

ZUEV, Dennis; PSARIKIDOU, Katerina i POPAN, Cosmic (eds.) (2021)
Cycling Societies: Innovations, Inequalities and Governance
 Abingdon: Routledge, 296 p.
 ISBN 9780367336615

Fa temps que soc escèptic amb el que considero que és una proliferació excessiva de volums acadèmics editats (és a dir, que recullen contribucions de diversos autors). La meua impressió és que generalment es tracta de reculls de contribucions desiguals, que sovint responen més a l'objectiu d'afegir una publicació més al currículum per part dels autors i a vendre'n algunes còpies a preus elevats a biblioteques universitàries per part dels editors, que no pas a una voluntat col·lectiva de desenvolupar una contribució significativa sobre un tema determinat. Per descomptat, hi ha excepcions a aquesta tendència: en els millors casos, un llibre editat ofereix una varietat de perspectives enriquidora que suposa un abans i un després en l'estat de la recerca sobre el tema que l'ocupa.

Feta aquesta clarificació inicial, les virtuts i els vicis de l'objecte de la present ressenya em semblen comparables als de la majoria de volums editats. Sens dubte, el mèrit més gran de *Cycling Societies* rau en la varietat de contextos geogràfics que inclou com a casos d'estudi. En un context on la majoria de recerca sobre ciclisme urbà prové o bé de països nord-europeus amb una forta tradició ciclista (els Països Baixos, Dinamarca o Alemanya) o bé de països anglosaxons fortament dominats per una cultura de l'automòbil (els Estats Units, el Regne Unit, Austràlia), és una bona notícia que el llibre inclogui casos de contrades tan diferents com Brasil, la Xina, Sud-àfrica o Colòmbia. D'altra banda, aquests casos no es limiten a parlar de països en vies de desenvolupament, sinó que també inclouen estats com ara França, Dinamarca o el Regne Unit, amb la qual cosa aconseguixen una mirada realment global sobre aquesta qüestió.

En termes generals, l'objectiu del llibre consisteix a explorar el ciclisme urbà com a component integral de la societat, més enllà de mostrar una visió simplista del ciclisme com a eina per promoure la mobilitat sostenible. En aquest sentit, l'obra concep el ciclisme urbà com una «constel·lació de pràctiques» sociomaterials establertes o emergents que s'integren i que interactuen amb la societat en la qual s'emmarquen. D'aquesta manera, el llibre entén la «ciclomobilitat» com un nou règim emergent que podem contraposar amb el sistema establert de l'automobilitat (Urry, 2004). En comparació amb el tractament majoritari des de l'àmbit de la mobilitat urbana —que tendeix a veure el ciclisme de manera merament instrumental i considerar-lo com una pràctica inherentment desitjable—, el llibre entén el ciclisme com una pràctica complexa i variable a través de diferents entorns geogràfics i socials.

Tot i la seva riquesa, aquest enfocament teòric —juntament amb la varietat de perspectives presentades— provoca que el llibre sigui més apropiat per a acadèmics amb un interès i un coneixement previ sobre ciclisme urbà, que no pas per a investigadors i estudiants poc familiaritzats amb el tema. Malgrat que suposadament alterna capítols més acadèmics amb uns altres de caràcter més pràctic o aplicat, el to de la majoria de capítols està clarament destinat a un públic acadèmic en l'àmbit de les ciències socials. Per a qui busqui una visió més pragmàtica des del món de la mobilitat i l'urbanisme, el ja clàssic *City Cycling* (Pucher i Buehler, 2012) i el més recent *Cycling for Sustainable Cities* (Buehler i Pucher, 2021) segurament segueixen oferint millors volums introductoris

sobre ciclisme urbà. En referència a una perspectiva més social, el mateix es pot dir de Vivanco (2013).

Tal com suggereix el títol, el llibre està estructurat en tres grans temes o seccions: innovacions, desigualtats i governança. Aquestes seccions ofereixen una estructura efectiva per cohesionar el volum, tot i que el capítol introductori no justifica explícitament l'elecció d'aquests tres temes per sobre d'altres que podrien ser igualment rellevants. Valgui la tautologia, segurament la secció sobre innovació és la més innovadora: la recerca acadèmica sobre l'«esmartificació» del ciclisme és un tema de creixent rellevància social, però que segueix sent relativament incipient a nivell de recerca acadèmica. Les altres dues seccions resultaran més familiars: segurament cada lector hi trobarà casos d'estudi concrets que cridaran la seva atenció per sobre d'uns altres. Tal com és habitual en volums editats, alguns capítols potser resulten excessivament curts i, com a conseqüència, semblen un xic prescindibles; potser és una tendència difícil d'evitar, però segurament hauria estat més interessant incloure-hi menys capítols però que fossin més substancials.

D'entre els disset capítols que conformen el llibre, la majoria de lectors probablement consideraran que els introductoris de cada secció són els més útils, ja que ofereixen un repàs més complet de l'estat de la literatura recent sobre els temes centrals del llibre (innovacions, desigualtats i governança). En particular, la visió d'una «política ciclista integral» desenvolupada per Ester Anaya-Boig al capítol 2 ofereix un marc conceptual valuós, tant a nivell acadèmic com de cara al desenvolupament de polítiques públiques. D'entre la resta de capítols, també en destacaria l'originalitat de la contribució de Cosmin Popan (capítol 15), que explora el fenomen emergent dels *riders* que realitzen entregues a domicili a tra-

vés de plataformes digitals (Deliveroo o Glovo). Tal com apunta Popan, aquestes plataformes es basen en una racionalitat neoliberal i en l'ús extensiu de dades de monitoratge, que busquen maximitzar l'eficiència dels desplaçaments ciclistes a costa de la salut i de les condicions laborals dels treballadors.

Amb alguna excepció, la majoria de capítols són de caràcter qualitatiu. Tot i que això ofereix un bon correctiu al predomini d'estudis quantitius sobre mobilitat ciclista, hi he trobat a faltar algunes contribucions de caràcter més analític —així com una presència més elevada de gràfics i mapes— que haurien pogut aportar una visió més rodona de les problemàtiques tractades al text. La secció sobre desigualtats se centra fonamentalment en desigualtats socials (dimensió de gènere o discapacitats físiques), però trobo que també hauria estat interessant complementar-la amb una perspectiva més geogràfica sobre la interrelació entre patrons de mobilitat amb bicicleta i desigualtat urbana. Potser perquè és un tema d'especial interès per a mi, però en un context de creixent polarització entre centre urbà i perifèria a ciutats d'arreu del món, prestar atenció a aquesta dimensió espacial em sembla imprescindible de cara al desenvolupament d'una cultura ciclista inclusiva.

En resum, el volum ofereix una bona panoràmica de l'estat actual de la recerca qualitativa sobre ciclisme urbà des d'una gran varietat de perspectives geogràfiques i teòriques, més enllà d'un enfocament estret del ciclisme com a sistema de mobilitat sostenible. Tot i reunir alguns dels defectes habituals dels volums editats, el fet de llegir-lo serà profitós per a aquells acadèmics que vulguin estar al dia de les últimes tendències de recerca sobre ciclisme urbà des d'un punt de vista social, i en particular per a aquells que sentin interès sobre temes d'innovació tecnològica, desigualtats socials i governança.

Referències bibliogràfiques

BUEHLER, Ralph i PUCHER, John (eds.) (2021). *Cycling for Sustainable Cities*. Cambridge: MIT Press.

PUCHER, John i BUEHLER, Ralph (eds.) (2012). *City Cycling*. Cambridge: MIT Press.

URRY, J. (2004). «The “System” of Automobility». *Theory, Culture & Society*, 21 (4-5), 25-39. <<https://doi.org/10.1177/0263276404046059>>

VIVANCO, Luis A. (2013). *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. Abingdon: Routledge.

Samuel Nello-Deakin
Universitat Autònoma de Barcelona
samuel.nello@uab.cat
<https://doi.org/10.5565/rev/dag.876>



© del autor