

## REPENSAR LOS IMAGINARIOS DE LA MOVILIDAD URBANA PRESENTE, PARA COMPRENDER EL VALOR HISTÓRICO DE LAS IDENTIDADES QUE CIRCULAN EN EL ESPACIO PÚBLICO

**Martha Gabriela Solano Aguilar**

En este artículo se esbozarán las líneas teóricas generales sobre las que el presente constituye un eje indiscutible para comprender las relaciones entre la movilidad urbana y la producción de imaginarios. Dentro de esta lógica, el ciclismo se propone como un fructífero objeto de estudio, indispensable para comprender los marcos emergentes que inciden en la construcción del espacio público.

Se cuestionan las formas en las que hemos aprendido a pensar la historia y la forma en que éstas establecen relaciones con las maneras en que nos hemos habituado a considerar el pensamiento científico, sobre la base de que en los últimos tiempos una de las discusiones epistemológicas más importantes surge entorno a la pregunta sobre los límites de la realidad, justamente sobre aquellos que proponen distinguirla de lo virtual.

La construcción de la identidad se coloca como la esencia que trasciende a las relaciones sociales que emergen en el espacio público, y la visibilidad de tales identidades se reposiciona como una función social e histórica de la investigación.

Las discusiones acerca de “la realidad” han tenido diferentes momentos en la historia de la filosofía del conocimiento. Sin embargo, popularmente se reconoce que en los últimos tiempos esta discusión se retoma como consecuencia del auge y la conceptualización de la era digital. De ahí que sea, como ha señalado Román Gubern (2000:205), a partir del hecho de que los sueños para el soñador se perciben como “reales”, y no como sueños, que el mundo de la imaginación se vuelve algo existente.

El valor social de los imaginarios sobre la movilidad cruza justamente con el análisis y la comprensión de su presencia dentro de los marcos de visibilidad, igual que de su validación en las mentes como situaciones deseables.

Así “lo deseable” para los que buscan alcanzar los parámetros de la movilidad sustentable es factible. Y cómo no podría serlo frente a las cualidades que presenta hoy en día el tránsito cotidiano, porque es un hecho que en ocasiones las realidades que puede generar la fantasía son menos asombrosas que las que ocurren en el mundo “real”.

En este sentido, la observación de las peculiaridades que acompañan las movilizaciones contemporáneas nos ayudan a entender la importancia de “las creencias” para comprender también los límites de lo posible.

Primero, la observación de lo cercano deja un rastro de evidencias del carácter cotidiano que llegan a adquirir los hechos a veces “ilógicos” que acompañan la movilidad. Los referentes “reales” que nutren nuestros imaginarios relativos a la movilidad urbana están llenos de sucesos tan ordinarios hoy como impensables antaño, tan comunes a nuestros sentidos y a la vez tan inverosímiles ante los de aquellos que desconocen ciertas realidades.

Comienzo por mencionar la imagen estereotipada que describe la ineptitud de la mujer para conducir un auto, con su implícito discurso de “esto es cosa de hombres”, reforzado por la idea de que las mujeres se maquillan sobre el volante mientras manejan.

Además se encuentran en la realidad “real” paisajes tan sorprendentes alrededor de las acciones que otros sujetos pueden llegar a hacer para ir de un lugar a otro, que parecen imágenes provenientes de historias de ficción en donde, por ejemplo, el deseo de migrar mediatizado ha puesto a la vista del mundo la manera en que grupos de latinoamericanos -sean hombres, mujeres o niños- viajan almacenados en trailers como si fueran cigarrillos en caja, que se empaacan con el objetivo de cruzar la frontera norte de México para llegar a los Estados Unidos.

También hoy, las condiciones de tránsito hacen que para algunos padres resulte “necesario” concebir que los niños viajen solos en la parte de atrás de camionetas de lujo, colocados en asientos individuales especiales, no espaciales, en donde viajan “muy seguros” con cinturones y desde donde ven la televisión con audífonos inalámbricos que los aíslan del entorno.

Y cómo olvidarnos de los típicos interlocutores de celulares identificados por actitudes que antes podrían haber sido calificadas de locos, productos de conversaciones telefónicas que les permiten moverse mientras hacen aspavientos con oyentes inexistentes a la vista; y qué decir de los motociclistas con cascos y trajes de cuerpo entero convertidos en verdaderos astronautas... en fin.

En medio de estas acciones otrora inverosímiles es que “lo real” y “lo posible” es sólo lo que cada uno cree posible a partir de lo que sabe o vive. A partir de aquello que uno experimenta de forma directa o vicaria. Es decir, tanto lo posible como lo real vienen de aquello que cada uno considera vivido por que paso por el cuerpo o por la mente, algo que sin importar su origen suena factible.

Sin embargo, los límites de la realidad más inesperados acerca de las formas de movilidad se instalan alrededor de referentes verídicos relacionados con los hechos más crudos de la historia contemporánea. Entre ellos encontramos los desplazamientos de tanques de guerra que a su paso destruyen cuanta vida existe, igual que las naves marítimas que deambulan en la superficie o el interior del mar como lanza misiles.

Los objetivos de la movilidad actual tienen que ver con el vuelo imperceptible de aviones espías dispuestos a sobrevolar por territorios ajenos; y con los alcances de los planes más mediatizadas de los últimos años: los impactos voluntarios de aviones sobre las torres gemelas de Nueva York.

El contexto de sociopolítico y económico que rige nuestras movilidades indica que resulta trascendental “repensar” cómo “las creencias” sobre la movilidad y los ideales sobre las movilidades posibles se convierten hoy en “realidades existentes” o “realidades deseadas”. Al grado de que ambos tipos de realidades adquieren significados, se materializan en objetos y acciones concretas, y hasta tienen consecuencias que antes no se consideraban posibles ...tal vez por que no habían sido imaginadas.

Desde este punto de vista, y para concebir “lo real” de la movilidad urbana, hay que entender el legado cultural de lo que hay en la mente humana: no salgo, hasta que llegue mi marido, he oído decir a la esposa porque no sabe manejar o porque se le descompuso el carro. Es verdad que los grados de movilidad cruzan con las capacidades, pero entre no tener carro y no poderse mover hay una gran diferencia, esa misma que hace que en nuestro país todos los días miles de minusválidos salgan a la calle, aunque no tengan carro ni quién vaya por ellos.

Los imaginarios sobre movilidad están mezclados no solo con las formas de vida que creemos posibles, si no de forma muy importante con aquéllas que creemos dignas, con aquéllas mediante las cuales nos hemos acostumbrado a percibir el mundo, con las que hemos vivido y, por supuesto, a partir de las cuales generamos y delimitamos nuestras maneras de movernos. Los imaginarios sobre la movilidad influyen en nuestras decisiones sobre si es posible salir o no, a qué hora, a dónde ir, en qué y por dónde llegar. Y es alrededor de estos referentes que podemos pensar sobre nuestras acciones inmediatas o futuras. Al fin de cuentas nuestros imaginarios son lo que somos: lo que creemos que podemos “ser” y lo que nos hace movernos.

En este sentido, resulta imposible pensar los imaginarios sobre la movilidad urbana sin considerar la identidad: este “ser postulado” que, como señala Zygmunt Bauman (2005:39), indica el horizonte hacia el que se debate el individuo y por el que valora, censura y corrige sus movimientos. Así pues, es claro que la vida de cada uno de nosotros supone “creer” en cierto tipo de movildades y negar la existencia o efectividad de otras.

La figura del ciclista se recompone a partir del valor que adquiere dentro del marco de los requerimientos actuales de movilidad urbana. “Los ciclistas” construyen con su transitar el escenario del espacio público. Son ellos los sujetos que validan los discursos sobre lo real y lo posible a la vez, es decir sobre la movilidad deseable dentro del marco de la movilidad sustentable y sobre la movilidad poco creíble (o como dicen algunos “realista”) dentro del marco de la movilidad actual.

Los ciclistas se “conectan” mediante la comunicación globalizada y de este modo se posicionan por medio de la Internet dentro de una nueva dimensión de realidad. Sus posturas surgen como elementos complementarios respecto a los panoramas digitales donde se exhiben discursos en los que se habla de las ciudades deseables; y donde los escenarios propios de ciclismos locales adquieren sentido mundial.

Las consecuencias de estas relaciones que se construyen por medio de la comunicación digital son muestra de la existencia de nuevos espacios públicos en los que se da cabida a nuevas maneras en que los seres humanos pueden agruparse, y sobre todo a otras formas de hacer política que nacen y se desarrollan fuera de los marcos partidistas, que apelan tanto al espacio físico por medio de requerimientos específicos respecto a la infraestructura y la seguridad vial en las calles, como a la constitución de espacios públicos virtuales en donde poco a poco se hacen más eficientes las redes que ofrece el ámbito intangible de lo colectivo.

La era digital conmociona el papel de la difusión del conocimiento, en este caso advierte sobre las concepciones que insisten en informar acerca de lo adecuado para la vida futura. En principio, los discursos suponen que la producción y la circulación de ideas y de información sobre la movilidad sustentable incrementan las posibilidades de actuar o de pensar sobre las condiciones de la movilidad urbana en la realidad presente.

Asimismo, dan cuenta de engranajes que generan nuevos referentes históricos, que se conjugan en la producción y reproducción de imaginarios sobre los cuales parece necesario cuestionarnos, y sobre los cuales ya están tejiendo las nuevas condiciones estructurales de los imaginarios sobre la movilidad urbana y los términos de su verdad.

Estos escenarios del espacio público ofrecen elementos analizables desde los cuales ha sido posible reconsiderar la necesidad de elaborar objetos de estudio acordes con marcos que nos inserten en papeles que implican la participación simultánea con la realidad presente, es decir, con la percepción y la observación inmediata, para constituir por medio de la labor científica un eje fundamental para entender el presente como parte de la historia, y por lo tanto, para estudiarla y pensarla como proceso.

Dentro de este marco conceptual sobre los procesos históricos que generan las sinergias presentes es que las formas en que transitamos se relacionan con nuestras ideas, las maneras en que el transporte y los modos de vida son aquellos “actos” en que la movilidad cotidiana construye los nuevos espacios públicos

Desde este punto de vista las configuraciones locales de la movilidad urbana invitan a “repensar” la historia como parte del presente y como parte constitutiva de los marcos que delimitan el espacio público. Los imaginarios sobre la movilidad urbana se convierten en partes constitutivas de un objeto de estudio compuesto por una narración de lo observado, lo cual implica, como señala Massimo Modonesi (2005:194) plantear el problema de “lo observable”. Hacer de nuestros estudios lo que el mismo Modonesi condensa en la problemática de “el historiador y su tiempo”.

La construcción histórica del presente supone también que desde la ciencia se amplíen los referentes sobre los significados del movimiento y la movilidad en la vida social; para que uno se atreva a preguntarse por qué a pesar de los avances tecnológicos, y el gran auge del automóvil, la bicicleta sigue siendo utilizada prácticamente en todo el mundo, aún por las personas que no carecen de recursos económicos; y por qué, también hoy, el uso de la bici constituye para algunos una bandera en la lucha por el medio ambiente, mientras que para otros esta posibilidad queda descartada por considerarse poco lógica, ridícula o hasta imposible.

Así es como el resultado de la contraparte de los usos de la bicicleta, percibidos por muchos como anacrónicos, se consolida a partir de aspiraciones humanas que se rigen por anhelos civiles de movilidad sostenible.

La construcción del espacio público a partir de las peculiaridades de la movilidad urbana adquiere un sentido histórico que cruza de manera trascendental con las costumbres, las razones de uso de los medios de transporte y las formas de vida.

Del mismo modo, las luchas ciudadanas por la generación, extensión y legitimación de imaginarios de ciudades sustentables internacionaliza y multiplica los usos cotidianos de la bicicleta. Mientras que los alcances de los imaginarios sobre el ciclismo rebasan lo local y recolocan la bicicleta como parte de la historia de la humanidad, tanto que no sería de extrañar, que debido a estos sueños de cambiar la calidad de vida en el mundo “andando en bici”, la bicicleta fuera nombrada patrimonio de la humanidad.

Las fases de estos fenómenos ciclistas son analizadas en un momento de la historia que señala contextos adversos para la realización de esta práctica, como el incremento de accidentes viales, la construcción de autopistas, la puesta en marcha de trenes de alta velocidad o la globalización de la industria automotriz. Sin embargo, el ciclismo urbano más que extinguirse se mantiene y nuevos sujetos se incorporan a su práctica reconfigurando el estado de la movilidad y la propia percepción histórica sobre el uso de la bicicleta. Es así como se entiende que las cualidades físicas del mecanismo de este vehículo contribuyen a la producción de su visibilidad, y dan sentido y movimiento a su existencia como expresión callejera de los deseos, reclamos y necesidades sociales.

Las relaciones que a lo largo de la historia delimitan los usos de la bicicleta nos indican que los énfasis en las variedades han estado entrelazados con necesidades específicas y formas de vida particulares, desde las cuales se va perfilando el establecimiento de prioridades que tuvieron que ver con realidades tan dispares que van desde el abastecimiento en tiempos de guerra, la seguridad en ciertas zonas, el placer deportivo o hasta la prohibición de su uso como ocurrió hace años en la zona centro de Guadalajara. Cualquiera que sea el motivo es un hecho que hoy hay humanos dispersos por todo el planeta que encuentran todavía encantadora la “birula”, como se le nombra cariñosamente en algunos lugares de México a medio de transporte.

La batalla entre el cuidado del medio ambiente y los anclajes de una sociedad atascada por el consumo explota los sentidos en medio de nuestras formas de vida, mismas en las que nos ha tocado vivir como herencia de la historia de las movilidades. Pero en las que no obstante los cambios adquieren cierto ritmo vertiginoso cuando notamos la velocidad a la que se incrementan las plataformas tecnológicas para hacer uso de los medios de comunicación en movimiento y las inversiones en infraestructura *ad-hoc* por parte de las poblaciones del mundo; así como en las implicaciones sociales y culturales que suponen la imagen que da poseer un auto es tan real, como la publicidad que afirma: todos tenemos un Jetta en la cabeza.

Estos imaginarios nos remiten a otras dimensiones culturales de la movilidad urbana que nos indican que también en este ámbito la realidad imaginada y la realidad “real” son ya la misma cosa. Para qué seguir discutiendo la cuestión de la realidad cuando el comportamiento humano está inmerso dentro de hábitos tan elocuentes. Basta con entender por ejemplo la construcción de la identidad respecto al uso de un auto, específicamente la valoración del propio ser humano propietario del no propietario; además de los grados de masculinidad en los poseedores de acuerdo al tipo de auto o el autoconcepto que supone para cualquier actor social “tener un carro”.

Los resultados de los estudios de Mike Featherston (2005:2) sobre los imaginarios y deseos de andar en un automóvil individual se tejen con la idea de que en un auto el chofer está listo para vivir en libertad, literalmente: to go anywhere or to move and dwell without asking permission. Claro, que esto no incluye los gastos que puedan representar el combustible ni el seguro médico. Fuera o no de la realidad, los imaginarios descubiertos sobre el auto señalados por Featherston (2005:2) nos ayudan a entender cómo es que este vehículo representa cierta “protección comfortable” a partir de la percepción social de que te encierra en un espacio privado, y de cómo los designios mercantiles tienen atrapadas las formas de vida en los modos de movilidad que indican su uso.

Asimismo, en medio de estos referentes es que nace la pregunta por la visibilidad de los ciclistas, esto es, justo a partir de la construcción de la identidad y del espacio público, los ciclistas llaman nuestra atención. Y es que, por principio de cuentas, las prácticas ciclistas se proponen como un mecanismo para ampliar los lugares y mejorar las condiciones de uso de la bicicleta como medio de transporte urbano. Pero sobre todo buscan la atención social de una problemática por parte de las autoridades y de todos aquellos que con nuestra labor buscamos hacer algún aporte, debido a que en el imaginario social mundial la bicicleta es el vehículo que se percibe con mayores cualidades benéficas para los habitantes del planeta. En este sentido, las peticiones de los ciclistas atraviesan el imaginario social y proponen pasar de lo individual a lo público, como pocos movimientos en la actualidad. Y esta cualidad no es despreciable en los últimos tiempos, ya lo dijo Bauman (2005:81): las reivindicaciones sociales se encuentran huérfanas.

La historia de los movimientos sociales en nuestro país es también un referente que nos ayuda a revalorar los brotes ciclistas en nuestra ciudad, si bien por un lado esto podría parecer una moda burguesa, por otro lado, en los últimos tiempos pocos movimientos alcanzan a revelarse como algo extensible a toda la población como los que acompañan la vindicación del ciclismo urbano.

En este sentido, el fenómeno ciclista requiere de investigaciones presentes que actualicen las experiencias existentes en nuestro país. Desde las cuales se pueda evaluar la forma en que estas estrategias funcionan y afectan la visibilidad de la diferencia en el imaginario cultural; y las formas en que la raíz de esta diferencia se desarrollan en los modos en que transitamos. Las formas en que la población genera identidades más armónicas,

similares a las que según Bauman podríamos aspirar, es decir, aquellas que habitan en la unidad (¿a pesar de?) la diferencia y preservan la diferencia en (¿a pesar de?) la unidad (2005:94).

Así, la vida contemporánea evidencia elementos desde los cuales se replantea el rol histórico de los ciclistas y su participación en la construcción del espacio público. Y la función de los ideales de los ciclistas mexicanos congrega aspectos centrales en el estudio de los imaginarios. Los anhelos de transitar en bicicleta por las calles del D. F. hace unos años pudieron ser un sueño, pero su injerencia en la configuración de la organización de la movilidad urbana en nuestro país hoy es un hecho tangible.

En Guadalajara, un ciclista expresa su opinión luego de un accidente en que muere una joven ciclista: si el poder de un coger de un minibus tiene el poder de paralizar a una familia. El poder de los ciclistas tiene el poder de parar a una ciudad.

La organización social nos indica por qué los imaginarios sociales se nutren más de la idea de una “irresponsabilidad individual” en los accidentes de autos y menos de cómo se cree que se ha incrementado la muerte de los peatones y los ciclistas con relación al uso del auto.

La expresión social también señala la importancia social de superar en los imaginarios la etapa en que la responsabilidad de los accidentes viales recaiga en los chóferes, para que los accidentes dejen de ser considerados como errores del comportamiento humano y puedan ser considerados, como señala Featherston (2005:7), como parte de un problema sistémico, que concierne a la salud, a las políticas públicas y a la manera en que está organizada la sociedad.

A partir de estos referentes las funciones sociales de la organización de la movilidad urbana entonces también tienen otro sentido. Y la producción y reproducción de los modos de transportarnos se inserta en el debate de las formas de vida como una dimensión que debe ser incluida en el debate sociopolítico y científico.

Estas relaciones también nos permiten comprender la trascendencia de los imaginarios sobre la movilidad y, específicamente, señalar que esto de algún modo niega la emergencia de un factor que ya comienza a ser obvio, aquel relativo al papel de los gobiernos sobre la vulnerabilidad humana.

Actualmente, más allá del tiempo y el espacio en sentido fijo, es el movimiento el que nos permite concebir los procesos sociales; es en él que las funciones sociales adquieren valor. Un valor que en el caso de los vehículos indiscutiblemente se vincula con la aceleración de los modos de vida y sus exigencias consumistas. De tal modo que no es ya posible disociar la cultura del consumo del diseño y la concepción de los medios de transporte. Todos en conjunto corresponden al mismo sistema que sugieren las culturas, y su consecuente repercusión en las prioridades de la movilidad urbana.

La velocidad de cambio asesta un golpe mortal a la idea de durabilidad: “viejo” o “de larga duración” se convierten en sinónimos de pasados de moda, de anticuados, de cosas que han “durado más tiempo que su utilidad” y que, por tanto, están destinadas a terminar en breve en el cubo de la basura (Bauman, 2005:157).

Estas ideas contrastan fuertemente con el sentido de la sustentabilidad, pero paradójicamente la bicicleta va demostrando que por algún motivo su período de vida se prolonga. Y el estudio de las culturas de la movilidad urbana se convierte en un elemento que retoma la importancia de la labor histórica como las posibilidades de generar aproximaciones metodológica con lo que está delante nuestro.

La simultaneidad entre la disciplina y el proceso no pretende estudiar el pasado de la bicicleta sino el presente mientras transcurre, porque asume que comprender sus usos es fundamental porque es movimiento y proceso.

El ciclismo por su parte evidencia ciertas articulaciones, que hablan de lo que Massimo Modonesi (2005:199) describe como el “cruce de temporalidades”. Es decir, existe en la práctica del ciclismo un carácter operatorio de su relación con el pasado y su aptitud para responder a las exigencias del presente, que no necesariamente esta articulación corresponde con la real distancia cronológica entre la invención de la bicicleta y sus usos.

El presente como punto de partida para tratar de entender el ciclismo constituye a su vez “un momento de condensación histórica con implicaciones para el porvenir” (Modonesi, 2005:200). Por que si bien es cierto que, como señaló Agier (1997:179), los inventarios que podríamos multiplicar muestran qué tan abusivo es calificar de “culturales” las características del habitat que de hecho son, antes que todo, resultados de opciones políticas tomadas, sea local o nacionalmente, en torno al desarrollo y ordenamiento social y urbano, también se debe como él mismo indica, dar cuenta de las identidades que se construyen en el contexto sociológico urbano, el cual está hecho de experiencias e imágenes indisociablemente entretejidas.

La observación de las acciones de los ciclistas contemporáneos tiene entonces como objetivo explícito comprender y pensar históricamente las sociedades contemporáneas, para reconocer la historicidad del presente, es decir, para descifrar los procesos sociales que conlleva la construcción histórica de las sociedades actuales y – paralelamente- entender el presente como un proceso histórico en curso.

Por otra parte, al poner en el centro del debate los modos de movilidad presentes se aboga por la difusión de los propios patrones de movilidad observados, desde los cuales se establece que el conocimiento del presente regenera los imaginarios, al cuestionar su validez dentro de los marcos del desarrollo social.

La organización social que reproduce la movilidad urbana no puede prescindir del futuro como posibilidad, como un elemento que opera en las mentalidades, en los imaginarios, y que, por tanto, es constitutivo y constituyente de la realidad histórica (Modonesi:201).

Hacer aportes sobre el sentido social de los imaginarios sobre el ciclismo adquiere consistencia en contraste con el espacio público, en la medida en que las formas de transitar tienen que ver con comprender las formas en que la movilidad repercute en la construcción de la identidad y a su vez, las maneras en que la identificación con ciertos comportamientos permiten la reproducción de identidades.

La observación del fenómeno del ciclismo, en nuestra sociedad, permite distinguir lo que aquí sucede a diferencia de lo que pasa en otras ciudades. Así, por ejemplo, junto a la tendencia de generar instancias oficiales que requieren para su desempeño de la habilidad de conducir una bicicleta, se encuentran también por una parte, el lado de la política sobre la identidad que nos habla de cierta presencia de ciclistas marginados, y por otro lado, se observan evidencias de la existencia de comunidades de ciclistas en busca de expresión por medio de una incipiente organización.

A partir de estas distinciones sobre los tipos de ciclismo, la imagen de la igualdad constituye hoy lo que Bauman (2005:29) describe como “el paradigma de la cuadratura del círculo”, en otras palabras: los ciclistas existen y cada uno es diferente pero el mismo, separado pero inseparable, independiente pero unido.

Así, la práctica del ciclismo constituye hoy en día parte del movimiento que se genera en medio de la globalización, es decir, es parte de las transformaciones que están afectando a las estructuras, las condiciones

laborales, las relaciones interestatales, la subjetividad colectiva, la producción cultural, la vida cotidiana y las relaciones entre el ser y el otro.

De este modo, el fenómeno ciclista local se apuntala en el centro del espacio público y sus formas concretas aparecen como nichos desde los cuales la identidad se conecta con el espacio público. Y, en este caso, coinciden con lo que Bauman advierte: “Hay un espacio más bajo que abajo, un espacio inferior al fondo. En este espacio cae (o, más correctamente, se empuja a) la gente a la que se niega el derecho a *reivindicar* una identidad distinta de una clasificación imputada e impuesta, la gente cuya demanda no se admitirá y cuyas protestas no serán escuchadas (2005:89).

La igualdad en el ámbito de la movilidad urbana propone aglutinar la verdad de cada sentimiento, de cada estilo de vida y de cada conducta colectiva, cosa que sólo es posible si uno analiza el contexto político, social y cultural en el que se desarrolla un fenómeno concreto, además del fenómeno en sí.

Evidentemente, este fenómeno local muestra la ambivalencia de la identidad: nostalgia por el pasado junto a conformidad absoluta con la “modernidad líquida”. Sin embargo, revelar justamente estas tendencias opuestas es la única vía para anular los efectos negativos y planetarios de la globalización para utilizarlos de una manera positiva: abrir el camino a las identidades cerradas sin dañar las identidades abiertas. Aceptar, como sugiere Bauman.

Uno se concienza de que la “pertenencia” o la “identidad” no están talladas en la roca, de que no están protegidas con garantía de por vida, de que son eminentemente negociables y revocables. Y de que las propias decisiones de uno, los pasos que uno da, la forma que tiene de actuar (y la determinación de mantenerse fiel a todo ello) son factores cruciales en ambas. En otras palabras, la gente no se platearía “tener identidad” si la “pertenencia” siguiera siendo su destino y una condición sin alternativa. Comenzarán a considerar una idea semejante sólo como tarea que hay que llevar a cabo sin cesar en lugar de una sola vez (2005:32).

La observación y el análisis de las formas de transitar y de las maneras en que tales formas establecen la conectividad internacional entre los sujetos hace hoy de la visibilidad del uso de la bicicleta una realidad, que aún en su carácter “intangible” motiva a grupos de la población de las grandes ciudades y del mundo entero a creer que es posible hacer cambios que incidan en las formas actuales de vida y sus implicaciones en la configuración de la movilidad urbana.

## BIBLIOGRAFÍA

- Agier, M. (1997). *La ciudad: sentidos y representaciones*. Nueve estudios sobre el espacio, representación y formas de apropiación. Hoffmann y Salmerón Coord. D. F.: Ciesas-ORSTOM. ISBN 968-496-334-3
- Bauman, Z. (2005). *Identidad*. Editorial Losada. ISBN 84-96375-20-X
- Featherstone, M. (2005). *Automobilities*. Automobilities. Featherstone y Thrift Ed. London: SAGE Publications ISBN 1 41291089 7
- Gubern, R. (2000). *El eros electrónico*. México: Tauros. ISBN 968-19-0793-0
- Modonesi, M. (2005). *Hacia una refundación de la historia contemporánea*. Coordenadas sociales más allá del tiempo y el espacio. Berenzon y Calderón Coord. UAM. ISBN 968-5720-27-4