de movilidad urbana la Critical Mass, un movimiento que celebra el uso de la bicicleta y que tiene lugar en diversas ciudades del mundo. Nos centramos en el emergente y exitoso movimiento que se articula en Madrid, para observar como las referencias de un imaginario global se concretan y resignifican a partir de elementos y recursos locales

Palabras Clave: Movimientos urbanos. Glocalismo. Sostenibilidad. Calidad de vida. Imaginario global. Fiesta. Resignificación del espacio. Centros sociales.

Munduko hainbat hiritan bizikletaren erabilera bultzatzen duen Critical Mass ekimenak mugikortasun ohituretan zer eragin duen aztertuko dugu. Madrilen zabaltzen ari den mugimendu arrakastatsuan oinarrituta, eredu globalak tokiko elementuen eta baliabideen bidez nola zehazten eta birdefinitzen diren ikusiko dugu.

Giltza-Hitzak: Hiri mugimenduak. Glocalismoa. Iraunkortasuna. Bizi kalitatea. Iruditeria globala. Jaia. Gunea birdefinitzea. Gizarte zentroak.

Nous analyserons les conséquences que la Critical Mass, un mouvement qui favorise les déplacements à vélo et qui a lieu dans différentes villes du monde entier, a sur les habitudes de mobilités urbaines. Nous nous concentrons sur la manifestation émergente qui se déroule avec succès dans la ville de Madrid, afin de voir comment les modèles fruits d'une imagination globale se concrétisent et prennent un nouveau sens à partir de ressources et d'éléments locaux.

Mots Clés: Des mouvements urbains. Glocalisme. Durabilité. Qualité de vie. Imagination globale. Fête. Nouveau sens de l'espace. Centres sociaux.

1. INTRODUCCIÓN: LA MOVILIZACIÓN CICLISTA Y SU OBSERVACIÓN EN MADRID

“¿Lo has notado?” “¡Cada vez me cruzo con más ciclistas!”. Lo que ya es apreciable para peatones y conductores es ya un hecho para aquellos que cabalgan asiduamente su montura a pedales por el asfalto madrileño.

Y será verdad, al menos las estadísticas lo confirman. Según el Informe sobre el Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid 2009, el número de ciudadanos que se suben a la bicicleta se ha doblado en un año, hasta llegar a 45.000 desplazamientos diarios, un 0,6% de los totales. No es una gran proporción de ciclistas en la ciudad, pero ¿se ha doblado en un año?

¿A qué se debe este crecimiento? ¿Serán las iniciativas pro-bici del Ayuntamiento? Estas son casi nulas. Hasta ahora, la fuerza con la que emerge el ciclismo urbano es más bien gracias al impulso ciudadano, la movilización de la movilidad. La *Bicicrítica* es la mejor muestra de esta práctica ciudadana. El último jueves de cada mes, a las 20:00 horas, cientos (¡o miles!) de ciclistas se reúnen en la céntrica plaza de Cibeles para pedalear juntos. Desde la ventana del ayuntamiento, el alcalde podría verlo.

Esta es una cita que se ha repetido mes tras mes y con creciente éxito los últimos siete años. Si en la primera, octubre del 2004, eran cuatro bajo la lluvia que ni siquiera llegaron a salir, en octubre de 2010 alcanzaron los 3000. Existen además otras “*Bicicríticas*” en barrios y ciudades de la periferia: La Latina, Moratalaz, Ciudad Lineal, Alcalá de Henares, Getafe, Alcobendas, Pinto... La *Bicicrítica* es una celebración. En circulación va acompañada de música (“sound systems” acarreados por bicicletas) que suelen ser también la referencia y guía del recorrido. A veces, son tematizadas desde la ironía y el humor apelando a los ciclistas a que acudan disfrazados. “Carnaval”, “Elegante” son repetidas cada año, pero otros temas han sido la “Playera”, “Pirata”, “Vuelta al cole”, “Olimpiadas 2016 para Tokyo”...

El propósito de este artículo es presentar una investigación en curso cuyo eje principal es analizar cómo influye la movilización social sobre la transformación de la conducta y las rutinas de movilidad urbana. Atenderemos en este proceso cómo se materializan y reactualizan en el entorno más cercano las referencias de un imaginario global.

El análisis toma cuerpo en la observación de un emergente movimiento que se materializa cada mes en el asfalto madrileño: la *Bicicrítica* y sus múltiples nudos de agregación. Lo conjugaremos con la observación de otros factores locales y globales, con el fin de alcanzar la comprensión del porqué del aumento del uso de la bicicleta en la ciudad de Madrid.

El hecho significativo más llamativo en Madrid que nos induce a fijarnos en la dimensión de movimiento a la hora de explicar el cambio de conducta con respecto a la movilidad, es el sensible aumento del uso de la bici sin que haya mediado un aumento relevante de las estructuras viarias para ciclistas. ¿A qué se debe por tanto este aumento? ¿Es una moda? ¿Es más eficiente? ¿Un cambio de conciencia? ¿Un cambio en la percepción del espacio y de sus potenciales? ¿Ahora resulta más divertido?

Elegimos Madrid como lugar de observación motivados por el hecho de que el uso significativo de la bicicleta (al menos en el imaginario de la movilidad urbana) es

un fenómeno relativamente reciente y las políticas locales en este ámbito son aún muy incipientes. Las infraestructuras ciclistas (carriles bici, carriles acera, aparcabicis, etc.) son escasas. Por otra parte el ciclismo urbano en Madrid tiene una dimensión de movimiento emergente que conlleva especiales connotaciones para quienes comparten las dificultades y beneficios de su uso, contrastando diariamente sus vivencias y opiniones con el imaginario de que “Madrid no está hecha para las bicis¹”. La movilidad sostenible se ha convertido en una cuestión de derechos en relación a la gestión del espacio y de mejora de la calidad de vida.

No obstante, nuestra observación debe insertarse en un contexto global porque el movimiento ciclista que ocurre en Madrid tiene análogas manifestaciones en numerosas ciudades de España y del mundo (Europa, América, Asia, Australia). Este movimiento es conocido a grandes rasgos como la *Critical Mass*. En este sentido, cabe preguntarse por el proceso mediante el cual referencias de otros lugares interactúan con las características y referencias de cada lugar para dar forma su propia manifestación y más tarde convertirse en una referencia inspiradora para el repertorio de otro lugar.

Aunque nuestra observación se centre en Madrid, el trabajo aquí realizado sirve para acercarnos a las siguientes cuestiones: ¿Cuáles son los factores comunes y divergentes en cada uno de estos lugares donde se concreta una *Critical Mass*? ¿Cómo se articulan y circulan las referencias comunes? ¿Cuál es el proceso de construcción de un imaginario común? Responder a estas cuestiones es importante, pero desde mi perspectiva de trabajo, que apunta hacia los sujetos y sus procesos de activación en un entorno de factores y oportunidades políticas, la principal pregunta es: ¿Quiénes son las personas que activan y reactualizan estas referencias y porqué lo hacen?

2. PERSPECTIVA DE ANÁLISIS

El análisis de los espacios donde se ubican los talleres en clave de movimiento social, y las iniciativas relacionadas con la movilidad ciclista nos sirve para ver que la bicicleta se carga en estos contextos de una connotación de movimiento.

Nos interrogarnos sobre cuestiones fundamentales que remiten a la relación entre la praxis, la política y la transformación de la ciudad. Por esta vía nos interesa revelar en qué medida la conformación de la ciudad se relaciona con los hábitos de sus ciudadanos, en este caso de movilidad, y como determinadas prácticas se convierten en políticas porque inciden en su transformación. En este sentido, uno de nuestros principales focos de atención es la dimensión identitaria o subjetiva de los denominados “Movimientos Sociales” y por tanto observar en que medida influye

1. En ocasiones este dicho se convierte en declaraciones públicas de altos mandatarios de la administración. Por ejemplo aquí tenemos unas declaraciones a la prensa del anterior Alcalde de Madrid, Jose María Álvarez del Manzano con respecto a la inauguración del Anillo Verde Ciclista que rodea la ciudad de Madrid.

“José María Álvarez del Manzano señaló que «la bicicleta en Madrid no es un medio de transporte, porque la orografía de la ciudad no lo permite, así este carril es una oportunidad para hacer deporte con ella». Además, el alcalde insistió en que la seguridad es uno de los aspectos que priman en este plan. *EL MUNDO*. “5/06/2001

esta forma política en la transformación de la relación entre cuerpo, espacio y territorio urbano.

Para trabajar esta idea partiremos del concepto de *habitus* acuñado por Pierre Bourdieu (1979). Aunque en su origen esta es un concepto usado para comprender cómo los individuos interiorizamos y reproducimos las prácticas que alimentan las diferencias de clases, me atrae como marco explicativo ya que nos permite comprender cuales son los procesos por los cuales los individuos construyen un sistema a través de sus prácticas y gustos personales, o sea, el estilo de vida, que es aprendido a través de la socialización. Por eso, cuando observemos las prácticas relacionadas con la movilidad nos interrogaremos sobre cómo se incorporan y se enraízan en el gusto y motivaciones de cada individuo y cómo a través de la relaciones sociales se reproduce un sistema o por el contrario va ensanchando las fisuras del mismo hacia una transformación social.

Esto nos ayuda a interrogarnos acerca del concepto foucaultiano de “biopoder” y que habitualmente se aplica a la comprensión de las dinámicas relacionadas con el mantenimiento del “status quo” y su producción a través de la disciplina de los cuerpos. Observaremos y nos preguntaremos sobre el carácter subversivo (o de resistencia) de las praxis de movilidad que se están potenciando en ese nudo de relaciones que resulta ser los centros sociales.

Atender a estas cuestiones en esta intersección también nos permite apuntar hacia temas que actualmente suscitan mucha atención como es la relación entre “ciudad global”, tal y como las describe Saskia Sassen (1991), y las prácticas más cotidianas y localizadas. Esto nos llevará a preguntarnos sobre la globalización de la resistencia y la participación de los movimientos sociales en la conformación de un imaginario de lucha focalizado en la ciudad donde territorio, economía y biopoder son términos que encuentran su conjugación en las praxis.

El camino de indagación local nos servirá para reflexionar a nivel más general sobre los procesos de transformación urbana ubicándonos en la interacción dialéctica entre espacio urbano y medios de transporte, teniendo en cuenta la ciudad como un lugar donde convergen procesos globales y locales a partir de la interacción y conducta de sus ciudadanos.

Tal como lo presenta Carmen Miralles-Guash (2006; 16) el diseño de las políticas de transporte urbano y la construcción de infraestructuras son exponentes de diferentes actores y agentes que actúan en un contexto específico integrado por tres esferas: económica, política y la de la sociedad civil. Desde esta posición podremos cuestionar de forma más certera la visión más clásica de los movimientos sociales que los caracteriza, frente a los movimientos más tradicionales, como sectoriales en sus luchas. Entendemos que para abarcar una visión completa de los Movimientos Sociales es preciso tomarlos en sus puntos de intersección ya que estos puntos son un claro exponente de la verdadera naturaleza de estas formas de participación política. En este, sentido nos apoyamos en autores que defienden el análisis de los movimientos sociales, no como entidades aisladas, sino como identidades porosas que interactúan y que convergen a partir de la práctica de sus protagonistas. Esto es importante para que podamos entender en todas su dimensiones el impacto político, social y cultural de los centros sociales en Madrid.

3. METODOLOGÍA EN CURSO

Actualmente, aunque el número de ciclistas en Madrid no es significativo con respecto a otras ciudades, la dimensión de movimiento es muy importante para comprender el impacto de la bicicleta en esta ciudad. Además es una forma de atender a la cuestión que caracteriza mayormente el ciclismo de Madrid frente a otras ciudades.

Abordaremos la observación de estas expresiones desde las herramientas desarrolladas en el análisis de los movimientos sociales atendiendo a las dimensiones de imaginario colectivo, los nudos de la articulación social y los procesos de promoción identitaria.

Por eso la perspectiva antropológica y el método etnográfico nos aportan interesantes herramientas para comprender este fenómeno. Concretamente, he practicado una constante observación de campo participante en los diferentes talleres desplegados por el territorio madrileño, asistido a eventos relacionados con la Bicicrítica y los centros sociales, realizado entrevistas en profundidad a participantes de los talleres y asistido a diferentes foros de discusión y de debate, tanto virtuales como presenciales. Por otra parte, puedo decir que como persona que participa activamente en la Bicicrítica, me siento lo que Lila Abu Lughod, en "Writing against culture" (1991) ha señalado como propio de los "halfies", es decir, aquellas personas que comparten el ser lo que estudian. Mi observación de este fenómeno y la motivación para describirlo parte de una motivación y vivencia personal.

A partir de este material recogido y de las cuestiones observadas por el entrevistado, hemos identificado las cuestiones principales que han ido vertebrando los contenidos del texto. Esto de partida, dota al texto de una estructura "emic", constantemente contrastado con preocupaciones actuales de las ciencias sociales que observan el entorno urbano, los procesos de globalización y las dinámicas de la sostenibilidad. Esto complementa el estudio con una perspectiva "etic" y nos ayuda a situar las cuestiones que emergen de un pequeño contexto en un marco más global.

Para completar este cuadro metodológico, no podemos obviar que las dimensiones "etic" y "emic" son constructos abstractos y que se refieren a cuestiones que en la realidad pueden compartir nichos de conocimiento y que se vuelven porosas en la interacción de los sujetos observados. La dimensión "etic" se hace imprescindible para establecer un trabajo de comparación y obtener una visión general. Pero estamos observando un fenómeno social que activa referencias globales a partir de su práctica local y por lo tanto se nutre de la práctica de sujetos conscientes del juego de comparación y de teorías generales.

Es por eso que plantearnos una certera visión de los movimientos sociales es tan importante. La definición de Sydney Tarrow es inspiradora (1997) precisamente porque presta una especial atención a la importancia de la dimensión cultural en la activación y desarrollo de un movimiento social. Para Tarrow, un movimiento social es aquel fenómeno histórico y no universal, que funciona como una campaña sostenida para realizar demandas, utilizando un repertorio de actuaciones que publicitan la reclamación, basada en distintas combinaciones de organizaciones, redes, tradiciones, solidaridades que sostienen esas actividades. Las acciones colectivas se basan en redes compactas y estructuras de conexión y utilizan marcos culturales consensuados orientados a la acción. Obviamente es el hincapié en la dimensión

cultural lo que me atrae de las teorías de Tarrow, aunque coincido con M. Martínez (2002) en la necesidad de utilizar un esquema más dinámico de análisis y considerar los movimientos sociales como un conjunto de procesos sociales (actores más o menos implicados, organizaciones, actividades, discursos...), más que como una campaña sostenida, en relación directa con contextos sociales significativos a través de prácticas de intervención social.

Atendiendo a la definición de movimientos sociales y a su caracterización volvemos a insistir en la importancia de los puntos de intersección. Desde esta perspectiva, Donatella Della Porta (1996) nos aporta una perspectiva muy útil porque sitúa como son actores colectivos que, mediante un esfuerzo organizado y sostenido de redes de individuos y grupos, dotados de una identidad común, se movilizan en campañas de protesta para el cambio social. Avanzando en su concepto se refiere a la articulación de los mismos como “familia de movimientos sociales”, un conjunto de movimientos que prescindiendo de sus objetivos específicos tiene valores de base similares, además de una sobre-posición organizativa, aliándose a veces para las campañas de protesta. Esto nos aporta un marco más abierto donde poder colocarlas y es fácilmente abordable desde la metodología etnográfica. Así, podremos hablar de los movimientos sociales teniendo en cuenta su carácter polimórfico, poroso y comunicativo y en ocasiones, polémicos entre sí. De estas prácticas emerge un mundo social, en el cual sus integrantes se reconocen entre sí y desarrollan sus relaciones a partir de haber compartido experiencias políticas, culturales y vivenciales juntos.

4. CRITICAL MASS. UNA PERSPECTIVA GLOBAL

Los rápidos cambios de todo orden deben estudiarse en la intersección entre procesos globales y locales. Consideramos que estos estudios son imprescindibles, aunque no exclusivos, para comprender la globalización actual en todas sus facetas. Por eso, se pretende abordar esta perspectiva desde el análisis de un fenómeno que ha vivido una intensa expansión internacional en la última década, pero que interactúa intensamente con las características locales donde sujetos de diferentes ciudades se toman las referencias y los convierten en suyo.

En muchas ciudades del mundo, podemos encontrarnos en el asfalto de sus calles el resultado de la confluencia de dos tendencias muy fuertes de las políticas urbanas relacionadas con la movilidad. Una es la acomodación de las características urbanas a las necesidades de los usuarios del vehículo privado a motor (los coches con sus carreteras, espacio de la calzada para aparcamientos, rotondas, parkings subterráneos). La otra es la promoción de alternativas de movilidad sostenible que suele combinar propuestas de transporte público o privado no motorizado, como la bicicleta como vehículo urbano, ensanchando cada vez más su nicho en el espacio urbano y del tráfico.

Para que estas dos tendencias se materialicen en resultados influyen muchos factores locales, pero a nivel mundial podemos identificar dos grandes condicionantes que a veces convergen y otras se oponen, generando en su interacción las oportunidades que dan lugar a uno u otro diseño de la ciudad. Por un lado, la fuerte relación que existe entre el desarrollo de la cultura urbana y el crecimiento de las ciudades con el automóvil como vehículo hegemónico y condicionante del resto de

posibilidades de movilidad urbana. Por otro lado, existen presiones muy relevantes que proceden de los productores de combustibles, de las empresas de fomento de infraestructuras, de la industria automovilística y, finalmente, de las relaciones internacionales conflictivas que pivotan en torno a la denominada “geopolítica petrolera global”. Estas influencias económicas y políticas, junto a sus secuelas medioambientales, condicionan notablemente la dependencia energética de las ciudades con respecto a los vehículos motorizados. Esta dependencia ha forzado una reconversión acelerada del trazado viario de las viejas ciudades en escaso tiempo (50 años es relativamente poco tiempo para ciudades centenarias o milenarias) y la adaptación plena a este modelo de movilidad a ciudades más nuevas o a barrios de reciente creación.

Los rápidos avances en esta materia que se ha experimentado en las ciudades europeas está influido por el respaldo que la movilidad urbana sostenible ha recibido por parte de las instituciones de la Unión Europea. Numerosas ciudades españolas de diferente tamaño, por lo tanto, enfrentan similares retos por transformar sus sistemas de movilidad urbana mejorando su ciclabilidad. Los recientes cambios legislativos en cuanto al tráfico, la creación de infraestructuras urbanas adecuadas para los desplazamientos ciclistas, o la línea de ayudas del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía) para implementar sistemas de uso público de bicicletas, son indicadores de esos cambios y la investigación sociológica como la propuesta aquí puede informar sistemáticamente acerca de los fundamentos sociales y políticos de las pautas de movilidad ciclista. En segundo lugar, asistimos a un giro político notable en relación al uso de la bicicleta que se manifiesta en la creación de una “comisión de la bicicleta” en el Congreso de los Diputados, una “mesa de la bicicleta en España” con representación interministerial y la Red de Ciudades por la Bicicleta constituida en 2009 (<http://www.ciudadesporlabicicleta.org/>). Estas dinámicas institucionales no pueden ser ajenas a las cualidades singulares que tiene cada territorio y las prácticas sociales que se desarrollan en relación a la bicicleta, por lo que el presente trabajo puede abrir espacios de colaboración y participación ciudadana vinculados a esas nuevas orientaciones políticas.

La promoción de la bicicleta utilitaria se debe, fundamentalmente, a las exigencias internacionales por reducir las emisiones contaminantes de la atmósfera y mejorar la calidad de vida urbana. De hecho, la Comisión Delegada del Gobierno para el Cambio climático, en su reunión celebrada el 17 de julio de 2008, identificó la movilidad sostenible como una de las seis “líneas estratégicas” clave en la reducción de GEI (Gases de Efecto Invernadero). Está constatado que numerosas estrategias relacionadas con la movilidad sostenible descansan en la promoción del uso de la bicicleta, ensanchando su nicho de movilidad en el espacio urbano y de tráfico. Es comprensible, por lo tanto, que este vehículo ecológico haya cobrado cada vez más protagonismo en el debate internacional de científicos, diseñadores industriales, urbanistas y otros especialistas relacionados con la materia, aunque aún son escasos los enfoques desde las ciencias sociales.

En otro sentido, recientes iniciativas de urbanismo sostenible buscan la reducción de la hegemonía del automóvil como medio para aminorar los problemas energéticos y climáticos globales, así como la propia crisis económica. Esto no sólo se ve reflejado en distintas políticas urbanas, desde las más tímidas a las más

contundentes, que limitan el uso del coche en la ciudad, sino también toma la forma de corrientes de opinión y praxis que en algunos lugares se concretan en forma de movimientos sociales a favor de un urbanismo más sostenible. *The Slow Movement*, *Do it yourself*, huertos urbanos y *Critical Mass* son algunas de estas experiencias que principalmente se caracterizan por una puesta en práctica de lo que se desea de la ciudad, con un intenso afán de mejorar su calidad de vida y la calidad ambiental del entorno más cercano.

La *Critical Mass*, en particular, consiste en la celebración, reivindicación y apropiación efectiva del flujo de tráfico por parte de ciclistas urbanos que acuden convocados por una cita que se sabe periódica (semanal, mensual, anual). Es un esquema que se repite en numerosas ciudades del mundo desde que en 1992 surgiera en San Francisco. Referenciales son las de Nueva York, México DF, Santiago de Chile, Roma, Budapest, Istambul, Nueva Dehli, Johannesburgo...

Según varias fuentes (la mayoría de ellas páginas Web²) el nombre, *Critical Mass*, está inspirado en la película documental que Ted White realizó acerca del ciclismo, "Return of the Scorcher" (1992). Una parte del filmado muestra el fenómeno que se da en China: los ciclistas a menudo no pueden cruzar las intersecciones debido al tráfico de automóviles y a la inexistencia de semáforos. Pausadamente, más y más ciclistas se amontonan esperando para cruzar la calle y, cuando existe un número suficiente -una masa crítica- les es posible moverse todos juntos con la fuerza de su número para frenar el tráfico mientras cruzan la calle.

El comienzo de esta iniciativa fue bastante simple. Un día, un grupo de ciclistas se reunió en la ciudad para protestar de las condiciones del tráfico, causando un montón de problemas al flujo circulatorio. A la gente le gustó la experiencia y decidieron convertirla en una costumbre. Así, desde entonces y una vez al mes, se reúnen en el mismo lugar a la misma hora y sin necesidad de pedir permiso ya que los encuentros, al ser periódicos, son también espontáneos.

El primer día se reunieron 48 personas, pero su número aumentó de forma que a principios de 1993, la *Critical Mass* contaba ya con casi 500 participantes y empezaba a ser bien conocida entre ciclistas en la ciudad. Un par de meses después, gente de otras ciudades empezaron a hacerse eco promoviendo el nacimiento de otras Masas.

Actualmente más de 200 ciudades celebran, con mayor o menor intensidad, de acuerdo a sus recursos y referencias locales, el uso de la bicicleta. Es difícil ser conscientes de la extensión de este fenómeno ya que engloba una gran diversidad de puestas en escena, organizadores, toma de decisiones, periodicidad... un cúmulo de diferencias que sin embargo dan cuerpo a una forma de hacer común: la ocupación de la calzada y del flujo circulatorio por una masa de ciclistas que se mantiene unida periódicamente para ese fin. ¿Cuales pueden ser los factores que explican su rápida propagación?

2. www.masacritica.es; www.tedwhitegreenlight.com; <http://critical-mass.info/>; <http://www.critical-mass.org/>; <http://criticalmass.wikia.com/>; http://es.wikipedia.org/wiki/Masa_Critica

La rapidez de propagación no es exclusiva de la *Critical Mass*. Me planteo que la extensión y crecimiento de este movimiento coincide con la extensión de las herramientas y espacios virtuales. Esto se conjuga con la simplicidad del mensaje y del objeto de la identificación: la bicicleta. Es algo más que un medio de transporte, es un caballo de batalla que busca encontrar su espacio en la calzada. Al mismo tiempo, en estos contextos, se convierte en un medio de relación que abre nuevas posibilidades para las rutinas cotidianas y los momentos más extraordinarios.

Por otra parte, la *Critical Mass*, allá donde se manifiesta, no es siquiera un movimiento aislado. En su discurso y praxis conecta con movimientos y discursos más amplios, de ahí su rápido crecimiento. En muchas ocasiones son estos movimientos quienes toman la iniciativa de promover este evento. A nivel de contenidos nos encontramos en un periodo de fuerte cuestionamiento del uso del petrolero y las consecuencias que trae: luchas por un recurso escaso, alto coste energético en relación a la energía extraída, efectos medioambientales... y la movilización ciclista es una forma más de apuntar hacia estos hechos. Pero en la *Critical Mass* también toma cuerpo la búsqueda de una mejora de la calidad de vida de forma, inmediata y sostenible. A nivel de praxis, se apoya en los recursos locales para conformar sus puntos de agregación y desarrollo material y desde la pragmática estos elementos determinan el cuerpo que toma y el tipo de gente más activa en cada contexto. Su planteamiento práctico es también la clave de su propagación, la Masa no pide, hace. Ensancha el nicho de la bicicleta en el flujo circulatorio recurriendo y dentro de los parámetros de la legalidad y la legitimidad.

En Madrid, por ejemplo, hay diferentes asociaciones que llevan tiempo trabajando para hacer de esta ciudad un lugar más apropiado para los ciclistas. Su labor de años ha sentado las bases para que la bicicleta se conciba como una posibilidad, pero actualmente no son estas asociaciones los nudos agregativos de las redes que promueven las diferentes iniciativas relacionadas con la *Bicicrítica*. Son los talleres de auto-reparación de bicicleta, albergados en espacios autogestionados, los que generan esta función. Algunos de estos espacios son ocupados y otros no, pero el Movimiento de Okupación en Madrid provee y genera los principales recursos para que estas iniciativas sean posibles. A la inversa la *Bicicrítica* ha supuesto la puesta en contacto de un público más amplio con estos espacios, y porqué no, constituye una nueva fuente de crecimiento.

5. EN BICI POR MADRID. VALIENTES, LOCOS O DEPORTISTAS

Entender la Bicicrítica es entender Madrid y el lugar que ocupa la bicicleta en nuestro imaginario. Si nos preguntaran sobre la "Cultura de la Bicicleta" diríamos que la hay y con mucho arraigo. Hay tiendas especializadas, infraestructuras desarrolladas y un uso determinado. Pero la cuestión es que en esta Cultura de la Bicicleta hay poco espacio para la movilidad urbana. La bicicleta es deporte, en los gimnasios o en la carretera y muy apreciada. La bicicleta es recreativa, forma parte de paseos y excursiones para compartir los domingos en pareja, en familia.... Y es la primera cabalgadura de la libertad, esa cuota mayor de movilidad que se va adquiriendo mientras se camina hacia la juventud. Ahí lo tenemos, la bicicleta es deporte, libertad y ocio, pero como medio de transporte tiene que abrirse paso y a veces es cuesta arriba.

La bicicleta en ciudad es un fenómeno tan antiguo como reciente es su nueva incorporación. Según Carmen Miralles Guasch (2002; 58-59) la bicicleta empezó a ser un medio de transporte popular a finales del s. XIX. En cambio el coche, es el último medio de transporte adaptado a la ciudad. No se incorporó masivamente hasta los años treinta en EEUU y hasta los sesenta en Europa. El coche apenas lleva 50 años ensanchando su primacía por las calles del mundo, cuando ya se produce un movimiento gradual de recuperación del espacio urbano para medios más sostenibles. Hace pocas décadas que el vehículo a pedal ocupa un espacio en el discurso de la movilidad y el diseño urbano y en este sentido también llega a Madrid por diferentes vías.

Hasta el momento el dicho de “Madrid no está hecha para las bicis”³ ha contribuido a reforzar la idea de la bicicleta como un medio de escape de la ciudad, más que una alternativa de transporte. De hecho, España es un país que ha acunado un importante número de deportistas ciclistas de elite y esto ha contribuido a que haya ganado espacio en el campo del deporte y del ocio. Esta relación paradójica se encarna perfectamente en el diseño de las vías ciclistas en esta ciudad, más pensadas para el disfrute de los parques y el entrenamiento deportivo que para desplazarse de forma eficiente por la ciudad⁴. Hasta el momento, el nuevo Plan Director de Movilidad Ciclista del Ayuntamiento de Madrid⁵, se había programado la implantación antes del 2016 de una amplia red de Carriles Bici donde se preveía favorecer su trazado de forma segregada del tráfico, y buscando pasar por las zonas verdes. Pero aunque se planee un aumento notable de vías ciclistas, responde a un modelo urbano donde la bicicleta sigue teniendo un papel recreativo.

La bicicleta no es ajena a las consideraciones políticas en diversas ciudades de España. Algunas de ellas poco a poco convierten la bicicleta en otro símbolo de su ciudad, que las distingue en calidad de vida y ordenación urbana de las demás: Barcelona, Sevilla, Vitoria... Muchas de ellas siempre sorprendidas del rápido incremento del uso ciclista cuando acometen sus iniciativas, sean bicis públicas de préstamo o carriles bici. Ya dijimos que en Madrid la bicicleta destaca por su dimensión de movimiento, la iniciativa ciudadana que genera actividad y encuentros relacionados con la bici y se posicionan en que la movilidad es un derecho. Pero aún

3. En ocasiones este dicho se convierte en declaraciones públicas de altos mandatarios de la administración. Por ejemplo aquí tenemos unas declaraciones a la prensa del anterior Alcalde de Madrid, Jose María Álvarez del Manzano con respecto a la inauguración del Anillo Verde Ciclista que rodea la ciudad de Madrid.

“José María Álvarez del Manzano señaló que «la bicicleta en Madrid no es un medio de transporte, porque la orografía de la ciudad no lo permite, así este carril es una oportunidad para hacer deporte con ella». Además, el alcalde insistió en que la seguridad es uno de los aspectos que priman en este plan. El MUNDO. “5/06/2001

4. Prueba de esto es la vía ciclista más importante de Madrid, el Anillo Verde, que rodea toda la ciudad y coincide en su mayor parte con las zonas verdes más importantes. Según un estudio realizado por ciclistas pertenecientes a la asociación Pedalibre, el 77 % de los desplazamientos registrados en su muestreo tenían carácter lúdico, frente el 23% que tenían como objetivo del desplazamiento.

5. Criterios para las vías ciclistas. <http://www.munimadrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Urbanismo-e-Infraestructuras/Plan-Director-de-Movilidad-Ciclista?vgnextfmt=default&vgnextoid=09bccea83e67a110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=8dba171c30036010VgnVCM10000dc0ca8c0RCRD>

así, la cotidianeidad de un ciclista suele cierto sentimiento de soledad ante el gris aliento del tráfico y el ser palmeado en la espalda por amigos y colegas que le llaman valiente, loco o deportista.

¿Será cultural? ¿será la orografía de Madrid? Tenemos cuevas, y muchas de ellas coronan los barrios periféricos, pero también tenemos un buen clima... aunque no es aconsejable pedalear bajo el sol de las 15h p.m. en verano. El tráfico es ruidoso, congestionado, sucio... pero no en todas las zonas. Como muchas ciudades mediterráneas, Madrid tiene un centro, la puerta del Sol, y Madrid es casi el centro geográfico de la península, así que todo confluye hacia allí, un diseño urbano que combina la compartición radial con la concéntrica de dos circunvalaciones y que canaliza el tráfico de la ciudad de tal forma que para hacer un trayecto largo toca pasar algún nudo desagradable.

Madrid en comparación con otras ciudades, cuenta con una red de transporte urbano amplia y relativamente económica, por lo que su uso es muy generalizado. Tanto que en horas puntas resulta insuficiente por el volumen de desplazamientos que generan las dinámicas socio-económicas de la ciudad. El trazado tiende a dejar sin comunicación fluida las zonas periféricas entre sí. Esta aglomeración y la tendencia de los medios de converger hacia el centro, favorece que cada vez más la bicicleta se convierta en una alternativa al transporte público.

Por otro lado, el coche en desplazamientos cortos dentro la ciudad tiene cada vez menos atractivo, ya sea por la densidad del tráfico o por la falta de espacios gratuitos para aparcar. Por tanto, el incremento del uso de la bicicleta en Madrid se rige más por criterios de búsqueda de una mayor eficiencia en el desplazamiento, calidad de vida, y por socialización.

¿Socialización? La bicicleta en movimiento ofrece una ocasión especial de complicidad, pero como forma de desplazamiento también ensancha las posibilidades de la patria chica de Madrid, el barrio, y la capacidad de abarcar mayor espacio posible en menor tiempo a la hora de vivir y percibir la ciudad.

En una ciudad dividida por áreas concéntricas y por transitadas circunvalaciones, el uso de la bicicleta es lo más habitual a partir de recorridos dentro de los territorios que marcan estas fronteras viales. Los distritos, los barrios, la "almendra central"⁶.

También la Bicicrítica en movimiento ofrece un entorno excepcional de socialización y empoderamiento en torno a la bicicleta, pero es una cita periódica que sucede sólo una vez al mes. Por eso, la cita mensual se convierte en un caldo de cultivo de donde emergen nuevas iniciativas y oportunidades de socialización alrededor de la bicicleta ya sea por lucha, pragmatismo o por placer. También ha sido este caldo de cultivo el que ha generado la emergencia de los talleres de auto-reparación de bicicleta ubicados en centros sociales y que semanalmente ofrece estos momentos de relación en torno a la bici.

6. Nombre común que se le da a la zona centro rodeada por la primera circunvalación.

6. LA BICICRÍTICA MADRILEÑA ¿ES PARTICULAR?

¡Todas las Masas lo son! ¿Pero qué hace de la madrileña una versión tan exitosa y popular? Hay quien dice que “morirá de éxito”. ¿Que destacamos? Marcado carácter celebrativo, importancia del espacio virtual y el destacado papel de los talleres de auto-reparación de bicicletas y los espacios okupados que los albergan.

En Madrid hay básicamente dos formas de referirse a la Masa Crítica. Una es como la cita mensual, el evento en sí. Otra es en su dimensión de movimiento, el “caldo de cultivo” donde se articulan los diferentes formas de articulación a los que nos vamos a referir a continuación y que se resumen en cuatro tipos de nudos agregativos: la cita mensual de paseo ciclista el último jueves de cada mes, una lista de correo donde se discuten y socializan diversos temas, los talleres de auto-reparación de bicicletas ubicados en centros sociales, la mayoría de ellos okupados y por último otros eventos y las relaciones informales que se han ido estableciendo a raíz de estas iniciativas.

Los talleres, los puntos calientes donde toman cuerpo la mayoría de las iniciativas relacionadas con la BC, han sido los observatorios centrales de nuestra etnografía, donde analizamos cómo una realidad local evoluciona a partir de los recursos locales y los elementos de un imaginario y una práctica globalizada. En este sentido, esta fase de la investigación se haya inserta en dos contextos más amplios. Uno es un proyecto de investigación que aborda el Movimiento de Okupación en Madrid³⁷. Otro es un grupo de estudio, también sobre el Movimiento de Okupación, pero a nivel europeo⁸.

A continuación paso a describir brevemente los diferentes puntos de observación, atendiendo con más detenimiento a los talleres de auto-reparación.

6.1. La Bicicrítica: un “lugar” en movimiento

Es último jueves de un mes cualquiera, son las 8 y cuarto y estamos en la plaza de Cibeles. Acabo de llegar y todavía no se ven más de 200 ciclistas con sus monturas paradas y expectantes. Poco a poco la masa de ciclistas se va compactando entre saludos y esperas. Te resulta difícil poder moverte con la bici si quieres saludar a alguien porque la acumulación de monturas hace imposible maniobrar y optas por esperar a la circulación. Se puede ver a algunas personas vendiendo camisetas y a otras pegatinas de la *Bicicrítica*. A las 20:30, los timbres empiezan a sonar y las bicicletas más externas empiezan a moverse en dirección a la fuente de Cibeles para dar la vuelta. Una bicicleta tirando de un *Sound System* se coloca en cabecera y todas las bicicletas la siguen como si fuera el flautista de Hamelin. Cuando se va

7. “El movimiento de okupación de viviendas y centros sociales en la Comunidad Autónoma de Madrid: reestructuración urbana y socialización política”. Investigador responsable: Miguel Martínez López (Departamento de Sociología II, Universidad Complutense de Madrid).

8. “Squatting in Europe”. Proyecto de ámbito internacional y financiado con los fondos de cada equipo de investigación. (Universidades de Rotterdam, Amsterdam, ISSG-Amsterdam, EU-Florenzia, Middlebury Univ., Catania, Pavia, Sapienza-Roma, St. John’s-Roma, Copenhagen, Paris VII, EHESS-Marseille, Bielfield-Berlin, UCM-Madrid, UNED-Madrid, CSIC-Madrid, UB-Barcelona). Investigador responsable de la sección española: Miguel Martínez López.

ocupando el sentido de la calzada del Paseo de Recoletos se puede apreciar por fin el gran volumen de gente que ha acudido.

La tranquilidad del paseo, por el ritmo y las conversaciones entre ciclistas, se ve en ocasiones interrumpidas por las reacciones de los automovilistas. En los cruces, ciclistas taponan el paso de los coches para que sean conscientes de que no pueden circular hasta que toda la masa de ciclistas haya pasado, aunque el semáforo cambie de color. Hay conductores que reaccionan con buen humor, otros en cambio se desesperan cuando no ven fin al flujo continuo de ciclistas. Estos son puntos en que se pueden generar más o menos situaciones de tensión, dependiendo de la actitud de los conductores y de los ciclistas, ya que por ambas partes se pueden producir reacciones desmesuradas. Los semáforos también generan encuentro con los peatones. Hay ciclistas que piensan que es mejor parar cuando esté en rojo y dejar pasar a los peatones y otros en cambio piensan que es mejor pasar aunque sea turno del peatón y preservar así el compactado de la masa.

En muchas ocasiones, la *Bicicrítica* es temática, alguien propone un motivo (elegante, *Halloween*, navideña, carnaval, piscinera-playera, “olimpiadas 2016 para Tokio”) y muchos ciclistas aparecen disfrazados. Esto, junto a la música convierte el grupo en una fiesta en movimiento que en muchas ocasiones ofrece una imagen insólita para quien se tope casualmente con la escena.

En muchas ocasiones, tras dos horas aproximadas de recorrido la masa se llega a un punto que previamente ha sido consensuado en la lista de correo, aunque el discurso dominante es afirmar que nunca se sabe donde puede acabar una *Bicicrítica*, que solo es seguro el punto de partida. En la mayoría de estos eventos, se ha preparado un fin festivo del recorrido y en muchas ocasiones estos se celebran en espacios autogestionados donde gente tras la barra vende comida y bebida y se hacen sorteos para recaudar fondos. El dinero que se recoge casi siempre es para financiar los talleres de auto-reparación de bicicleta o campañas específicas (Ciclonudista, Criticona).

En octubre de este año se cumplió siete años desde la primera vez que se convocó la primera cita. El grupo de personas que se juntó para organizarlo habían participado en iniciativas y formas análogas, por festivas y performativas, de llamar la atención hacia la bicicleta, como es la Ciclonudista, evento que se celebra el primer sábado de junio a nivel mundial. Con el apoyo de la asociación *Pedalibre* pero trabajando por su cuenta, empiezan a dinamizar los encuentros mensuales partiendo de 2 principios fundamentales: la convocatoria es fija e inamovible, y el evento no es una manifestación, se trata de circular por la calzada en grupo. Este planteamiento es común a gran parte de las *Critical Mass* y tiene diversas consecuencias a nivel pragmático y político. Por una parte, que las citas sean fijas evita el tener que trabajar en la convocatoria (carteles, publicidad...) y anima a una difusión más informal del evento (boca a boca, mailing). Por otra parte, evita que los encuentros sean atribuidos a la labor de alguna organización. La circulación por la calzada es un derecho de todo vehículo, este derecho es la base por la cual las bicicletas pueden ir juntas sin tener que pedir a las autoridades permisos especiales o identificarse como organización con responsabilidades civiles.

Durante estos siete años la *Bicicrítica* ha ido viviendo una evolución. Al principio el grupo era pequeño y el objetivo era circular por un carril de la calzada, dejando el

resto a los coche. Se quería demostrar con esto que la bicicleta es un vehículo más dentro del tráfico y por eso se asumía todas las normas de tráfico, parando escrupulosamente en todos los semáforos..

A medida que la *Bicicrítica* crece, estos principios son menos respetados por todos durante la circulación y reiteradamente se produce un debate en la lista de correo donde es difícil encontrar puntos de consenso y donde la figura del peatón es el principal objeto de discusión. Los argumentos de respetar al peatón como elemento más débil del tráfico y asentar la bicicleta como un vehículo más se contraponen con los argumentos de que la *Bicicrítica* es una ocasión especial, que es difícil mantener esas reglas con un grupo tan grande y que crean más desmanes la desarticulación del grupo por respetar los “parones” de los semáforos, que mantener una masa compacta.

Si hacemos una comparación de la *Bicicrítica* de Madrid con la de otras ciudades, esta destaca entre otras por su actual tamaño y su espíritu celebrativo e irreverente. “Alegría entre las piernas”, uno de los lemas más difundido, ilustra muy bien esta idea. Este espíritu en ocasiones se convierte en una pátina homogeneizadora de las diferentes tendencias de actitud y pensamiento que monta sobre la bicicleta. En ocasiones estas diferencias salen a la luz y permanecen latentes bajo el acuerdo de centrarse en lo que une: la bicicleta.

6.2. Los talleres de auto-reparación. De *Bicicrítica* a los centros sociales

Los talleres de auto-reparación de bicicletas, situados en diversos espacios autogestionados, coinciden en la voluntad de ofrecer los medios y el apoyo para que los usuarios de la bici puedan arreglar los desperfectos, reinventar algún aspecto de su bici, montarse una nueva con piezas sueltas y gestionar préstamos de bicicletas recuperadas. Herramientas, piezas recicladas y algún apasionado de la mecánica son las infraestructuras de estos talleres donde no sólo importa saber de mecánica, sino la creatividad, la compañía y llevar a cabo iniciativas que impliquen un “Haz lo tu mismo”.

Además de ofrecer un servicio de mecánica y de aprendizaje colectivo, estos talleres son los principales centros de agregación y articulación de ideas e iniciativas relacionadas con la *Bicicrítica*. Son un importante recurso, no sólo por el apoyo mecánico, sino porque están insertos en espacios que ofrecen importantes infraestructuras para las necesidades de los eventos ciclistas (espacio para las fiestas, serigrafía de camisetas, apoyo virtual). Las características de los espacios en los que se ubican coinciden en la autogestión, una visión política que se adscribe a los movimientos sociales y la participación y uso del espacio de grupos no formalizados. En este sentido, no es de extrañar que gran parte de los espacios que albergan estos proyectos sean centros sociales okupados.

Mientras se hizo el proceso de investigación (2009) los talleres vivían una fuerte expansión y durante el trabajo de campo fui testigo de la emergencia y desarrollo de ocho talleres de auto-reparación de bicicletas. A rasgos generales estos lugares coinciden en la voluntad de brindar los medios y el apoyo para que los usuarios de la bici puedan arreglar los desperfectos, reinventar algún aspecto de su bici, montarse una nueva con piezas sueltas y gestionar préstamos de bicicletas recuperadas.

Herramientas, piezas recicladas y gente apasionada por la mecánica son las infraestructuras básicas de estos talleres donde no sólo importa saber de mecánica, sino la iniciativa personal, la creatividad y la compañía.

La localización de los talleres en este tipo de espacios no es casual. No hay muchos lugares que den cabida gratuita a proyectos sin estructura formal, con cierta maleabilidad del espacio y que puedan dar salida a iniciativas improvisadas e inmediatas. “Do it yourself” (hazlo tu mismo) lema inspirador de las masas críticas desde su origen, es un principio rector que coincide perfectamente con la filosofía de los centros sociales.

En la medida en que ha crecido la Bicicrítica también se ha ido extendiendo el número de talleres. Si la primera Bicicrítica empezó en octubre del 2004, el primer taller comenzó a funcionar en primavera del 2005 en el antiguo Centro Social Seco⁹, una iniciativa a la cual dieron cuerpo pioneros de la Bicicrítica pidiendo un espacio en la asamblea del centro social. La referencia de este tipo de lugares en otras ciudades, las ganas de tener un espacio propio para el manejo de herramientas y la experimentación fueron los elementos que facilitaron el contacto con la asamblea y la materialización de su propuesta. En este primer momento el taller era claramente parte de la Bicicrítica y su desarrollo fue parejo al mismo.

Acondicionado el espacio, allí se llevaron herramientas, material reciclado y bicis para arreglar. Para darlo a conocer y recaudar algo de dinero, se celebraron allí los primeros finales en fiesta de la Bicicrítica, con bebida y cena, práctica que poco a poco se ha convertido en habitual de los diferentes talleres que han ido surgiendo. La relación con el centro social es como proyecto alojado, participando en algunas iniciativas, pero sin integrarse en los debates internos ni en la toma de decisiones.

A los dos años el centro social Seco, tras años de presionar al ayuntamiento para conseguir un realojo, consigue la cesión de un nuevo local. Tras el traslado, el taller crece en espacio, en participantes, en visibilidad y en responsabilidades en la gestión del espacio. El nuevo centro social debe pagar un alquiler y por tanto los proyectos que allí se alojan deben contribuir al mismo. El mismo verano de la mudanza se inaugura el “EPA Patio Maravillas¹⁰”, centro okupado en el barrio céntrico de

9. Centros social con la historia más larga de Madrid (20 años), y al igual que tantos otros centros sociales que nacieron al principio de los años 90 en Madrid, el CS Seco, fue impulsado por una iniciativa autónoma y a *los colectivos de barrio*, que nacieron a finales de los 80. Situado en una zona marginal por el abandono de la administración, la andadura del centro social es modesta, pero conocida por su constancia y la durabilidad de algunos de los proyectos que lo habitan: Biblioteca, distribuidora alternativa, locales de ensayo, además de un amplio número de actividades (charlas, talleres, fiestas y conciertos). Durante años, las actividades y discursos fueron evolucionando marcados por una clara estrategia de fundirse en el clima vecinal y combatir el plan de remodelación urbana que preveía el abatimiento del centro. Años de negociación y trabajo constante fueron abriendo la posibilidades de realojo del centro en otro espacio dentro del distrito y la Junta del Distrito les ofreció un espacio definitivo a cambio de un alquiler en 2007. <http://www.cs-seco.org/>

10. El **Patio Maravillas** era un antiguo colegio que fue okupado en 2007 y descrito por sus promotores como *Espacio Polivalente Autogestionado*, situado en el céntrico barrio madrileño de Malasaña. El colegio llevaba 7 años cerrado cuando, en el verano de 2007 se ocupó y empezaron las labores de acondicionamiento y organización de distintas actividades que hacen partícipe al vecindario. Su filosofía reivindicativa pero a la vez respetuosa da cabida a un gran número de colectivos o personas que se van sumando poco a poco y tomando este lugar como un punto de referencia. En enero del 2010, tras una intensa

Malasaña. Habituales del taller de Seco proponen fundar uno nuevo en este espacio y se inicia su proceso de fundación sumando gente nueva. El verano suele ser momento de crecimiento de la asistencia a la Bicicrítica y esto supone un aumento no sólo de las fuerzas, sino también de las necesidades. Esto contribuye a que más personas, también presente en las redes de comunicación de la Bicicrítica, se sume a este proyecto. Por otra parte, la ubicación céntrica del nuevo espacio y la atracción que ejercen sus iniciativas, sirve de acicate para que los visitantes o participantes del centro social acojan el taller como punto de encuentro habitual y punto de inicio para más tarde participar de la Bicicrítica.

Es en este momento en el que se da el salto a inaugurar un nuevo taller, pero también el de enfrentarse más directamente con los avatares de la okupación que antes no se habían planteado. Seco era un espacio okupado, pero en proceso de negociación para acordar las condiciones de un realojo. En cambio en el EPA Maravillas están presentes desde el inicio de la okupación del espacio.

Al verano siguiente, en 2008, nació otro taller en el Palacio Okupado Malaya¹¹, denominado Cicloficina. La comunicación fluida entre los activistas del Patio Maravillas y los primeros promotores del Palacio Okupado Malaya favorece que tome cuerpo la idea de inaugurar un nuevo taller en este centro.

Rápidamente, cuando se abre el nuevo centro social, se anima en la lista de correo de la Bicicrítica a que gente interesada participe generándose un nuevo proceso de acondicionado y uso de un local. La ubicación, cerca de Lavapiés (barrios céntricos y populares) y las condiciones del espacio facilitan el acercamiento de la gente. Días después de la inauguración del taller, el espacio fue desalojado. A pesar de su corto tiempo de duración, las expectativas puestas en el taller, la convocatoria de actividades paralelas, y un final de fiesta de Bicicrítica en este lugar también contribuyeron a dar visibilidad a este centro social. Por otra parte este proceso constituyente ha sido un nuevo encuentro con las formas de entender la okupación y la diversidad que existe. Personas que participaron activamente en su acondicionado y gestión han sido también el germen de otros nuevos talleres que surgieron más adelante.

Hasta este momento todos los talleres tenían una estrecha relación con la Bicicrítica, a partir de la emergencia de los siguientes talleres se ha ido diversificando más, ya que entran en contacto con otros procesos, se desarrollan nuevas motivaciones y el número de activistas aumenta de tal forma que es inevitable que las referencias de sus proyectos se diversifiquen. Se han generado nuevas vías de comunicación a parte de la lista de correo de la Bicicrítica, por lo que las cuestiones concernientes a los talleres y los centros sociales ya no están tan presentes en el flujo de comunicación que lo generó.

campana de defensa y articulación de apoyos, fue desalojado. La misma noche, tras una manifestación, okuparon otro inmueble en el mismo barrio y dieron continuidad a sus actividades. <http://defiendolo.patiomaravillas.net/>

11. Palacio Social Okupado (PSOA) Malaya. Okupado en 2008 en el barrio de Lavapiés y desalojado a los seis meses, tiempo en el cual desarrolló numerosas actividades. Curiosamente, el edificio está intervenido por un juzgado de instrucción que investiga un famoso caso de corrupción política, el "Caso Malaya", ante la sospecha de que el edificio pudiera ser prueba de la corrupción de un ex-concejal de urbanismo de Marbella. Los okupas esperaban que esta clara situación de especulación urbanística les ayudara a mantener el centro social ante la opinión pública.

En primavera del 2009 se inauguraron tres nuevos talleres. Uno, es en el “Solar” okupado de Lavapiés, un pequeño espacio despejado y vallado, encajonado entre edificaciones y calles estrechas de este barrio. Con el tiempo se ha ido promoviendo un acondicionamiento del espacio que lo hiciera más utilizable en invierno y con infraestructuras para albergar proyectos que necesiten de materiales y herramientas. Las bicicletas han servido como inspiración para que se articulara un proyecto de auto-empleo dirigido a la reparación y con la aspiración de funcionar diariamente.

El segundo “La República Independiente de la Grasa”, ubicado en el barrio de Carabanchel. El último en nacer el *Bicilab* “La Enredadera”, centro social okupado ubicado en el barrio de Tetuán, CSO Casablanca CS el Dragón d y el CSO La Tabakalera... y otros conforman ya un laberíntico número de talleres que se encienden y se apagan según la suerte de los centros sociales que los alojan.

Desde esta cronología sólo hemos dado cuenta del surgimiento de los talleres, pero no de otras ocasiones donde los centros sociales se vuelven un recurso importante para otros eventos ciclistas. Los activistas de los talleres son en la mayoría de los casos los intermediarios entre estos espacios y las necesidades de los eventos.

En 2009, animados por el éxito de la Bicicrica, un grupo promueve la convocatoria de un evento internacional (Intergaláctico, de hecho) la “Criticon”. En esta ocasión los centros sociales albergaron gran parte del programa de actividades relacionadas y asumieron gran parte del alojamiento de las personas que acudieron desde otras ciudades a participar en el evento. El Foro Social de la Bicicleta, evento celebrado en noviembre del 2009 y que ha reunido a activistas de diferentes organizaciones ciclistas, se celebró en el EPA Patio Maravillas.

La trayectoria generativa de unos talleres hacia otros, es lo que va conformando unas referencias comunes, y unas redes de comunicación que en cierto sentido van conformando un sentido de proyecto común de casi todos los talleres, aunque la estructura o gestión del propio espacio sea diferente.

De los diferentes activistas que he entrevistado para este informe, el 80% antes de participar en el taller no tenía un contacto previo o al menos con las experiencias de los centros sociales. Otro hecho significativo es la tendencia de algunos activistas, tras participar en un taller, a participar en la gestión y promoción del espacio contra los desalojos y en la okupación de nuevos talleres, por lo cual a medio plazo, algunos activistas de la Bicicrítica se han convertido en activistas del Movimiento de Okupación.

A nivel pragmático, es importante considerar el fuerte activísimo de muchos talleristas dentro de la Bicicrítica, tanto que a medio plazo han ocupado el nivel de actividad más intenso de la Bicicrítica, aunque la Bicicrítica en sí misma no necesita mucho de mantenimiento ni recursos. Es una cita periódica, va de boca en boca, y basta con que la gente acuda. En cambio los talleres si necesitan de recursos, implicación más constante, gestión y por ende de una articulación social más o menos permanente.

El primer taller que se inauguró y las expectativas que estaban abiertas hacia él han cambiado con respecto a las perspectivas que existen hoy en día hacia los

nuevos talleres. Con la práctica se han ido generando nuevas necesidades y nuevas ideas para cubrir las y la ocupación de espacios ha pasado de ser un recurso a una práctica contribuyendo así al imaginario de la ocupación.

6.3. La articulación virtual

Las herramientas y el espacio virtual son fundamentales para comprender ciertas dinámicas de la *Bicicrítica*.

Internet ha sido para quien realiza una búsqueda activa, la primera puesta en contacto con otras experiencias en el mundo y con la que tiene lugar en Madrid. Su página Web (<http://bicicritica.ourproject.org/web/>) no solo habla de los pormenores de la experiencia madrileña, remite a recursos, experiencias, campañas y documentación variada ofrecida para servir a los principios de la Xerocracia¹².

Desde este espacio se ofrece la entrada a la lista de correo, donde más 900 usuarios están inscritos, pero no todos participan de forma activa. En la lista se proponen temas relacionados con el evento de la *Bicicrítica*: el recorrido, la temática, el fin de fiesta, citas para trabajar en la intendencia o fabricación de mercadería... Pero también muchos mensajes piden y vuelcan información relativa a la bicicleta como son: otros eventos, buenos precios, normativas de circulación, mecánicos. En ocasiones se inician intensos debates, donde se puede apreciar quienes son los usuarios de la cuenta que más utilizan la lista y se puede observar como se polarizan ciertas posiciones.

A pesar de la polaridad de opiniones, sobrevuela un firme principio de que en la lista no se pueden tomar decisiones porque no es representativo. Aunque la mayoría de las propuestas se articulan y difunden aquí, es la iniciativa de quien las propone quien las hace realidad, en ocasiones con las fuerzas de la gente que se le suma a leer la propuesta en la lista.

6.4. Otras referencias

La *Bicicrítica* no es el único evento entorno al cual se articula el “espíritu de la *Bicicrítica*” sino que se suceden durante el año otros eventos propiciados por personas vinculadas y que tienen un espíritu similar. Uno de ellos es la Ciclonudista, a principios de junio, que reúne a unas 300 personas circulando desnudos por las calles. Otra es la Criticona, en mayo, un gran evento bicicrítico que invita a los ciclistas de todo el mundo a llenar las calles de Madrid. También están los paseos nocturnos, los “bici-vicios”....

También debemos mencionar la importancia que tiene los grupos informales de gente que se ha conocido a través de todas estas redes pero que con el tiempo han establecido una relación más cotidiana. No podemos olvidar que el espíritu lúdico está muy presente y en este sentido parece más difícil generar una asunción de res-

12. Expresión que nace en el contexto de la *Critical Mass* y alude uno de sus principios más importantes: al contrario que en una estructura jerárquica y burocratizada, nadie tiene un cargo estructural porque todo el mundo es libre de dar cuerpo a sus iniciativas de difusión. No sólo se refiere a esta libertad estructural, sino también al “Haz lo tu mismo”, “Fotocopia tus ideas y difunde las”

ponsabilidades si no viene tamizado por un estímulo relacionado con lo lúdico, con el ocio y el tiempo libre.

Esto es importante y resume el potencial de los otros puntos de observación porque, un aspecto de interés de las iniciativas sociales que promueven el uso de la bicicleta –más allá de sus reivindicaciones de mejoras infraestructurales- es su incidencia en el plano social y cultural de la realidad urbana, transformando la percepción de las posibilidades de la bici en una ciudad como Madrid y generando entornos de socialización en torno a ello. La bicicleta, en esta red se convierte en algo más que un medio de transporte: es un medio de relación, de articulación social y, en ocasiones, de defensa de una organización urbana sostenible y una mejora medioambiental.

7. EN RED

Como podemos ver, la Masa Crítica, allá donde se manifiesta, no es siquiera un movimiento aislado. En su discurso y praxis conecta con movimientos y discursos más amplios, de ahí su rápido crecimiento ya que en muchas ocasiones son estos individuos de estos otros movimientos quienes toman la iniciativa de promover este evento. A nivel de contenidos nos encontramos en un periodo de fuerte cuestionamiento del uso del petróleo y las consecuencias que trae: luchas por un recurso escaso, alto coste energético en relación a la energía extraída, efectos medioambientales. La movilización ciclista es una forma más de apuntar hacia estos hechos. Pero en la *Critical Mass* también toma cuerpo la búsqueda de una mejora de la calidad de vida de forma inmediata y sostenible.

Pero no interesa la relación entre fenómenos globales y su interacción con las formas locales desde la práctica. Este proceso es lo que dota a cada expresión de características diferenciadoras. En Madrid, por ejemplo, hay diferentes asociaciones que llevan tiempo trabajando para hacer de esta ciudad un lugar más apropiado para los ciclistas. Pero actualmente no son estas asociaciones los nudos agregativos de las redes que promueven las diferentes iniciativas relacionadas con la Bicicrítica. Entre otros, son los talleres de auto-reparación de bicicleta, albergados en espacios auto-gestionados, los que juegan este papel. Algunos de estos espacios son okupados y otros no, pero el Movimiento de Okupación en Madrid provee y genera los principales recursos para que estas iniciativas sean posibles. A la inversa la Bicicrítica ha supuesto la puesta en contacto de un público más amplio con estos espacios y constituye una nueva fuente de crecimiento. Como ya hemos señalado, este es un hecho que coincide con la materialización de la Masa Crítica en otras ciudades europeas.

Nuestra hipótesis es que el crecimiento de la Bicicrítica en Madrid está relacionado, entre otros, con una intensa relación con los espacios auto-gestionados y un trasvase mutuo de contenidos y prácticas. El problema de la movilidad en las ciudades y la bicicleta como herramienta para mejorar esta situación tiene cada vez más importancia en el discurso y las prácticas de muchos centros sociales okupados. La búsqueda y autogestión de espacios para generar lugares de encuentro, reparación de bicicletas y de aprendizaje mecánico se ha convertido en unos de los puntos focales de la expansión de la Bicicrítica.

Insistimos en que la Bicicrítica aglutina a gran cantidad de perspectivas, motivaciones, prácticas e influencias, y las afines al Movimiento de Okupaciones es una de ellas. Pero también tenemos en cuenta que la dimensión de la okupación influye en estas otras realidades porque la Bicicrítica se sitúa como un potencial intermediador entre estas y las realidades múltiples que constituyen el Movimiento de Okupaciones. En efecto, es una novedosa y masiva puesta en contacto de personas que nunca habían concebido el uso y participación en este tipo de espacios. Observamos esta interacción entre “Bicicrítica” y Movimiento de Okupaciones allí donde toma cuerpo con más intensidad: en la labor de los talleres de auto-reparación de bicicleta.

La Bicicrítica en Madrid se convierte en un paseo, con las consecuencias que esto tiene: un ritmo lento, salpicado de conversaciones entre ciclistas y puntuales disputas con los conductores de los coches o peatones que se impacientan al ver que la riada de ciclistas nunca terminan de pasar. Estas cuestiones, unido al poco consenso que existe en el hecho de parar o no en los semáforos, hace que la masa se perciba disgregada. Pero también es el sustrato que acoge una de las características más interesantes de este paseo en Madrid que es su carácter espacialmente celebrativo y lúdico. El viejo lema “Usa la todos los días, celébralo una vez al mes” tiene especial éxito en Madrid. En este sentido es importante mesurar el éxito y las formas de esta cita mensual con la activación del imaginario y repertorio de acción colectiva local donde la fiesta ocupa un lugar muy importante, sobre todo como forma de financiación de los movimientos sociales, pero también como la “forma de ser de los madrileños”.

Cada Bicicrítica es una celebración y es tratado como momento especial del mes y en muchas ocasiones, la Bicicrítica termina en un final de fiesta donde se ofrece comida o bebida, la mayor parte de las veces, organizado por los talleristas que tienen mayor acceso a las oportunidades ofrecidas por los espacios autogestionados y quienes tienen más necesidad de conseguir efectivo que cubra las necesidades del taller. A nivel pragmático la fiesta es una forma de financiación de los talleres y de los centros sociales o de otros colectivos. Y la “fiesta” siempre es una especial ocasión para reforzar lazos y un recordatorio periódico de cómo acabó la Bicicrítica en otras ocasiones.

Otra característica destacada de la Bicicrítica en Madrid es la producción de “*merchandising*”, (camisetas, pegatinas) donde se aprecia el logotipo de la Bicicrítica y el sitio web. Es una interesante forma de difusión y de financiación y en gran parte de las ocasiones se genera por iniciativa de los talleristas. La venta de estos productos durante la Bicicrítica también ofrece a los ocasionales participantes una referencia de que existe una articulación social que sustenta el movimiento.

Los talleres están repartidos por diferentes espacios y su desarrollo depende de la iniciativa de los más habituales, pero se ha establecido un nexo común de unión de la mayoría de los talleres porque se han ido reproduciendo de forma generativa por el afán de expansión de los talleres iniciales, movimiento que se ha contagiado como una onda expansiva. Cada taller es autónomo, pero hay una invitación constante a participar de las decisiones o iniciativas que surgen en los demás y se ha establecido un principio de compartir la gestión económica de los fondos obtenidos de la Bicicrítica. Esto en la práctica se convierte en un hilo conductor entre diferen-

tes espacios autogestionados que albergan los talleres, que no tienen por sí mismo estas corrientes de comunicación formalizadas.

8. MADRID: LA *BICICRÍTICA* ES UNA CELEBRACIÓN Y LA BICICLETA ¿UNA INNOVACIÓN?

Madrid es nuestro centro privilegiado de observación por varias razones. Una es por el intenso crecimiento de este evento ciclista en los últimos cinco años, hecho que contrasta con el imaginario ciclista de la ciudad “Madrid no está echa para las bicis”. En definitiva, es una ciudad con reconocidos problemas de movilidad del flujo de tráfico, protagonizado por el vehículo a motor privado, y por la consiguiente contaminación ambiental (humos, ruidos).

El crecimiento de la *Bicicrítica* es parejo al crecimiento del uso de la bicicleta en las calles de Madrid. ¿Existe una relación? ¿Cuales son ahora las condiciones en Madrid que hace esto posible? Nuestra hipótesis de partida es que este cambio no se debe a una significativa transformación de las infraestructuras viarias. Entonces nos queda por dilucidar cuales son los factores que posibilitan esta transformación (sociales, culturales, económicos...), pero sobre todo, comprender los procesos por el cual se activa y reactualiza un repertorio de acción colectiva en torno a la bicicleta y si esto, influye en el incremento de su uso. En vez de plantearme ¿qué propicia el uso de la bicicleta? me pregunto ¿quién activa estas oportunidades y las ensancha?

Por eso en nuestro trabajo es importante atender a las dinámicas relacionales en torno a la bicicleta y por eso las técnicas de investigación antropológicas nos ayuda a mantener un seguimiento de los procesos de articulación de las relaciones interpersonales y más allá, una vigilancia de los procesos de reorientación espacial y significada de la ciudad teniendo en cuenta la perspectiva del filósofo Edward Casey (1996) quien sostiene que el espacio y el tiempo están contenidos en el “lugar”, pero atendiendo sobre todo la carga significativa que aportan las relaciones sociales.

Esta perspectiva es interesante aplicarla en la observación del fenómeno de la *Critical Mass* en cualquier ciudad del mundo, pero en Madrid se convierte en indispensable. Ya hemos mencionado que una de las características principales de la *Bicicrítica* y diferenciadores del resto es su intenso y conscientemente carácter celebrativo y lúdico. El viejo lema “Usa la todos los días, celébralo una vez al mes” tiene especial éxito y nutre una articulación organizativa que presume de carecer de líderes y de estructura formal. En este sentido es importante mesurar el éxito y las formas de esta cita mensual con la activación del imaginario local.

Muchos afirman que la Bicicleta en Madrid es ahora una moda, es novedoso, diferente, En este gran marco global y el pequeño de nivel local, pretendo identificar no solo los procesos en los cuales estos dos niveles convergen sino también interrogarme porque en este contexto la bicicleta, un invento decimonónico, se le atribuye un halo de innovación. Las diferentes iniciativas sociales relacionadas con la bicicleta se produce una paradójica compensación de términos que parecen antagónicos: desarrollo y decrecimiento.

Desarrollo, porque existe una casi obsesiva comparación con las políticas urbanas de otras ciudades europeas que se conciben como más modernas o desarrolla-

das, pero que ostentan una regulación urbana mucho más sostenible. Sentirse más europeo porque se va en bicicleta aporta elementos de legitimación para animar a las autoridades locales para la ejecución de proyectos urbanos menos agresivos con el medio ambiente.

Por otra parte, estas corrientes de legitimación apuntan a modelos urbanos de sostenibilidad, ya sea por la adscripción consciente a modelos ambientales y políticos de este tipo (como *Slow Movement*) o porque la propia práctica cotidiana del ciclismo en la ciudad genera la oportunidad de que se sientan identificados con este tipo de valores, por que el espacio y la dinámica de la ciudad se percibe desde una nueva perspectiva. Una perspectiva que se comparte en los contextos que estamos observando y que se activan para generar una presión colectiva.

Mi hipótesis de trabajo es que el lugar donde confluyen el desarrollo y el decrecimiento es en la concepción que la bicicleta es un medio que beneficia al individuo, pero también a la colectividad, en detrimento del vehículo a motor que encierra a los individuos en su inmediato, pero limitante beneficio.

Estos son algunos de los aspectos discursivos que en este estudio tratamos, para identificar los valores, tradiciones ideológicas, y movimientos afines que nutren esta forma de movilización y situarlos en el contexto socio-político actual que genera que el uso de la bicicleta se sitúe en el campo semántico de la Innovación, convirtiéndolo en un potente marco legitimador, en el de la Sostenibilidad y el de la Sociabilidad

9. BIBLIOGRAFÍA

- AUGE, Marc. (2009) "Elogio de la bicicleta". Editorial Gedisa. Barcelona.
- ABU LUGHOD, Lila (1991), "Writing against culture" en *Recapturing Anthropology. Working in the Present* de Richard G. Fox (ed.). School of American Research Advanced Seminar Series. Santa Fe
- BOURDIEU, Pierre (1979) "La distinción. Criterios y bases sociales del gusto". De Taurus (1998)
- CARLSON, Chris. (2002) "Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration" AK Press Oakland
- . (2008). "Nowtopia. Practical Rebellion & a new politics of work".
- CASEY, Edward (1996). "How to get from space in a fairly short stretch of time: Phenomenological Prolegomena". In Stephen Feld & Keith Basso (Eds.), *Senses of place* (pp.13-52). Santa Fe: School of American Research Press.
- CHAVES, O. (2009) "La Masa Crítica es como un centro social en movimiento". *Diagonal* nº 112, mayo.
- COLEMAN, G.; GOLUB, A. "Hacker practice. Moral genres and the cultural articulation of liberalism" en *Anthropological Theory*, Vol. 8(3): 255-277
- DELLA PORTA, D. (1996) "Movimenti Collettivi e sistema Politico in Italia. 1960-1995". Bari. Ed Laterza.
- DOMINGUEZ, D.; BEAULIEU, A.; ESTALELLA, A.; GÓMEZ, E.; SCHNETTLER, B.; READ, R. (2007). "Virtual Ethnography". *Forum Qualitative Social Research*, 8(3).
- ESTALELLA, A.; ARDÉVOL, E. (2007). "Ética de campo: hacia una ética situada para la investigación etnográfica en Internet". En: *Forum: Qualitative Social Research*. 8: 2. <http://www.qualitative-research.net/index.php/fqs/article/view/277/610>

- FOUCAULT, Michael (1966). "Las palabras y las cosas: una arqueología de las ciencias humanas / *Les mots et les choses. Une archéologie des sciences humaines* (1966)". de. s. XXI
- FURNESS, Zack (2005). "Put the Fun Between your Legs!: The Politics and Counterculture of the Bicycle" B.A. Pennsylvania State University
- GAMBA, J. (2008). "El movimiento de la Masa Crítica, que vive un moento de expansión, cumple cuatro años en Madrid" en *Diagonal* nº 86, 2-15 octubre
- HIMAEN, Pekka (2001). "The Hacker Ethic and the Spirit of the Information Age". New York. Random House
- HORTON, Dave; ROSEN, Paul; COX, Peter (eds) (2007). *Cycling and Society*. Hampton: Ashgate.
- JEYARAJA TAMBIAH, Stanley (1985). "Culture, thought and social action. An anthropological perspective". Cambridge: Mass.
- LEE, Jo; INGOLD, Tim (2006). "Fieldwork on foot: Perceiving, routing, socializing". In Simon M. Coleman & Peter Collins (Eds.), *Locating the field. Space, place and context in anthropology* (pp.67-86). Oxford: Berg.
- MARTÍNEZ LÓPEZ, Miguel. (2002). "Contextos y transversalidad: ¿aún con problemas al definir los movimientos sociales?" *Inguruak. Revista Vasca de Sociología y Ciencias Políticas*: 33: pp. 119-143
- MIRALLES-GUASCH, Carmen. (2002). "Ciudad y transporte: el binomio imperfecto" Barcelona. Ariel.
- PUCHER, John; BUEHLER, Ralph (2008). *Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany*. Transport Reviews 495- 528.
- RONDINELLA, Gianni. 'Masse in Bicicletta. Una pratica sociale anomala e l'immaginario urbano dominato dall'automobile. Esperienze di Critical Mass a Milano. Tesi di Laurea. Università IUAV di Venezia, Dipartimento di Pianificazione del Territorio.
- SÁNZ, Alfonso (2008). *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Madrid: Ministerio de Fomento.
- SASSEN, Saskia (1991). "Ciudad Global". Princeton University Press
- SHELLER, Mimi; URRY, John (2000). The City and the car. *International Journal of Urban and Regional Research* 24-4, 737-757.
- TARROW, Sydney (1997). "El poder en movimiento. Los movimientos sociales". La acción colectiva y la política. Alianza. Madrid
- TIN TIN, Sandar et al. (2010). Cyclists' attitudes toward policies encouraging bicycle travel: findings from the Taupo Bicycle Study in New Zealand. *Health Promotion International* 25-1, 54-62.
- TRANSYT (2010). *Guía de la Movilidad Ciclista. Métodos y técnicas para el fomento de la bicicleta en áreas urbanas*. Madrid: UPM-IDAE-Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- URRY, John; ELLIOTT, Anthony (2010). *Mobile Lives*. London: Routledge.
- URBANISMOEINFRAESTRUCTURAS-AYUNTAMIENTODEMADRID(2008). Plan Director de Movilidad Ciclista. En <http://www.munimadrid.es/portales/munimadrid/es/Inicio/El-Ayuntamiento/Urbanismo-e-Infraestructuras/Plan-Director-de-Movilidad-Ciclista?vgnextfmt=default&vgnextoid=09bceea83e67a110VgnVCM2000000c205a0aRCRD&vgnnextchannel=8dba171c30036010VgnVCM100000dc0ca8c0RCRD>
- VVAA (2006). "Memoria y resultados de los proyecto Estadísticas Bicis Madrid. www.pedalibre.org/documentos/resultadosestadisticabicismadrid.pdf
- WHITE, Ted (1992). "Return of the Scrocher" Green Planet Films
- . "We are Traffic" Green Planet Films
- YAGO, Glenn (1983). The Sociology of Transportation. *Annual Review of Sociology* 9,171-190.