



Casa abierta al tiempo

Universidad Autónoma Metropolitana
Unidad Xochimilco

División de Ciencias Sociales y
Humanidades

“Los ciclismos urbanos como forma de acción colectiva”

Luis Daniel Rosas García

Idónea comunicación de resultados para optar al grado de Maestro en
Psicología Social de Grupos e Instituciones

Directora: Dra. Minerva Gómez Plata

Sinodales: Dra. María de los Ángeles Moreno Macías
Dra. Verónica Gil Montes
Dr. Alejandro Ríos Miranda



Ciudad de México, 2021

Contenido

Agradecimientos	4
Introducción	6
Justificación	14
I. ¿Psicología social y ciclismo? Construyendo un objeto desde la psicología social	17
II. Métodos más allá de lo estático	34
El campo y sus imponderables	49
III. Las prácticas ciclistas en la ciudad de México	55
Los ciclismos urbanos desde los recorridos etnográficos. El rodar como dispositivo.....	55
El sur-orienté de la ciudad	66
Las fronteras imaginarias de la ciudad.....	75
IV. Algunas puntualizaciones sobre lo político.....	84
V. Los grupos ciclistas y la acción política.....	95
El ciclismo desde Xochimilco. La acción colectiva desde la tradición.....	95
La acción colectiva en la crítica de la ciudad. #Yoprotejoelhumedal	105
Las movilizaciones ciclistas y la disputa por el espacio.....	113
VI. Reflexiones finales.....	126
Los ciclismos singulares	127
Los aparentes territorios singulares	131
La acción colectiva como respuesta a las violencias	134
Bibliografía	139

Agradecimientos

Este trabajo no podría existir sin la colaboración directa o indirecta de personas que, en distintos momentos y lugares, me ayudaron con sus preguntas, con sus ideas, con consejos, con anécdotas y distintas experiencias además de un apoyo constante ante una idea que se fue consolidando poco a poco y que al día de hoy tiene como resultado esta primer aproximación a un campo que día con día crece en complejidad

A mi familia, por su paciencia y comprensión al llenar la casa y sus espacios de libros, hojas sueltas, herramientas, refacciones, grasa y bicicletas.

A Ana Rodríguez, por tu paciencia y por tu apoyo, por la ayuda que me has dado con este proyecto y por tratar de poner en orden mi forma caótica de trabajar. Gracias también por tu comprensión, pero principalmente, gracias por tu curiosidad que me ha hecho aprender un poquito más tratando de responderte, y por la calma que siempre me da el estar contigo. Gracias también, por preocuparte más por mi integridad física de lo que yo lo llego a hacer. Trato de andar con más cuidado.

A Daniela Iglesias, Mariana Inclán, Alejandro Guerra. Quienes me apoyaron cuando un día cualquiera, lancé la idea de hacer un proyecto de psicología social desde la bicicleta, recibiendo de ellas y él, el mejor apoyo que te puede dar un amigo: “¡Vas!”. Sin ese apoyo ante lo que podría parecer una ocurrencia, pocas cosas podrían haber sucedido.

A Tonatiu Velázquez, no sólo por ofrecerme su amistad sincera, sino por la sencillez y nobleza con la que siempre comparte lo que sabe, por sus comentarios, y por todos los libros y autores con los que me ha apoyado. Sigo pensando que la mitad de este trabajo es suyo.

A mis compañeras y compañeros de asesorías colectivas: Araceli, Nicole, Emilia, Daniela, Emmanuel Guerrero, Tonatiu, Daniel, Emmanuel Pontones. Su participación, su escucha y sus comentarios son en gran parte lo que ha hecho de

mi paso por la maestría una experiencia de gran aprendizaje. Sigo pensando que esas asesorías colectivas son los mejores espacios para la formación.

A la Dra. Minerva Gómez Plata, por su invaluable apoyo durante todo este proceso. Por sus comentarios y recomendaciones respecto a la transformación del enfoque del trabajo de campo, así como por su lectura atenta y los señalamientos siempre acertados sobre el escrito. Además, un agradecimiento sincero por la calidez y confianza con la que siempre fui asesorado.

A la Dra. María de los Ángeles Moreno Macías, por su apoyo y lectura atenta aún en estas circunstancias particulares. Por sus comentarios que me permitieron dar una mejor estructura al trabajo y plantear algunos elementos que en un primer momento no se encontraban presentes en el trabajo.

A la Dra. Valeria Falletti, por el apoyo en los primeros momentos en los que esta investigación buscaba como colocarse dentro del ámbito de la psicología social. Por las recomendaciones siempre sugerentes que me permitieron afinar las primeras versiones del proyecto que aquí se presenta.

Al Dr. Alejandro Ríos Miranda, por los aportes que permitieron pensar la intervención como un dispositivo distinto a la construcción de espacios producidos desde el investigador, planteándola como una forma de colocarse en el accionar de distintos actores colectivos.

A la Dra. Verónica Gil Montes, por los constantes cuestionamientos respecto al enfoque del trabajo y el recordatorio constante de que hacemos psicología social. Por la lectura siempre atenta y los comentarios que me permitieron plantear el trabajo en los términos de esta psicología.

Finalmente, a los no pocos ciclistas que, tanto en rodadas como pláticas e intercambios, me enseñaron una forma distinta de conocer y recorrer la ciudad. Así como una forma particular de preocuparse por el otro, así sea para saludar, para brindar apoyo o simplemente para desearte buen camino y darse cuenta de que uno nunca rueda solo.

Introducción

La escritura de este trabajo es necesariamente atípica. Con las universidades cerradas y una incursión forzada a la educación en línea, los espacios de enseñanza y de producción de conocimiento se han visto transformados a tal grado que la universidad y sus prácticas cotidianas se han visto puestas en una pausa aparente que después de más de un año sigue presentándose como indefinida. Cuando me refiero a lo cotidiano, no lo hago pensando exclusivamente en clases, programas, investigaciones y todo lo relacionado a la vida académica de la universidad, pues en muchos sentidos estos continúan, aun a contracorriente. Sin embargo, otro tipo de actividades, quizá no centrales en la vida de la universidad, pero sí en la de la comunidad universitaria, como el uso de sus espacios como un punto de reunión, comunicación y convivencia, así como situaciones que podrían parecer tan superfluas como el traslado a este lugar, se han visto trastocados.

En ambos casos percibo cierta gravedad; sin un punto de encuentro, el diálogo, los acuerdos y las discrepancias se ven cortados, pues siempre será más fácil elegir con quienes podré construir un punto de encuentro, así sea virtual, cuando todos compartimos ideas, dejando de lado a los que no lo hagan.

Por otra parte, la gravedad de sustraer a tanta población de la cotidianidad de utilizar los espacios públicos tendrá también ciertos efectos negativos. Pensemos en lo económico y la población universitaria que día a día pagaba su transporte o comía en las calles; pensemos en la inseguridad inherente a los espacios poco transitados y también en la dimensión que ha adquirido una ciudad semivacía para aquellos que ven en esta esta sólo un cúmulo de calles y cruces que, durante casi un año han estado más vacías, lo cual ha desembocado en un incremento de accidentes automovilísticos, pese a las restricciones de movilidad (Ángel, 2020). Tiene sentido, si asumimos que lo planteado por Lefebvre y De Certeau tiene más de un acierto; por lo que la ciudad y sus prácticas serán planteadas en dimensiones lógicas, ordenamientos producto de la hegemonía que serán traducidos en la lógica neoliberal de la productividad. Una ciudad así, vacía, será la delicia del automovilista

que gusta de avanzar muy rápido para llegar a su destino, porque en el imaginario, la rapidez va de la mano con la eficiencia. Desde esa perspectiva, el repliegue de la población hacia los espacios íntimos no puede pensarse sino en términos de cierto riesgo. Si en este momento de calles semivacías, los accidentes no han hecho otra cosa sino incrementarse, el paulatino regreso a las actividades augura más incidentes, en los que los usuarios más vulnerables de la calle serán los más afectados.

En ese contexto, pandémico y definitivamente nostálgico ante la experiencia de moverse por la ciudad, que este trabajo se ha escrito. Lo que en un primer momento significó un alto de 15 días, imaginado como poca cosa ante los 93 días de huelga del 2019, pronto se transformó en un alto casi total, incluso en las cuestiones más elementales de la vida diaria. En el caso particular de quien escribe significó, por ejemplo, dejar de recorrer cerca de 100 kilómetros semanales en bicicleta, entre trayectos a la escuela, al trabajo, realizar alguna compra o simplemente “dar la vuelta”. Esto, que bien podría suponerse como algo superfluo, trajo como consecuencia un necesario insomnio y mal humor, pues pasar de 100 kilómetros a 0 definitivamente tiene que pasar factura. Más cuando esos kilómetros se volvían un espacio de abstracción total, sin mayores preocupaciones que el instante del siguiente pedaleo y la atención total del entorno.

Significó por otro lado, el cierre abrupto del campo de intervención ante el riesgo que esto implicaba, ya que de repente, el otro era un peligro potencial, ante la idea de un posible contagio. Esto tuvo como resulta una transformación del proyecto presentado a inicios de la maestría; sin embargo, lejos de ser una transformación que implicara cerrar el ámbito de la intervención en un aspecto más concreto, o quedarse con el relativamente poco material de campo producido hasta ese momento, se trató de tomar al vuelo las distintas manifestaciones de la realidad social producidas en parte por la misma pandemia. Si en un primer momento el trabajo apuntaba a las experiencias de un grupo ciclista, concentrado en el pueblo de San Gregorio Atlapulco, pronto se abrió a distintas dimensiones, no sólo relacionadas con el ciclismo sino, además, con la vinculación entre la práctica de

esta actividad y distintos casos de movilización social. Pese a la pandemia, y volviendo a coincidir con lo planteado por De Certeau, pese a las planificaciones y controles hegemónicos, siempre quedan intersticios, espacios e instantes en los que se producirán sucesos de otro orden, contrarios a las planificaciones y regulaciones del Estado y los expertos. Si algunas actividades lúdicas, como las rodadas y los encuentros planificados para realizar entrevistas quedaron en pausa, la ciudad siguió moviéndose, incansable, produciendo realidades en medio de la incertidumbre.

Todo paró, menos el trabajo, porque ahí al parecer el coronavirus no es tan contagioso. Así, salir se volvió en muchos casos en una actividad que implicaba cierto riesgo, más aún ante la perspectiva de ocupar servicios como el transporte público, rebasado ya desde hace años. Mientras esto generaba fuertes reclamos a las autoridades de la ciudad, las noticias relacionadas directamente con el ciclismo en las ciudades comenzaban a fluir. Aumentó la cantidad de ciclistas en distintas ciudades de España y Francia, se construyeron ciclovías emergentes en Nueva York; Bogotá, punta de lanza en el ciclismo urbano en Latinoamérica hizo lo propio. Mientras en México, más tarde que temprano se implementaba la ciclovía emergente en avenida de los Insurgentes, conectando zonas que, si bien estarán nombradas como norte y sur, estarán aún muy lejanas al norte y sur geográficos de la ciudad. Sin embargo, junto a estas noticias se presentaba también un incremento de ciclistas atropellados, muchos de los cuales circulaban por esta red de la llamada infraestructura ciclista, espacios que se presentan como seguros, pero en los cuales no deja de existir un riesgo latente, muchas veces producido por el poco conocimiento que se tiene respecto a la utilización de esta.

Aunado a esto, el régimen de productividad no se detiene. Ante la pandemia, buena parte de las actividades laborales se detuvieron y transformaron, el *home office* aún es la norma para mucha gente al grado de que, en México, ya se están regulando las relaciones laborales cuando existe este teletrabajo, pues esto implica una redistribución de los recursos económicos y temporales de empresa y trabajador respecto a lo que implicaba un trabajo presencial. Sin embargo, actividades como

la construcción reiniciaron sus actividades hace ya bastantes meses, pese a que los trabajadores de obra podrían ser considerados como parte de la población más vulnerable dentro de la ciudad; también es cierto que una actividad como esta moviliza siempre a los grandes capitales. Así sucede actualmente con la construcción del puente vehicular en la zona de Periférico Sur, que ha llamado la atención de distintos grupos y organizaciones civiles que, viendo en esta construcción la destrucción de una de las últimas grandes áreas verdes al interior de la ciudad, se han movilizado durante estos meses de pandemia, logrando mantener la construcción detenida, y actualmente sosteniendo juicios contra el gobierno de la Ciudad de México. Esta serie de acontecimientos, serán otro de los elementos de los cuáles el presente trabajo tomará parte, en tanto la participación de grupos ciclistas en manifestaciones relacionadas con la construcción de dicha obra, estará relacionada con cierta práctica ciclista, que ve en esta una forma de posicionarse políticamente ante el panorama de una ciudad neoliberal.

Estos ejemplos, en los cuales ciertos ciclistas toman un papel activo, al incluirse o gestar movimientos sociales, caracterizados aun como emergentes, son los elementos a partir de los cuales el presente trabajo intenta dar una visión del ciclismo urbano como una práctica que permite la constitución de ciertas formas de subjetividad, en las que el uso de la bicicleta tendrá un papel central no sólo como práctica, sino como depositario de discursos e imaginarios. Así, el trabajo se presenta de la siguiente manera: En un primer apartado se presenta la construcción y problematización del ciclismo como una temática pertinente a la psicología social, pasando por algunos aspectos teóricos y metodológicos. En este sentido también se aborda aquí la discusión en torno a la metodología empleada, así como las distintas aproximaciones a campo que se dieron a lo largo del proceso. Se presenta también una reflexión respecto a las condiciones de producción del trabajo a partir de un fenómeno tan atípico como la pandemia y cómo esta transforma la intervención en campo y la investigación en general.

Posterior a esto, se presenta un apartado que transcurre entre la etnografía y la narrativa de la experiencia de quien escribe respecto a la práctica del ciclismo

urbano. Intentando plantear con esto, las distintas formas que el rodar tiene de materializarse en una ciudad de múltiples contrastes como lo es la Ciudad de México. En este sentido, se trata de plantear a partir de lo escrito la relación existente entre el rodar y la relación que se establece con ciertos espacios, afines a las personas que ruedan por la ciudad.

A continuación, se plantea como parte del análisis, la discusión en torno a pensar la acción colectiva a través de las distintas manifestaciones y movimientos en los que distintos grupos ciclistas habrán participado. Para esto, se presenta primero un apartado referente a como se entiende el concepto de acción colectiva y posteriormente el análisis de estos distintos espacios.

Por último, se presenta un apartado con algunas reflexiones finales, a manera de presentar elementos que, por cuestiones relacionadas con los tiempos institucionales, quedan fuera de la presente investigación, sin embargo, se presentan como posibles líneas que den continuidad a la misma, así como un espacio de reflexión en torno a lo presentado a lo largo del trabajo, particularmente centrado en algunos hallazgos generales sobre el proceso de investigación.

Así, este trabajo circula metafóricamente en dos sentidos. Por un lado, plantea una experiencia desde lo metodológico en la cual se realizarán distintos cambios, pasando por la ideación de un dispositivo que se planteaba como el idóneo ante el desconocimiento de un campo que es relativamente poco explorado desde las ciencias sociales y la psicología social, además de serlo también, para quien se acerca a él desde un proceso de reflexión y no sólo una actividad de disfrute, hasta la transformación radical del campo de intervención, situación que si bien fue abordada en un sentido que permitió enriquecer el trabajo, en un primer momento despertó distintas ansiedades respecto al *qué-hacer* de la intervención.

Por otra parte, el trabajo estará abordando otros elementos desde la intervención, pues, si bien este recorrerá perspectivas teóricas que han sido exploradas y elaboradas reiteradamente, particularmente en lo referido a los actores colectivos, que, si bien han sido abordados desde distintos ámbitos y enfoques, este encuentra

su mayor potencial y reto en plantear en terrenos que de algún modo se alejan de los sujetos tradicionales de la psicología social.

En este sentido, resuena un señalamiento hecho por el Prof. Raúl Villamil hace algunos años, mientras asesoraba un proyecto de investigación de nivel licenciatura, en el cual señalaba -y parafraseo tratando de emular la franqueza que lo caracterizaba- la necesidad de los estudiantes de psicología de trabajar en aquellos sitios donde sabíamos no se podía hacer nada, planteando que nuestra función era justamente señalar que aún después de muchos años, aún no se puede hacer nada ahí. Esto, que de algún modo define el alejamiento de las temáticas más tradicionales dentro de la psicología social, tristemente no traerá como una revelación los lugares donde sí se puede hacer algo, si es que estos nos son accesibles, sino cierta elaboración de lo mencionado por el profesor. A veces no podemos hacer nada ahí, porque vamos a la zaga de lo que está ocurriendo.

En este sentido, es posible pensar la intervención como un rodar a la zaga, persiguiendo grupos y manifestaciones, rompiendo algunos supuestos respecto a los límites impuestos a esta. El pasar de la delimitación relativamente segura, de un campo pequeño, construido a partir de algunos integrantes de un grupo ciclista, a la búsqueda y seguimiento del campo de intervención en distintos espacios de la ciudad a razón de los imprevistos presentes durante el trabajo. Así, se buscará resaltar como una cualidad de esta experiencia, la oportunidad de pensar un proceso de investigación desde la apertura, exigida por el terreno y las circunstancias presentes.

Es a partir de estos elementos, que el presente escrito pretende abordar una actividad, que intuimos, abona a la construcción de subjetividades, cimentadas a partir de prácticas en el espacio público, que significarán para los sujetos que las realizan, la posibilidad de posicionarse de una forma singular en tanto usuarios de ese espacio, a razón de utilizar la bicicleta como un medio de transporte así como un objeto en el cual se podrán concentrar distintos discursos e imaginarios, los cuáles permitirán el surgimiento de sujetos que a partir de las múltiples expresiones del ciclismo urbano se posicionarán como actores colectivos en el espacio público,

abonando a un proceso de disputa de este, entre la producción de políticas neoliberales y la transformación de los espacios públicos en espacios privatizados, de comercio o consumo, resultando con esto, la pérdida de una dimensión de lo comunitario misma que estos grupos y ciclistas, estarán haciendo resurgir, no de una vez y para siempre, sino en cada pedaleo, rodada o manifestación.

Justificación

¿Por qué es pertinente voltear a ver el ciclismo urbano como psicólogo social? Si bien, hay miradas que apuntan a la reflexión desde la sociología, la antropología o el urbanismo, pensar en la pertinencia de la psicología social como una mirada más sobre esta actividad inaugura una serie de cuestionamientos, más aún si nos referimos a la psicología social de grupos e instituciones producida en la UAM-X. Sin embargo, es posible pensar en una posible respuesta, que tendrá que ver con la presencia del ciclista en las calles como una otredad.

En las fronteras del odio (Miranda, 2006), el autor abordará constantemente la problemática de la autoconstitución de las sociedades a partir del odio y la supresión del otro como otro. Esta idea llevará a pensar en la serie de discursos que invisibilizan a ciclistas y peatones en el espacio público, no sólo en el sentido del derecho a moverse en una bicicleta o a pie, sino en la sustracción de todos aquellos valores e ideales construidos desde la perspectiva de hacer al hombre mercancía, que validarán su existencia en la sociedad. No se trata sólo de señalar que los ciclistas “se creen de hule”, “no respetan los semáforos”, aunque esto en algunos casos sea cierto. Además de eso, se niegan a ver que “la ciudad no es para bicicletas”, que esta tampoco es “un pueblo bicicletero”, que la bicicleta es un “juguete para los cerros y los parques”. Más aún, es claro que los ciclistas “no pagan impuestos”, y son “jodidos que no tendrán para comprarse un auto”. A partir de esa caracterización será más sencillo asumir que el ciclista atropellado o muerto es resultado de su propia responsabilidad, y no la de quien lo atropella. Esa supresión del otro crea entonces un sujeto que, completamente ajeno a la sociedad productiva y normalizada, se vuelve prescindible.

En ese espacio de confrontación, el individuo que se sube a una bicicleta está llevando a cabo varias acciones, en una actividad que es entre otras cosas un traslado cotidiano, un desafío, un acto político, un pasatiempo, un trabajo, un juego; algunas de estas cosas las hará al mismo tiempo y sumarán distintos sentidos que desembocarán en la producción de subjetividad. El ciclista entonces podrá ocupar

el espacio de otra manera, entrando necesariamente en una disputa por lograr un reconocimiento, sí como un usuario del espacio público y, además, el reconocimiento de ser otro, estando ahí.

Esto, que bien podría pensarse como una situación naturalizada dentro de la ciudad, cobra importancia, principalmente porque cada vez más ciclistas circulan en la ciudad, más aún, va permeando en distintos sectores de la sociedad. Si bien en las zonas populares de la ciudad el uso de la bicicleta, como transporte y forma de vida jamás se ha abandonado desde que esta se comenzó a utilizar, el uso de ella se ha multiplicado en otras áreas y otros sectores de la población. Es innegable que habrá diferencias importantes entre Arturo Herrera, actual secretario de Hacienda, quien andará en una bicicleta que estimarán en un precio de 17,000 pesos, y el vendedor de tacos de canasta, para quien esta podrá valer más que la bicicleta en la que la lleva. Sin embargo, en ambos casos se trata de un ciclista que está ahí, tomando un lugar dentro de la cotidianidad de las ciudades, independientemente de quien circule en ellas.

Más allá de estos casos singulares, queda pensar en los distintos grupos y organizaciones que se han conformado a partir de compartir el gusto por el uso de la bicicleta, y que pronto ha rebasado la experiencia de lo exclusivamente lúdico, y quizá a partir de este acto de re-creación, se han permitido imaginar nuevas formas de vivir la ciudad, pugando por materializar estas formas de a poco. Ya sea subiendo a más gente a la bici, pidiendo espacios seguros para los ciclistas e incluso conformando organizaciones civiles, cuyas metas apuntarán a la injerencia en política pública. En este sentido, la construcción de estos grupos no podrá pensarse sin una fuerte carga identitaria, que permitirá además de circular por la ciudad, la creación de distintas vinculaciones, no necesariamente organizadas o institucionalizadas, pero que permitirán al ciclista reconocerse entre sus pares al momento de circular por la ciudad.

Es pertinente además señalar el contexto actual, en el que la Pandemia del SARS-COV2 ha revelado la necesidad de transformar los espacios y los modos de pensar la distribución de este en las ciudades. La construcción de ciclovías emergentes en

distintas partes del mundo, el fortalecimiento de la estructura ciclista disponible, e incluso en términos meramente económicos, un alza en la compra de bicicletas se muestran como fenómenos relacionados directamente con el uso de la bicicleta. Bajo estas condiciones, la importancia de visibilizar el uso de la bicicleta, radicará no sólo en pensarla como una forma más de desplazamiento, sino, como un vehículo que permitirá, como ya se ha mencionado un párrafo atrás, imaginar nuevas formas de habitar las ciudades, en términos de humanizar una cuestión elemental de la vida moderna, como puede ser el traslado por las ciudades, caracterizado hoy por el hacinamiento y el desplazamiento de grandes sectores de la población hacia las zonas productivas de las ciudades, ignorando por completo las condiciones en las que lo hacen.

Finalmente, y como el motivo que me parece más apremiante para plantear una investigación que coloque a los ciclistas en el centro, va un señalamiento a veces obvio. El ciclista es otro, y en la bicicleta va una vida; más allá de los oficios, discursos, motivaciones y afiliaciones posibles, los ciclistas somos uno más, un cuerpo que igual nos da para recorrer 12 o 70 kilómetros al día, y que en ese sentido guarda en su potencia una serie de posibilidades inimaginables; y aún con esa potencia, somos un cuerpo frágil expuesto en el espacio público. Nuestro recorrido, requiere sí la energía de cada pedaleo, además, y paradójicamente, el reconocimiento de nuestros límites y fragilidad al aceptar las condiciones en las que rodamos.

Rodar se vuelve entonces una épica de la cotidianidad en una ciudad que cada vez más seguido, amanece con una bicicleta blanca colocada en algún poste y que, si bien es un homenaje, no deja de ser un recordatorio constante. Rodar en la ciudad puede ser una hazaña, y lo escribo esperando que mañana pueda dejar de serlo.

I. ¿Psicología social y ciclismo? Construyendo un objeto desde la psicología social

“El mero hecho de que la práctica de la bicicleta proporcione así una dimensión perceptible al sueño de un mundo utópico en el que el placer de vivir sería la prioridad de cada persona y aseguraría el respeto de todos, nos da una razón para abrigar esperanzas. Retorno a la utopía, retorno a lo real, da lo mismo. ¡Arriba las bicicletas, para cambiar la vida!

El ciclismo es humanismo.”

Marc Augé. El elogio de la bicicleta

Uno de los elementos principales al realizar una investigación, apunta al rastreo de producciones de conocimiento que nos permitan explorar lo que se ha dicho de un tema en concreto. Las discusiones que se han establecido, así como los posibles enfoques teóricos bajo los que se pretenderá abordar una situación de la realidad se volverán un eje articulador del proceso de investigación.

Así, al comienzo de este proyecto a principios de 2018, uno de los primeros elementos a rastrear fue la producción teórica que abordara al ciclismo desde la psicología social. La búsqueda bajo esos conceptos arrojó como primer resultado, más anecdótico que revelador, la investigación realizada por Norman Triplett, quien, investigando la llamada facilitación social, descubría en 1898 lo motivante que es rodar acompañado en lugar de hacerlo solo, ya fuera en términos de una competencia o formando parte de un equipo (Triplett, 1898, pág. 514). Dicha investigación, que bajo la misma anécdota es catalogada como el primer estudio publicado en el campo de la psicología social, claramente estará alejada respecto a lo que otras perspectivas de esta área del conocimiento, aún distantes de aparecer en esa época, podrían haber investigado. Sin embargo, será importante mencionar que este estudio, se da en el momento en que la bicicleta, en su construcción y mecánica básica se perfecciona, manteniéndose así hasta nuestros días.

En una búsqueda más amplia, no centrada en la psicología social pero sí buscando fuentes para pensar la bicicleta y el ciclismo desde las ciencias sociales, se vuelve pertinente recuperar la perspectiva histórica. En este sentido, la obra de David

Herlihy, no sólo hará un repaso histórico de la bicicleta como artefacto, desde su aparición en los 1800, pasando por las transformaciones que esta tendrá desde ese momento hasta la primera década del 2000, sino que además identificará algunos hitos históricos relacionados directamente con la aparición y auge de esta. Ejemplo de ello serán algunos pasajes relacionados con el desarrollo de las sociedades, particularmente la sociedad inglesa de la época Victoriana, en la cual se comenzaban a poner en juego, disputas que desembocarían en reformas de una importancia mayor como la aprobación del voto femenino; mientras que a la par de esto, se realizaban transformaciones en aspectos de la vida cotidiana.

En la década de 1860, las mujeres occidentales todavía eran en gran parte ciudadanas de segunda clase confinadas en el hogar o la fábrica. Los atuendos convencionales -corsés ajustados, vestidos largos, gorros y guantes- restringían sus cuerpos y desalentaba el ejercicio recreativo. Sin embargo, la reforma ya estaba en el aire. Las sufragistas clamaban por el derecho al voto, mientras que los reformadores de la vestimenta como Amelia Bloomer propusieron ropa simple, más liviana y cómoda. Incluso la comunidad médica estaba comenzando a alentar a las mujeres a hacer ejercicio y pasar más tiempo al aire libre. No es de extrañar, entonces, por qué tantas mujeres se interesaron tanto en el velocípedo. (Herlihy, 2006, pág. 138)

Más allá del contexto británico, las críticas respecto al ciclismo realizado por mujeres llegaría a Estados Unidos, donde se apelaría además a juicios morales planteados desde el discurso médico.

*La Liga de Rescate de Mujeres de Washington D.C., afirmó que la actividad impedía que las mujeres tuvieran hijos, promovía la vestimenta indecente y fomentaba las relaciones indebidas con el sexo opuesto. **Otros acusaron que andar en bicicleta llevó a "chicas jóvenes e inocentes a la ruina y la desgracia" y las sometió a comentarios inapropiados por parte de "depravados e inmorales".** Algunos incluso insinuaron que la fricción entre una mujer y su silla de montar provocaba excitación sexual ilícita. (2006, pág. 267).*

Aunado a esto, el autor también mencionará cómo ciertos elementos tanto tecnológicos o de vestimenta, surgirán debido a las necesidades producto del uso de la bicicleta; por ejemplo, la aparición de los pantalones tipo “*bloomer*”, que serán una respuesta ante las críticas ya mencionadas respecto al uso de la bicicleta por

parte de mujeres, además de una creación que facilitaba el pedaleo, a diferencia de hacerlo con voluminosos vestidos, así como la eliminación o modificación del tubo horizontal que unía el manubrio y el asiento (2006, pág. 268).

Autores como Bijker, verán en esta relación entre la bicicleta como artefacto tecnológico y la transformación de las sociedades, un proceso histórico donde la construcción de la tecnología será un proceso social, producto de la intervención de distintos actores y como expresión de las necesidades de estos, por lo que desarrollará la idea de que todas las transformaciones en la construcción de la bicicleta estarán relacionadas directamente con el contexto de una época determinada y se darán a partir de un largo proceso de cambios y adaptaciones que se irán aceptando o descartando hasta llegar a un resultado que satisfará las necesidades planteadas, poniendo en cuestionamiento la perspectiva de que los desarrollos tecnológicos se trataban de una especie de revelación o aparición fortuita, producida exclusivamente por un individuo como un chispazo de genialidad (Bijker, 1993). En este sentido, no será extraño que la práctica del ciclismo en las potencias europeas a finales del siglo XIX, se encontraba en una fase de apogeo, pues en una y otra región aparecían nuevas adecuaciones que fueron concentrándose en una especie de diseño común de la bicicleta, mismo que de a poco fue cumpliendo con el objetivo principal perseguido desde su invención: transportar con la mayor eficacia posible al individuo, conductor y pasajero, prescindiendo de los animales de tiro y consolidando en esto el ideal del individualismo como expresión del desarrollo de las sociedades.

Estos elementos históricos, que permiten ya establecer cierta mirada respecto a la relación entre la bicicleta, el ciclismo y los procesos sociales vinculados a esta, es importante pensar el modo en que actualmente el ciclismo como problema de investigación ha ido tomando poco a poco el interés de las ciencias sociales. Más allá de ser pensado sólo como una práctica deportiva, o un tema relacionado con el ámbito de la salud, se ha tratado desde distintas líneas de análisis, incluida la dimensión del activismo y los posibles sentidos subjetivos que implicarán la participación de la sociedad civil tomando la bici como un estandarte, concretamente

a partir del llamado ciclismo urbano. Algunas propuestas buscarán pensar los posibles sentidos ligados a la práctica del ciclismo en ciudades donde esta práctica tiene ya algunos años de desarrollo (Jordi Sánchez, 2016); otros acercamientos buscarán reflexionar sobre la existencia de espacios eventuales, promovidos desde el gobierno, en los cuáles se dará una especie de espacio permitido para la práctica del ciclismo en la ciudad (Roldán, 2018), otras propuestas, buscarán pensar el ciclismo urbano, como una práctica que existe aún antes de ser nombrada como tal, llevada a cabo principalmente por los sectores populares de las ciudades, (Pino, 2017); mientras que también se estará pensando la articulación existente entre este ciclismo urbano y el género (Coyotecatl Contreras & Díaz Alba, 2018) (De La Paz Díaz Vázquez, 2017). La mayor parte de las veces, estos temas se centrarán en pensar este ciclismo como una forma alternativa de movilidad dentro de las ciudades, que tendrá como una característica particular, el poder articularse con distintas motivaciones que irán desde el cuidado y la preservación de la salud, aspectos de economización del tiempo y dinero, hasta posicionamientos que pasarán por la sustentabilidad y el andar en bicicleta como una actividad con un fuerte componente político.

Es posible suponer que el crecimiento respecto a los trabajos que abordan el ciclismo urbano tenga que ver con el auge que esta actividad ha tenido en los últimos años. Aun cuando el ciclismo en Latinoamérica no sea una actividad novedosa, su puesta en la mira a partir de políticas públicas, discursos relacionados con la sustentabilidad, ética de consumo y una dupla entre responsabilidad y disfrute individual, la ha colocado en una posición de alta visibilidad como un fenómeno para pensar. Si consideramos el caso específico de la Ciudad de México, donde la existencia de ciclovías como la de Paseo de la Reforma están por cumplir diez años desde su implementación (SEDEMA, 2020), mientras que en los últimos años, se han hecho distintos esfuerzos para construir infraestructura en algunas partes de la ciudad, se podría suponer que el ciclismo urbano en la Ciudad de México es un fenómeno de aparición reciente, producto de la planificación urbana; sin embargo la pugna por el reconocimiento y adecuación de espacios destinados para los

ciclistas pueden ser rastreados hasta finales de los años ochenta¹. Es así como, mientras la práctica del ciclismo se ha reactivado de la mano de discursos sobre la ecología, la sustentabilidad e incluso como una moda en años recientes, y actualmente como un medio de mantener la *sana distancia* en el contexto de la pandemia de *covid-19*, este no es un fenómeno de aparición reciente; por lo que el creciente abordaje del ciclismo urbano como un tema relevante para las ciencias sociales, va adquiriendo una dimensión mayor en tanto el número de aproximaciones a esta actividad aumenta.

En este sentido, existen distintas miradas que plantearán formas posibles de abordar el ciclismo urbano desde sus practicantes. Existen, por ejemplo, trabajos como el elaborado por Pérez, el cuál consiste en la recopilación de distintos testimonios de usuarios de bicicleta dentro de la ciudad de México (Pérez López, 2011). Esta pluralidad de prácticas y usuarios, plantearán una problemática importante respecto a las posibilidades de pensar al ciclismo urbano a partir de una generalización o, por otro lado, plantear este a partir de las distintas formas y visiones que construyen dicha práctica².

En este sentido, es que otros trabajos buscan articular distintas problemáticas a partir del ciclismo. Se resaltan acá lo planteado por Díaz (Díaz Vázquez, 2017), quien articulará problemáticas de género, cuestionando posturas tradicionales que

¹ Existen esfuerzos muy patentes que han originado incluso la aparición de organizaciones civiles cuya finalidad será impulsar o promover políticas a favor del uso de la bicicleta y otras formas de movilidad sustentable, siendo Bicitekas (Valle Vargas, 2020) una de las más representativas, organización que, si bien toma este nombre en 1998, toma como un antecedente de su creación el movimiento ciclista de la Ciudad de México, fundado en 1986. Así, hablamos de una actividad y agenda que dista mucho de ser una aparición reciente.

² El texto, compuesto por 41 testimonios y organizados en categorías como: aprendizaje, convivencia, medio ambiente, seguridad, disfrute, tiempo, descubrimiento, diversión, creatividad, discriminación, ejercicio y activismo, plantean un abanico de posibilidades respecto a los distintos significados que podrán plantearse en el uso de la bicicleta. En este sentido, el texto resaltarán también el amplio espectro en cuanto a profesiones y edades de los testimonios presentados, apuntando como su finalidad principal, reforzar la idea de que la bicicleta tiene la potencialidad de ser un vehículo para todos y todas.

verán como un enfoque de género el incluir variables como el estado civil o el número de hijos y, por otro lado, planteará la necesidad de abordar el género como la forma en que las relaciones de poder afectan una práctica cotidiana como la movilidad, y en este caso concreto, la movilidad en bicicleta.

Finalmente, otros trabajos (Manfiolete Troncoso, Franco Puttini, & al., 2018), abordarán la problemática del ciclismo desde el activismo a favor del uso de la bicicleta, que estará marcado por directrices como el reconocimiento del ciclista en el espacio público, no sólo con la construcción de infraestructura sino además, con el reconocimiento y adquisición de derechos a partir de esta práctica de movilidad activa; aunado a esto, presentará como una situación a resaltar el poco impacto que este activismo tiene y el poco alcance en la creación de políticas públicas, particularmente por la falta de representación institucional.

Si bien estos planteamientos se darán principalmente en el campo de la antropología, se abre la cuestión de cómo pensar esta problemática desde la psicología social. Más aún, ¿cómo pensarla desde la psicología social de grupos e instituciones producida en la UAM-X? Sabemos que esta se aleja en gran medida de otras concepciones, concretamente las de corte positivista que tratarán de entender la realidad desde mediciones de corte cuantitativo, o intentos de replicar la realidad en situaciones controladas; construyendo con esto no sólo otras metodologías o formas de entender lo social, sino una serie de intenciones u objetivos que marcarán una diferencia sustancial entre esta y otras formas de hacer psicología.

Se vuelve entonces necesario, señalar que el abordaje de esta investigación ha estado planteada desde la psicología social de intervención, asumiendo ésta bajo la definición planteada por Casanova: *Una corriente o tendencia que se origina en una psicología social crítica, que estructura a partir de postulados multirreferenciales un corpus teórico para la elucidación de los fenómenos que hacen a la subjetividad colectiva* (Casanova & Manero, 1996, pág. 42). Asumir la decisión de trabajar desde esta psicología, implicará entonces, la argumentación y juego entre distintas áreas

del conocimiento social, que permitirán entender una problemática compleja, en tanto constructora de esa subjetividad colectiva.

Si volvemos entonces al problema del ciclismo urbano, en tanto una práctica que permite constituir subjetividades, podremos empezar a centrarnos en la especificidad del problema. Partimos de pensar esta práctica aunada a lo urbano pues esto generará una división de arranque: el ciclismo como práctica de y en la ciudad, a diferencia de un ciclismo practicado desde lo deportivo. Iniciaremos entonces pensando el traslado en la ciudad, realizado desde el enfoque particular de quien lo realiza en una bicicleta. Si bien, este podrá estar significado como un tiempo muerto, vacío, en el que no se hace nada en tanto no presenta una utilidad social visible (Aguilar, 2016); dicha significación se verá puesta en duda a partir de los posibles sentidos que implicará el traslado en bicicleta. Hay ahí, en la utilización del propio cuerpo como motor para el desplazamiento, en la concentración necesaria para desplazarse en un vehículo que se sostiene a partir del equilibrio y la velocidad, un indispensable estar ahí. La atención a los cruces, al pedaleo, a los autos u otros ciclistas; también la exposición al sol, al aire o la lluvia, la sensación de cansancio; todo esto conformará una experiencia de traslado activo, en la que la relación con el espacio podrá ser pensada como una forma de lectura del espacio y de construcción de una subjetividad. Se recupera aquí, parte de lo dicho en una entrevista con un ciclista:

“Aprendes a leer movimientos, aunque sean movimientos mecánicos pues el automóvil pues sí lo ves ¿no? O sea, sí ves, éste carnal se está pegando mucho, se va a dar vuelta ¿no? Entonces sí como que, sí tienes que, en ese caso sí vas súper atento a todo porque puede que tú vayas muy preparado en este caso y estés muy seguro de andar en bicicleta, pero nunca falta que pasa el distraído ¿no? Qué pues, se pasa ¿no?, ya sea moto o coche y hasta los mismos ciclistas ¿no? A veces van distraídos y en este caso tienes que ver tu seguridad ¿no? Y decir me alejo de este wey, ¿no?” (Entrevista realizada a Daniel N. y Maleni, N. Elaborada por Daniel Rosas, San Gregorio Atlapulco, Xochimilco, 31 de agosto de 2019)

En este sentido, es posible señalar que el recorrido realizado por el ciclista será fuertemente diferenciado respecto al del automovilista y, por otra parte, trazará algunos paralelismos y diferencias respecto al realizado por el peatón. Señalamos aquí dos, que permitirán pensar sobre las formas de construcción de subjetividades a partir de lo urbano: la vulnerabilidad que ambos actores tienen respecto a otras formas de movilidad, particularmente las motorizadas; y por otra parte la construcción de formas de interacción distintas a las establecidas en el día a día, tanto en relación con el uso del espacio público como en la posibilidad de generar ciertos momentos de vinculación con otras personas; esta como una característica que si bien no se atribuye exclusivamente a los ciclistas, se toma acá como relevante dentro de la caracterización del ciclismo urbano.

Dicha vulnerabilidad estará expresada en la exposición del cuerpo en ese espacio público; no sólo al medio ambiente y a las condiciones climáticas, sino principalmente en relación a los medios de transporte automotor, con los cuáles existirá la mayor parte de las veces una relación conflictiva, expresada en prácticas naturalizadas como el uso de banquetas como estacionamiento, la obstrucción de rampas para personas que utilizan silla de ruedas, invasión de ciclovías o carriles de transporte público, etc. Igualmente, naturalizadas estarán otras acciones que se constituyen como agresiones directas hacia estas formas de movilidad: el acelerar para ganarle el paso al peatón o ciclista, arrancar en los cambios de semáforo aun cuando haya peatones cruzando la calle, cortes de circulación al dar la vuelta, etc.; todas estas acciones, que sin embargo perderán esa caracterización de agresiones en tanto se harán parte de la costumbre.

Esta naturalización, podrá ser pensada en términos de lo planteado por Butler y retomado por Lorey respecto a la precariedad, en tanto una *categoría ordenadora que designa los efectos políticos, sociales y jurídicos de una condición precaria generalizada* (Lorey, 2016, pág. 27). Se habla entonces de la naturalización no como un acto fortuito, sino como una condición deseada en tanto producirá distintos efectos en el campo de lo social, concretamente en las condiciones de gobernabilidad. Así, esta naturalización de la agresión en el espacio público tendrá

como un efecto la posibilidad de “(des)habitar (Estrada Castro, 2018)” el espacio, romper las condiciones que posibilitan a este como un espacio de encuentro y producción de subjetividad al convertirlo sólo en un sitio de tránsito, atravesado también por distintos grados de precariedad.

Se vuelve necesario señalar, que esta precariedad no abarca sólo a ciclistas y peatones como los únicos afectados de la vía pública; aun cuando es posible reconocer una condición de precariedad a partir de la vulnerabilidad presente en su exposición física en un espacio público que se presenta con distintas violencias cotidianas sino, por otra parte, se deberá considerar la precarización producida desde la gubernamentalidad. En este sentido, la precariedad presente en el modelo neoliberal tendrá distintas formas de expresión según el espacio al que nos estamos refiriendo, en el cual, factores como el acceso que se tenga a ciertos medios de desplazamiento implicarán expresiones distintas de esa precariedad. Es posible pensar entonces en elementos como el parque vehicular y los atascos de una o dos horas provocados por este exceso de automóviles, la deficiencia del transporte público y la existencia de grandes distancias a cubrir para desplazarse entre los distintos escenarios de la vida cotidiana como parte de dicha condición de precariedad.

Asistimos entonces a una condición de gubernamentalidad en la que la precariedad se presentará como democratizada, aunque oculta a partir de ciertas graduaciones que, si bien podrán ser identificadas principalmente en lo económico, se reflejarán en la posibilidad de acceso a bienes o servicios de la cotidianidad, expresando ahí esas diferencias. Una casa cercana al trabajo, un automóvil que permita viajar a solas para cubrir 15 a 20 kilómetros en hora y media o dos, serán alternativas mejores que viajar 3 horas en transporte público, hacinado o exponiéndose en una ciudad que *no está hecha para andar en bicicleta* debido entre otras cosas a las distancias que se imaginarán insalvables en este vehículo. Sin embargo, en ese posicionamiento, respecto a pensar una u otra alternativa como mejor, estará velada esta democratización. La gubernamentalidad, planteada aquí como la gestión de las condiciones temporales y espaciales a partir de la no intervención para crear formas

alternativas o más eficientes de traslado, tendrán que ver con esa democratización; en mayor o menor medida, el tiempo perdido implicará pues una forma de control.

De esta suerte, la precarización como gubernamentalidad no solo significa incertidumbre en el trabajo remunerado, sino precisamente incertidumbre en el modo de vida y por ende en los cuerpos y en los modos de subjetivación. Entender la precarización en tanto gouvernementale permite problematizar las complejas interacciones de un instrumento de gobierno con las relaciones económicas de explotación, así como con los modos de subjetivación en sus ambivalencias entre sumisión y empoderamiento. Las prácticas de empoderamiento no funcionan en absoluto de un modo automáticamente emancipatorio, sino que han de entenderse, desde una perspectiva de gubernamentalidad, como algo marcadamente ambivalente. Pueden traducirse en modalidades de autogobierno que constituyen una formación del sí dócil, una autodeterminación acomodada que resulta extraordinariamente gobernable (Lorey, 2016, pág. 29).

Por otra parte, al hablar de formas de interacción, se hace referencia a las distintas expresiones observadas, tanto en redes como a través de la observación cotidiana, respecto a los imprevistos o dificultades que representa usar la bicicleta en la ciudad y la manera en que estos son abordados por distintos ciclistas. Se considera aquí, no sólo el apoyo que pueden llegar a brindarse cuando sucede un hecho de tránsito, ni los últimos acontecimientos en que ciclistas organizados han realizado acciones conjuntas para ubicar rápidamente a los familiares de ciclistas accidentados³ sino, además, el apoyo ante situaciones comunes que tendrán que ver con fallas mecánicas o ponchaduras, caídas no graves, o incluso, el compartir algunos tramos en el trayecto a distintos lugares, aun cuando se trata de desconocidos. Se plantea entonces que estas prácticas implican en su simplicidad un cuestionamiento a ese

³ Movimientos como el de los repartidores en bicicleta, han generado estrategias para localizar de manera veloz a los familiares de víctimas de hechos de tránsito, teniendo como resultado que estos se enteren de los accidentes de sus familiares a través de estos colectivos aún antes de ser notificados por las autoridades. Sobre esto, el testimonio de la esposa de Carlos Rivera, ciclista fallecido, atropellado el día 21 de enero en calzada de Tlalpan, señalará ante Andrés Lajous, secretario de movilidad, que, de no ser por la participación de los repartidores, ella no se hubiera enterado del incidente de su esposo (Ni un repartidor menos, 2021).

orden común, marcando en estas interacciones, breves momentos en los que se vislumbran formas distintas de entender el tránsito como un acto individual.

Así, se intenta caracterizar a ciertos ciclistas desde una posición distinta, que permitirá cierto reconocimiento entre ellos. Pero, por otra parte, la narrativa del ciclista urbano estará construida necesariamente en oposición al automóvil, concretamente al de carácter privado e individual y con este se enmarcarán las mayores diferencias: El “cochista⁴” contamina, el ciclista no; uno ocupa un espacio desmedido, el otro, sólo el necesario; uno va encerrado y con cierta percepción de seguridad en un vehículo que es fácilmente representado como un acorazado frente a la sencilla geometría y exposición del otro; uno requiere de esfuerzo para iniciar la marcha, por lo que frenar se vuelve un gasto energético importante, y el otro sólo moverá el pie unos centímetros para frenar, si quiere. Estas dicotomías que, en la cotidianidad son percibidas como parte de una experiencia naturalizada, permiten pensar que en ellas se manifiestan constantemente, formas de percibir no sólo al recorrido, sino modos de vida y de pensar las condiciones o reglas de uso de los espacios públicos⁵. En este sentido, y en contextos como el de ciertas zonas de la

⁴ Término creado por ciertos colectivos ciclistas, de uso mayoritariamente peyorativo, utilizado para referirse a cierto ideal de usuario del automóvil, para quien este será la única alternativa funcional y válida de desplazamiento en la ciudad, anteponiendo el uso del automóvil incluso en términos de derechos y preferencias de paso o jerarquías estipuladas en las leyes. En este sentido, se utilizará para englobar a cualquier conductor de un vehículo automotor que cometa una o varias prácticas consideradas como faltas u omisiones al reglamento de tránsito. El sufijo -ista, hará entonces referencia a ese conjunto de prácticas o hábitos, que permitirán definir al usuario del automóvil en contraposición al “cicl-ista”, usuario de la bicicleta.

⁵ Si bien existen textos que apuntan a reflexionar sobre la práctica del transitar, ya sea desde una perspectiva peatonal o ciclista, a lo largo del escrito se retomarán algunas citas principalmente de Marc Augé, quien en *El elogio de la bicicleta* planteará desde la etnografía distintas dimensiones respecto a su experiencia como ciclista y como antropólogo. Por otra parte, los elementos más cercanos a una narrativa tendrán buena parte de su inspiración en lo presentado por David Byrne, cantante del grupo *Talking Heads*, quien desde su profesión y ante las oportunidades que esta le brinda, realizará una serie de textos breves, contenidos en *Diarios de bicicleta*, en los que hilará tanto su rodar como ciclista, como la experiencia de los recorridos que realizará en distintos lugares del

ciudad de México, provocará cierta confrontación entre los beneficios atribuidos a la bicicleta en contraposición al auto. Debido al intenso tráfico existente todos los días, la bicicleta se mostrará como una alternativa que permitirá realizar recorridos cortos con mayor eficacia que el automóvil⁶.

Esto no implicará que el ciclista se presente exclusivamente bajo un carácter redentor, o exento de problemáticas. Esa precariedad democratizada que se mencionaba páginas atrás permite también ser pensada a partir del conflicto entre ciclistas y peatones, particularmente en lo referido a los cruces de calles y cierta ambigüedad relacionada con el seguimiento de las normas de tránsito. Ejemplo de esto serán las quejas constantes relacionadas con ciclistas que se detienen en franjas peatonales o circulan por la banqueta; ambas acciones prohibidas por el reglamento de tránsito de la ciudad de México, o en otros casos, cruzarán algunas calles y avenidas con el semáforo en rojo; práctica que, si bien está permitida en ciertas situaciones bajo el ya mencionado reglamento, no deja de ser un tema que generará confusión y conflicto. La lógica de esta reglamentación estará dada a partir de que el traslado del ciclista, en tanto impulsado por su propia energía e inercia, se verá entorpecido si cada semáforo implica detenerse completamente y reiniciar la marcha. Así, será una medida que apuntará a cierta eficiencia en el traslado, pues una de las ventajas más valoradas para fomentar el uso de la bicicleta, estará dada por el ahorro de tiempo.

Si bien elementos como este serán pensados como una ventaja, también estarán enmarcados dentro de cierta lógica que apuntará a pensar la rapidez como signo

mundo, creando un texto que aportará algunas ideas en torno a la escritura, particularmente del capítulo III, que busca narrar la experiencia del ciclismo. En una perspectiva más cercana a la academia, existirán estudios de caso, como el llevado a cabo por el laboratorio de espacio público, el cual abordó la concepción que los niños generan en la ciudad, a partir de recorridos realizados en auto, caminando, o en bicicleta. (Valerdi, 2018)

⁶ Actividades como el *desafío modal*, realizado por el Instituto de políticas para el transporte y el desarrollo (ITDP): “*actividad que evalúa la eficiencia y desempeño de las opciones de movilidad urbana incluyendo peatones, ciclistas, motocicletas, transporte público y automóvil en un recorrido hecho en un día laboral y horario pico por la ciudad*” (ITDP, 2017)

de eficiencia y productividad, ambos elementos deseables dentro de las ciudades, entendidas como zonas donde se concentrará no sólo una gran cantidad de población, sino también buena parte de las actividades económicas y los grandes centros financieros. En este sentido, la inclusión del ciclismo dentro de las políticas públicas y programas de gobierno, serán una respuesta que posiblemente apuntará más que a una práctica de sustentabilidad o de salud individual, una estrategia orientada a impulsar la productividad dentro de las grandes ciudades⁷. Considerando con esto, que, bajo ciertas perspectivas, el uso de la bicicleta apuntará necesariamente a la reproducción de un modelo neoliberal, centrado en fortalecer la idea del individuo y su autonomía, independencia y eficiencia en términos de tiempo aprovechado. Sin embargo, es posible reconocer que en los últimos años ha existido un aumento en la población que decide desplazarse en bicicleta, más allá de estas lógicas orientadas al individuo. Aunado a esto, ha existido un lento apoyo por parte del gobierno para incentivar el uso de la bicicleta no sólo en términos de mejorar los tiempos de desplazamiento, sino considerar también la movilidad y el ciclismo en una dimensión recreativa; aunado a esto, ha existido una creciente participación por parte de actores de la sociedad civil, representados por organizaciones, colectivos y movimientos sociales que tomarán a la bicicleta y su uso como un punto central dentro de sus prácticas y discursos.

Estos grupos, podrán tener una participación más fuerte en términos de movilizaciones sociales o agendas de políticas públicas, como la ya mencionada organización Bicitekas; existirán grupos que, si bien se conforman con la intención de rodar como una actividad recreativa, de a poco se van acercando a actividades

⁷ La revisión de mapas de infraestructura ciclista presentes en el documento “*Movilidad en bicicleta 2019*” (SEMOVI, Secretaría de movilidad de la Ciudad de México, 2019) permitirá observar que la mayor parte de la ciclovías y ciclo carriles, se concentran en las alcaldías Benito Juárez, Cuauhtémoc y Miguel Hidalgo, mismas que concentran la mayor cantidad de centros de trabajo dentro de la Ciudad de México. Esto en contraste a las zonas sur y oriente de la ciudad, donde se concentra la mayor parte de zonas habitacionales y colonias populares dentro de la ciudad. Situación que ha generado una serie de demandas para la implementación de vías exclusivas para uso ciclista con miras a conectar estas zonas de la ciudad con el resto de infraestructura disponible.

que tendrán que ver más con el fomentar el uso de la bicicleta e incluso se acercarán a otras formas de activismo⁸, y otros tantos cuya meta estará centrada exclusivamente en lo lúdico. Sin embargo, en esta multiplicidad de motivos, existirán puntos en común, ideas, lógicas y prácticas que, a manera de vasos comunicantes, permitirán pensar en ciertas similitudes en esas prácticas del rodar.

Es entonces que pensar en la existencia de estos grupos permite abrir una problemática específica para la investigación. Si bien, se asume que en la elección de un sujeto de investigación existe ya un sesgo respecto a la posibilidad de observar ciertos fenómenos, también se asume como una condición necesaria que posibilite tener un punto de partida, una forma de abordar un campo que, por su diversidad de practicantes, podrá pensarse como complicado de observar desde la generalidad. No se trata pues, de señalar que a partir de lo observado con un grupo ciclista se pueda realizar una categorización que permita pensar en un “sujeto ciclista”, como categoría de análisis que permitirá pensar en las multiplicidades que integran estos grupos y movimientos⁹; menos aún se trata de hablar de un colectivo¹⁰ o grupo ciclista, pensando que este será igual a otros tantos colectivos

⁸ Por mencionar algunos ejemplos, el grupo “Bicorientados”, que estará ubicado en el oriente de la ciudad, o “La división del sur”, quienes se reunirán en el parque de la bombilla. Un ejemplo más, muy sonado a principios del 2019, fue la iniciativa “#yotecuido”. Producto del desabasto de gasolina sucedido a inicios de año, distintos integrantes de grupos ciclistas se dedicaron a realizar recorridos acompañando a gente que se decidía a tomar la bicicleta por primera vez como una alternativa ante la escasez de combustible.

⁹ A partir de la revisión de material de campo, compuesto por entrevistas, relatorías de recorridos realizados de manera individual y con grupos ciclistas, así como el diario de campo, es posible pensar en la variedad de usos que se le darán a la bicicleta. Este será un vehículo para realizar trayectos cortos, con la finalidad de realizar compras en los negocios de la localidad, llevar a los niños a la escuela, etc. Si abordamos desde el ciclismo en Xochimilco, a estas actividades se añadirán el llegar a los embarcaderos y chinampas para realizar actividades laborales. Adicional a esto, se utilizará también como un transporte público en los llamados bicitaxis: bicicletas acopladas a una *calandria*, estructura tubular con un par de ruedas y una banca en la cual se podrá transportar a un par de personas.

¹⁰ No se considera aquí grupo o colectivo como conceptos a elaborar, sino por los nombres bajo los que se asumirán los integrantes de los distintos grupos ciclistas.

que existen en la ciudad¹¹. Hablamos entonces de un campo de investigación que va desplegándose a partir de la propia inmersión en campo. Sí, tomando un hilo conductor centrado en la periferia de la ciudad de México, pues se percibe que esta comparte ciertas características que se reflejarán en afinidades de las voces de ciclistas que aquí se retomarán. Así, suponemos que estas afinidades serán posibles de ser pensadas como procesos de subjetivación que definirán cierto ciclismo urbano, producido en estas condiciones singulares. Nos referimos con esto a discursos, motivaciones y formas de rodar que estarán siendo construidas a partir de la colectivización de saberes y experiencias de distintos grupos ciclistas. Es entonces que señalamos esta práctica como un proceso de subjetivación; en el cual, los ciclistas serán pensados como parte de un entramado de significaciones; esto implicará considerar el rodar, los desplazamientos, las actividades grupales, y los discursos que de esto se produzcan como parte de una interrelación entre el integrante del grupo que se sube a una bicicleta, la serie de significaciones presentes en esta práctica, y las diferencias producto de estas significaciones y su confrontación con otras. En este sentido, se apunta a pensar la existencia de un sujeto que estará construyendo parte de su subjetividad a partir del ciclismo, entretejiendo su experiencia ciclista cotidiana, con elementos particulares de su día a día. Se coincide aquí con Vargas, quien considerará al sujeto como “*forma contingente, producto siempre abierto a procesos de subjetivación*” (Vargas Isla, 2003). Así pues, no se pretende definir a este “sujeto ciclista”, sino pensar justamente en términos de un proceso, siempre inacabado, de subjetivación.

Es a partir de esta caracterización del ciclismo urbano que se plantean las interrogantes por las que el trabajo circulará. Y que abrirán distintas problemáticas a elaborar en los apartados posteriores, las cuales estarán planteadas a partir de las siguientes preguntas:

¹¹ En pláticas informales con S, quien se dedica a la bici mensajería y tiene comunicación con distintos grupos ciclistas de la ciudad, fue posible ubicar a distintos grupos ciclistas que se reúnen en la alcaldía de Xochimilco, teniendo estos distintas características que los acercarán más a una práctica deportiva o a un carácter más cercano a la convivencia y recreación.

¿Cómo pensar el surgimiento de la acción colectiva desde la práctica del ciclismo urbano?

¿Cómo pensar los procesos de surgimiento de sujetos colectivos y las formas de expresión de éstos, en espacios urbanos heterogéneos como la Ciudad de México?

¿Cómo pensar la relación que estos sujetos colectivos establecen con las distintas problemáticas que se entrecruzan con la práctica ciclista?

Es a partir de este conjunto de preguntas que podremos pensar en cómo una práctica, surgida de la vida cotidiana y llevada a cabo por una gran cantidad de personas, puede generar procesos de subjetivación, formas específicas de significar la práctica ciclista y la creación de formas distintas de vinculación, que llevarán a pensar la posibilidad de construcción de colectividades que apuntarán a la transformación de la forma en que son concebidas las prácticas de los espacios urbanos, entendiendo en esto la transformación respecto a las formas dominantes de habitar espacios de múltiples escenarios como lo será la Ciudad de México. Serán estos los elementos que permitirán plantear y problematizar la investigación en términos de la psicología social de grupos e instituciones.

II. Métodos más allá de lo estático

“Una vez tuve una bici realmente buena, con las marchas y los frenos más caros, en fin, una gran bici. Pero tenerla siempre a punto y hacer que rodara perfectamente era un proceso inacabable, así que cuando finalmente me la robaron (de hecho sólo la parte delantera) no me molesté en comprar una igual.”

David Byrne. Diarios de Bicicleta

Desde el abordaje que permiten los métodos cualitativos de investigación, el trabajo de campo se presenta como un escenario dinámico, que puede transformarse a sí mismo o a los alcances u objetivos iniciales de la investigación. La selección de un sujeto de investigación, producida a partir de criterios de pertinencia o conveniencia, de afinidad, de facilitar el acceso a campo o la saturación de información a partir del supuesto de que un muestreo amplio implicará por lógica una cantidad suficiente de información son criterios que tendrán que ser pensados constantemente. Además, la implicación respecto al campo problemático a investigar se vuelve un punto central, pues en el caso de la investigación cualitativa, particularmente de los enfoques que se acercan más a la investigación acción, el acercamiento al campo requiere además de un posicionamiento inicial respecto a la construcción de conocimiento, a partir de plantear la relación entre dos sujetos y no en la relación jerárquica sujeto – objeto de investigación. En este sentido, la posición del investigador respecto a un campo de investigación en el que participa activamente implicará cuestionar la relación con ese campo investigado.

Aunado a esto, la presentación de un escrito en el cual se tratará de concentrar los resultados de un proceso de investigación genera la dificultad de decidir qué es lo que en este se mostrará. Si bien se asume que debe existir un corte respecto a todo el proceso, queda la cuestión de qué se pretende mostrar; no se habla aquí sólo de los resultados, sino del proceso mismo de investigación, el cual, sabemos de

antemano, nunca es lineal, ni es una experiencia tan aséptica como tradicionalmente se habrá presentado en distintos informes e investigaciones¹².

Así, desde la posición del investigador y del ciclista, se intentó poner en cuestionamiento una actividad cotidiana como es el uso de la bicicleta; partiendo de las particularidades presentes en los ciclistas que circulan en la periferia de la ciudad de México, concretamente en un área de Xochimilco buscando dar cierta relevancia a una actividad que si bien es parte del día a día en dicha zona, dista mucho de ser pensada del mismo modo que en otras áreas de la ciudad, donde el ciclismo será incluso una actividad planificada y fomentada por autoridades y gobierno. En este sentido, el primer recorte que se hacía del campo planteaba el supuesto de que el ciclismo en la periferia se presentaba como una actividad completamente distinta, desconectada del ciclismo en otras zonas de la ciudad.

Para comenzar a trabajar con estos planteamientos, se realizó una primera exploración en el terreno de investigación, con la finalidad de ubicar a distintos grupos ciclistas que se reunieran en la zona de Xochimilco, búsqueda que arrojó como resultados la existencia de al menos 4 o 5 grupos activos en la alcaldía. Eligiendo en un primer momento, acercarse al grupo ciclista “Ometéotl”, pues parte de lo que este mostraba a través de sus redes sociales, permitía pensar en un grupo con un fuerte arraigo a la zona de Xochimilco, que además de esto, llevaba a cabo actividades más cercanas a un papel comunitario, esto dentro de los pueblos de San Gregorio Atlapulco y San Luis Tlaxialtemalco. Así, se planteó como un

¹² Si pensamos por ejemplo en lo plasmado por Barley en *el antropólogo inocente* (Barley, 1983), será posible entender la riqueza de plasmar como parte de los resultados de la investigación, ese proceso de descolocamiento ante una situación ajena a la cotidianidad. Así, la incomodidad de volver a una misión, cuando la labor del antropólogo es vivir en un pueblo extraño, el señalamiento constante de esa otredad en tanto las creencias del pueblo Dowayo no afectarán a Barley debido a su condición de no perteneciente a la tribu y las reflexiones que de esto se desprenden, se constituyen también como parte de los resultados de un proceso de investigación. Pese a la carga afectiva que esto haya podido tener para el antropólogo.

escenario adecuado para trabajar a partir de la realización de entrevistas grupales, tratando con esto de recuperar una serie de experiencias respecto al andar del grupo que permitieran pensar en los distintos procesos subjetivos que los llevaban a constituirse como un grupo ciclista y a la realización de otras actividades dentro de ambas comunidades.

Esto, sin embargo, presentó distintas complicaciones. Si en un inicio las entrevistas permitieron iniciar una serie de reflexiones, relacionadas estas con el territorio, la identidad e historia del grupo, así como el reconocimiento de ciertos sitios locales que revestían de importancia para ellos, esto se dio en el marco de entrevistas realizadas a grupos pequeños y cambiantes. Este carácter fugaz, aunado a situaciones como la cancelación de sesiones, planteó la necesidad de cuestionar la pertinencia de la entrevista, como técnica principal dentro del dispositivo de investigación.

En este sentido, es importante plantear que tanto la construcción como la transformación del dispositivo implican pensar en el mismo desde un enfoque más amplio que sólo la elección de una u otra técnica o herramienta para la obtención de información. Si para Baz, el uso de la entrevista como parte del dispositivo implica entender esta elección dentro de un *proceso de esclarecimiento, respecto a la concepción del problema, los horizontes teóricos, el modelo científico desde el que se opera, la revisión del posicionamiento propio del investigador, su compromiso e implicación* (Baz, 2019), se intuye que esta elección es en sí misma una elaboración que se nutre del campo de investigación, planteando así el dispositivo como una construcción compleja y necesariamente cambiante.

Es entonces que, a partir de esos primeros descubrimientos respecto a la práctica de las rodadas, y a partir de pensar estas como formas de expresión de la subjetividad presente en los integrantes del grupo, se plantea el trabajo etnográfico de estos eventos como una herramienta adecuada. En este sentido, la labor etnográfica no se centró sólo en comprender el fenómeno del ciclismo urbano o de las rodadas como una práctica centrada en la bicicleta, sino en el cómo esta se va entretejiendo con distintos elementos como el territorio, las normas institucionales y

el uso del espacio por distintos actores construyendo una práctica compleja anclada en el entramado de las prácticas cotidianas. Así, la intención de la etnografía apuntará a explicitar los sentidos posibles en esta, rompiendo el presupuesto de que una práctica cotidiana no presenta por sí misma una expresión de la realidad social.

En este sentido, y como parte de dicho trabajo etnográfico, la investigación tomó además de las rodadas, la búsqueda de distintos documentos y archivos, que pasarán por la crónica, notas periodísticas, documentos de dependencias, así como también por la búsqueda en redes sociales, concretamente en Twitter, que permitieron no sólo ampliar la perspectiva respecto a las rodadas, sino que además abonaron a entender el conjunto de prácticas que constituirán una acción colectiva.

A partir de considerar esto, la perspectiva de la investigación se fue ampliando. Si bien se iniciaba con lo mostrado desde un grupo y la narrativa de sus experiencias, las distintas convocatorias a rodadas en las cuales se presentaron integrantes de grupos ciclistas de otras zonas de la ciudad, pronto revelaron que las rodadas y con ello, el actuar de los grupos, no podía verse delimitado por recortes a partir de las alcaldías, pues esto generaba un cierre del campo y con ello la imposibilidad de acceder a una dimensión de este, que constantemente se expresaba con distintas rodadas y encuentros con otros ciclistas, no necesariamente ubicados en Xochimilco. Así, la delimitación a cierta localidad se veía cuestionada ante la asistencia de estos otros ciclistas que, más allá de lo imaginado en un primer momento de la investigación, se movían fácilmente entre distintas zonas de la ciudad, importando poco la distancia que tuviesen que recorrer. Esto implicaba darse cuenta de la relatividad de las distancias y la posibilidad de llegar a sitios que, desde la perspectiva del investigador, se imaginaban como lejanos o desconectados entre sí.

Aquí resulta necesario retomar un cuestionamiento base de la etnografía, en lo relacionado con la distancia que se tiene respecto al campo de estudio en tanto esto permitirá ciertas condiciones para la obtención de conocimiento. Se han presentado posturas a favor y en contra de realizar estudios etnográficos desde la cercanía y la

propia situación. Las que se posicionarán a favor de esta, señalarán que los estudios en la cercanía tienden a facilitar el acceso al campo, además de facilitar cierta focalización respecto a los temas que interesan al investigador; mientras que posiciones en contra, señalarán como necesario que exista un contraste cultural que promueva la curiosidad y percepción, además de plantear esta aproximación, como la forma de obtener un conocimiento científico, en apariencia neutral y desprejuiciado. (Guber, 2015)

Sin embargo, planteamos ciertos matices, que pasan por la imposibilidad de realizar generalizaciones respecto a los procesos de investigación-intervención. En este caso particular, podemos pensar que esa polarización de puntos a favor y en contra, deben ser considerados no sólo como discusiones epistemológicas a priori, sino como preguntas guía de estos procesos realizados desde la propia situación. Aquí, por ejemplo, la pertenencia territorial a la alcaldía Xochimilco, no significó, por ejemplo, evitar el descubrimiento de zonas relevantes para la investigación que antes de esta se presentaban como confusas o plenamente desconocidas; igualmente, la visión del ciclismo pensada en un primer momento desde la experiencia propia y la caracterización de este a partir de los traslados cortos, obturó inicialmente la posibilidad de pensar otro tipo de recorridos, como necesarios para entender la práctica del ciclismo urbano.

Es a partir de pensar en cierta apertura, en la irrupción de otros sujetos que mostraban otras dimensiones de análisis posible, poniendo en juego una dimensión que si bien no fue identificada al inicio de la investigación, debió ser planteada como parte de los cuestionamientos respecto a la construcción de esta. La posibilidad de pensar el dispositivo, a partir de procesos de recursividad, una problematización que permita “hacer camino” (Fernández, 2007, pág. 30). Se trató entonces, de retomar la investigación desde un dispositivo lo suficientemente flexible que se permitiese aceptar estas irrupciones y sucesos como elementos de análisis. Así, los distintos entrecruzamientos que se dieron entre grupos, rodadas y movilizaciones, permitieron plantear como el eje principal de análisis la acción colectiva presente en estos.

En este sentido, la asistencia a dichas rodadas permitió pensar el ciclismo desde otros ámbitos. Por un lado, el disfrute de la experiencia del rodar, de hacerlo en grupos, posibilitando una convivencia fugaz y la posibilidad de pensar en esta actividad a partir del ocio y la recreación; pero por otra, un fuerte componente político, percibido principalmente en elementos como la capacidad de vinculación de estos grupos. Se habla aquí de lo político y del ocio en un sentido distinto al del uso cotidiano, donde lo político es visto como una actividad altamente organizada, que pretende generar líneas de acción, o como la inclusión de estos grupos ciclistas en actividades de proselitismo o vinculación con partidos políticos o gobierno, así como se piensa al ocio, lejano a esa significación que se hace de este como un tiempo perdido, desperdiciado o inútil ante una realidad que apunta a la productividad.

Se habla de lo político en el sentido de las posibilidades que resultan de estas vinculaciones incipientes, de estas rodadas en las que a lo largo de los últimos dos años se ha podido observar una participación creciente de ciclistas, tanto concentrados en grupos o no, en actos colectivos en los cuáles se tomará la bicicleta y el ciclismo como parte central de un reclamo. Se piensa esa vinculación como una suerte de hilos que permitirán rastrear ciertas continuidades en un campo que en más de una ocasión se percibe como un flujo carente de direcciones. Habrá actores como Checo. bicimensajero quien aparecerá casi de forma obligada en toda manifestación, que siempre estará platicando con un grupo de personas distintas y que incluso sin haberlo planeado se convirtió en un primer vínculo con el campo, un fotógrafo que lo mismo estará en la glorieta de insurgentes que rodando junto con un contingente desde el zócalo hasta Cuemanco, pero a la par poniendo el cuerpo frente a una motocicleta de una cadena de noticias que quería pasar forzosamente durante un bloqueo. Chema, a quien se conocerá a partir de una manifestación en avenida Patriotismo, y con quien habrá ciertos cruces fugaces, circulando en direcciones opuestas en División del Norte, las cuales darán tiempo “sólo” para saludar, así como encuentros en otra manifestación, en la que terminaremos actuando como un *staff* improvisado, bloqueando intersecciones para que el

contingente ciclista cruce completo y seguro, actividad que hasta ese momento sólo era parte del diálogo en una entrevista.

Por otra parte, se piensa acá en el ocio a partir de un distanciamiento de la significación negativa que se hace de este, sobre todo al ser colocado como una oposición al trabajo o cualquier actividad productiva. Se toma distancia también de la relación de similitud que se llega a plantear entre el ocio y la recreación en tanto esta, llevará también la impronta de la realización de una actividad, más o menos dirigida, pero apuntando a un fin concreto. El concepto de ocio al que se quiere llegar acá tiene que ver más con una actividad que planta una distancia respecto a finalidades concretas o productivistas, así como a actividades en torno al consumo, Nos acercamos por otra parte, a una postura que pretende ver en el ocio una serie de actividades, lúdicas en su mayoría, pero que implicarán a palabras de Elizalde una *“producción” de cultura – en el sentido de la reproducción, construcción y transformación de prácticas culturales vivenciadas lúdicamente por personas, grupos, sociedades e instituciones*¹³ (Elizalde R. G., 2010).

Es en este sentido que podemos pensar la acción política desde una actividad que produce algo, en su carácter lúdico y como actividad de ocio. Tanto en manifestaciones más centradas en la práctica del ciclismo, cuya consigna irá desde la demanda de seguridad vial, de justicia por ciclistas atropellados, la colocación de bicicletas blancas, etc.; pero, además, existirá un acercamiento creciente a otras demandas, como la defensa del territorio, la preservación del medio ambiente, así como la precarización laboral a partir del surgimiento de aplicaciones de reparto. La rodada entonces, se vuelve un dispositivo a observar, pues en ese carácter muchas

¹³ Cabe destacar la problematización realizada por Elizalde respecto al concepto de Ocio, pues lejos de verlo exclusivamente bajo la perspectiva del tiempo libre, o desde su conceptualización desde las teorías occidentales, construye la idea del ocio asociada directamente con actividades propias de la cultura latinoamericana, cargadas de un fuerte carácter comunitario y que incluso podrán ser pensadas en actividades cotidianas como la escena de los niños jugando en las calles de un barrio (Elizalde R. , 2021).

veces lúdico, será posible pensar en elementos como la resistencia de estos grupos, anclada directamente en el discurso reivindicatorio del uso de la bicicleta.

Así, el acercamiento a estos distintos espacios de manifestación se presentó como un momento de reflexionar de nueva cuenta la intervención. Si bien, el planteamiento inicial apuntaba a trabajar desde un dispositivo como la entrevista y la observación de un grupo pequeño, para trabajar con un movimiento tan heterogéneo y poco formal, se volvió necesario asistir a estos eventos, tratando de entender cómo es que estos, pese a tener motivaciones distintas, y aun cuando su convocatoria no fuese directamente por atender demandas propias de los ciclistas, estos se presentaban como parte de los manifestantes. Así, se buscaba pensar en las posibles líneas de sentido que permitieran entender la posible dimensión política expresada en los espacios observados. No se trataba de pensar un sentido totalizante, capaz de explicar como una multiplicidad de demandas, deseos e imaginarios pueden ser depositados en una actividad como el ciclismo, sino pensar en ciertas insistencias, latencias que tuvieran como efecto, esa atención y asistencia a las convocatorias originadas desde distintas motivaciones, que pasarán de la protesta a la recreación, de exigir un alto ante la explotación y destrucción del medio ambiente al reclamo por negar formas de movilidad que atiendan a la diversidad del andar urbano.

En este sentido, el trabajo de campo se desprendió de la intención original, de hablar sólo de la grupalidad relativa a un colectivo, y se dedicó, por otro lado, a explorar esos sentidos compartidos, posibles de ser pensados como parte de un entramado de significaciones, construido desde motivaciones personales, así como una serie de significaciones que se transformarán a partir de la inmersión en la experiencia de ese ciclismo urbano. Se coincide aquí con Bartra, quien señalará que la narrativa y la elaboración de un relato, son formas de compartir la experiencia, hacerla relevante a partir de construir una memoria que será parte de un saber colectivo (Bartra, 2018).

Sin embargo, este saber que necesariamente pasará también por quien escribe, como parte de esos procesos de subjetivación, debió ser pensado en términos no

sólo de ese aprendizaje y experiencia sino problematizado, puesto en posibilidad de ser cuestionado y no sólo relatado. Es innegable que una experiencia como el ciclismo, genera el deseo de decirle a otros “súbete a una bici”, sin embargo, para fines de la investigación, no es posible quedarse sólo con esto; se trata por otra parte, de generar un proceso de extrañamiento de lo familiar, pasar sólo de un proceso de descripción a otro de reflexión y búsqueda de sentido, particularmente en las prácticas propias en tanto esto permitirá problematizar elementos que bajo otra perspectiva podrán ser pasados por alto. Es entonces, que problematizar cuestiones como la definición del ciclismo urbano, se vuelven necesarias para entender los posicionamientos posibles ante una práctica que, en muchos sentidos, desbordará lo que la propia definición pretende delimitar.

Por otra parte, se ha hablado ya de las posibles dificultades de establecer lazos entre la práctica del ciclismo urbano y la teoría que permita vincularlo con la psicología social, problema que necesariamente pasa también por lo metodológico, en tanto no se trata de campos distanciados o que operen de forma independiente. Si se parte de lo señalado por Fernández, respecto a pensar el método como el acto de ir *trazando circuitos de problematización recursiva*” (Fernández, 2007, pág. 30), es que podremos considerar los distintos momentos de la investigación como parte de un proceso en el cual se trabajarán tanto los problemas eje de esta, así como se tendrá que reflexionar sobre el método para conocer una problemática que estará abordada principalmente desde otras áreas de las ciencias sociales y que tendrá que ser problematizada en términos de la psicología social de grupos e instituciones, practicada en la UAM-X.

En este sentido, se entiende que como parte de las distintas técnicas que se engloban dentro de las metodologías cualitativas, las entrevistas en su carácter individual y grupal tienen un mayor peso como formas de obtener información desde la psicología social, en tanto la importancia de trabajar con el discurso y las narrativas de los actores. Sin embargo, este tipo de aproximaciones metodológicas encontrarán ciertos limitantes en campos donde, si bien la palabra en una entrevista podrá dar cuenta de la elaboración de una experiencia, esta podrá no ser la mejor

vía de acceso al problema que se pretende conocer, además de existir métodos que podrán dar cuenta de una mejor manera de esta experiencia. Pensaremos aquí en una relación particular entre el campo de investigación y el método de abordar la misma.

Es posible utilizar a manera de metáfora la mecánica de la bicicleta, concretamente el uso de las velocidades en la misma para pensar esta relación entre campo y método. Pensemos por un momento la relación¹⁴ existente entre el plato, los engranes ubicados a la altura de los pedales en una bicicleta y los piñones o *casette*, los engranes ubicados en la llanta trasera, mismos que estarán conectados a partir de una cadena de transmisión y que será la que se encargue de llevar la potencia de las piernas a la llanta trasera. En este sentido, la relación establecida entre cierta combinación de engranes delanteros y traseros permitirá tanto desarrollar una velocidad mayor, así como también dosificar la fuerza requerida para iniciar o sostener la marcha o para superar una pendiente, mientras que otra relación de engranes, provocará la necesidad de un mayor esfuerzo o la pérdida de potencia al pedalear. Este conocimiento de la técnica, más allá de ser aprendido vía manuales o lecciones teóricas, necesariamente tendrá que pasar por un aprender a sentir en qué momento será pertinente utilizar una u otra relación. Forma de aprendizaje que de algún modo se asemeja al trabajo en campo: A partir de una lectura del problema de investigación, del terreno y del campo, habrá posibilidad de trabajar con un método que sea pertinente a ese problema abordado, que permita establecer una relación adecuada entre campo y método, potencializar lo producido, sin perder la pertinencia a los fines de la investigación.

En este sentido, es que se deben considerar las características del sujeto de investigación en la elaboración de un método que permita acercarnos a su realidad. Si bien la metodología se planteó en un primer momento bajo la intención de realizar una serie de entrevistas grupales, la realización de estas pronto mostró que no se trataba de la única vía posible, y probablemente no la adecuada para observar a

¹⁴ Este uso de relación, en el contexto de la mecánica, no deja de ser cercano a la idea de un vínculo entre dos o más elementos, produciendo un resultado a partir de dicha vinculación.

profundidad el campo de investigación. Si la parte central de la investigación estaba colocada en el ciclismo, se volvía necesario pensar la experiencia de este, no sólo en términos de lo que una entrevista pudiera recuperar a partir del discurso. Más allá de esto, se necesitaba pensar el ciclismo como práctica y experiencia. No se trató de excluir el uso de la narrativa y de la recuperación de las experiencias a partir de entrevistas, sino de incluir estas dentro de la experiencia vivida que implica el acto de andar en bicicleta, de rodar. Si en el relato de la experiencia, estarán hablando de un rodar grupal, de la existencia de un lenguaje particular del rodar en grupo¹⁵ o de una forma particular de leer o *fluir con el tráfico*¹⁶, se vuelve entonces necesario participar del recorrido. Si no es posible ser torero viendo los toros desde la barrera, tampoco será posible entender el rodar, sin rodar. Recuperamos acá la forma en que se narra ese fluir con el tráfico, sólo para poner en perspectiva, la dificultad que implica representar esa sensación, ante los límites de la palabra:

“Fluir con el tráfico, es cuando dejas de tenerle miedo al tráfico, sobre todo automotor y comienzas a concentrarte en lo que haces, esto, inevitablemente te lleva a aprender a leer el entorno y los movimientos de los demás usuarios, lo cual será muy importante para tu seguridad, porque aprenderás a evitar percances antes de que ocurran.” (Guevara, 2020)

Se señala entonces qué hablar del ciclismo no será lo mismo que experimentar el ciclismo. La experiencia descrita por Augé, estará marcada por no ser él uno de esos “héroes de mito” que observaba en pruebas como el *Giro de Italia* o el *Tour de Francia*. Su experiencia al pedalear será otra: *“un reconocimiento del propio cuerpo,*

¹⁵ Algunos grupos al rodar utilizan una serie de roles para procurar la seguridad de la totalidad del grupo. En estos roles, el guía será quien se encargue de encabezar la marcha del grupo e ir informando a partir de gritos o señas, las condiciones del camino a transitar. Así, el señalar con la mano izquierda o derecha hacia abajo, normalmente hará alusión a la existencia de un bache u otro obstáculo en una sección de la vía, mientras que el pasar cualquiera de las dos manos de un extremo a otro del cuerpo, a la altura del asiento, será una forma de comunicar la existencia de un obstáculo a todo lo largo de la calle, siendo normalmente topes, o vías ferroviarias.

¹⁶ Tanto en recorridos personales, como en las entrevistas realizadas, surge la experiencia de aprendizaje respecto a la coexistencia con otros usuarios de la vía pública, en el sentido de aprender a leer los movimientos que realizan como una forma de mantenerse seguros, aprendiendo a fluir.

de sus posibilidades y límites, la adquisición de una nueva autonomía, la libertad palpable" (Augé, 2011). Descripción que está más cerca de una experiencia en la que el disfrute y el gozo están presentes en lugar de pensarse desde una dimensión relacionada con lo deportivo. Con esto no se trata de minimizar esa perspectiva, sino pensarla en términos de cierta asequibilidad. Claramente no todos podremos ser atletas de alto rendimiento, sin embargo, la experiencia del traslado, del uso cotidiano de la bicicleta, será una que tenga mayores posibilidades de ser pensada como una actividad en común, de la cual la mayor parte de la gente pueda participar. Es a partir de esto que el dispositivo de intervención se trabajó desde la etnografía, particularmente centrando la atención en los traslados y recorridos y puntos de llegada, acercándose más a una etnografía en movimiento, forma de trabajo que pretenderá constituirse como una *"forma radical de observación directa de los aspectos materiales -verbales, gestuales, sonoros y corporales- de la actividad humana, es decir de la ritualidad de la que se compone la vida cotidiana de las sociedades"* (Delgado, 1999, pág. 82).

Si bien, estos métodos son más o menos comunes en otras áreas de conocimiento, como podría ser el uso de recorridos comentados en el urbanismo, del cual autores como de la Torre Galindo han dado cuenta a través de distintas experiencias de investigación urbana utilizando estos recorridos como técnica (De La Torre Galindo, 2017) ; han sido también formas de reflexionar en torno a lo urbano, como con el Flâneur de Benjamin, formas incluso de pensar el acto de andar, pensando el caminar como lo hará Le Breton, abordando las distintas dimensiones en las que podrá pensar el andar, y que pasarán desde la pérdida del acto de caminar a partir de la modernidad, donde no casualmente colocará también al automóvil como uno de los grandes motivos que provocarán la inmovilidad del cuerpo, particularmente de los pies como forma de desplazamiento y conocimiento; además se acercará a otros momentos en los que el caminar tendrá una función distinta a esa posición relegada donde será colocada a partir de la tecnología, así, igualmente planteará el caminar de Sócrates como una forma de pedagogía, a partir del deambular. En este sentido, Le Breton considerará el caminar como una forma de abrirse al mundo.

La experiencia de caminar descentra el yo y restituye el mundo, inscribiendo así de pleno al ser humano en unos límites que le recuerdan su fragilidad a la vez que su fuerza. Es por tanto una actividad antropológica por excelencia, ya que moviliza permanentemente la tendencia del hombre por comprender, por encontrar su lugar en el seno del mundo, por interrogarse acerca de aquello que fundamenta su vínculo con los demás. El caminante a menudo se documenta acerca de los lugares que atraviesa, observando, como un etnólogo dileitante, las diferencias de una región a otra en el arte de los jardines o de las ventanas, en la arquitectura de las casas, en la cocina, en la forma de acogida de sus habitantes, en las inflexiones de la lengua o en el comportamiento de los perros. Avanza entre la vegetación como si lo hiciera por una selva de indicios, en busca de signos que delaten la presencia de animales, de plantas o de árboles. (Le Breton, 2011)

En Latinoamérica, por otra parte, habrá autores como Berenstein, quien propondrá la errancia¹⁷ y la figura del errante de las ciudades, como una forma de hacer una crítica respecto al urbanismo hegemónico, que apuntará a homogeneizar la visión y uso de las ciudades, planteando como un efecto de esta homogeneización, incluso la imposibilidad de ser andadas.

Los errantes urbanos ya no deambulan por campos abiertos como nómadas, sino por la gran ciudad misma, experimentan la metrópoli moderna y rechazan el control disciplinario total sobre los planes modernos. Denuncian directa o indirectamente, a través de sus errancias, los métodos de intervención de los urbanistas y argumentan que las acciones en la ciudad no pueden convertirse en un monopolio de especialistas sedentarios. (Berenstein Jacques, 2012, págs. 25-26).

Es a partir de estas ideas sobre el andar, que se considera el rodar con los grupos como la forma adecuada de intervenir en campo. Si bien todos estos referentes, harán mención del andar entendido a partir de la caminata, es necesario pensar el ciclismo, el recorrido en bicicleta, como una actividad que permitirá pensar la dimensión espacio temporal, de una forma similar al acto de caminar. En este sentido, el trabajo realizado por Valerdi (Valerdi, 2018), quien mostrará las

¹⁷ Si bien en el español utilizado en México, una palabra como vagar podrá ser más cercana a la idea de Berenstein, relacionada con el andar, recorrer sin una sistematización los espacios como una forma de experimentar los mismos, se prefiere conservar el término de errar, aclarando aquí que no se hace referencia a una experiencia equívoca o desatinada. Sino la intención del no tener rumbo fijo, más cercana a la idea del errabundo.

diferencias respecto a los elementos del espacio público que los niños podrán percibir de acuerdo al medio de transporte en el que se desplacen para ir a la escuela¹⁸ permite plantear, además, las posibilidades de una comprensión y conocimiento profundo del espacio que se habita y la relación que este conocimiento tendrá, con la exposición que tengamos a este.

Si para Gros, existe en el andar, en la marcha, la posibilidad de una receptividad, de *recibir toneladas de presencia pura* (Gros, 2014, pág. 97), es a razón de la constante exposición a un espacio que constantemente nos dirá algo. Sí en razón de los sentidos, sabremos si hace calor o frío, si llueve o si el cuerpo está cansado. Pero en los tránsitos cotidianos por las ciudades, a estas percepciones se sumarán expresiones de las relaciones sociales que día a día irán marcando una forma de vivir en este espacio. Sabremos que salir es también una experiencia de la modernidad en tanto esta se vivirá a las prisas, se tratará de llegar antes, de medir los tiempos para llegar siempre a una buena hora. Elementos que harán del aprendizaje de caminar¹⁹ la ciudad una experiencia que pasará más por la visión de esta como un espacio hostil, por el cual fluir como se pueda, que de las visiones más cercanas al caminar o al andar como un disfrute o incluso una experiencia. Se vuelve necesario entonces, pensar en la lentitud de estas prácticas no bajo el ámbito de la productividad o la eficiencia presente en los marcos de vida actuales, sino por

¹⁸ En los resultados expuestos por el autor, será posible observar que mientras un traslado en automóvil implicará que existan muy pocos elementos representados en los dibujos realizados por niños, estos aumentarán de manera considerable en los realizados por los que harán su recorrido caminando o en bicicleta. En este sentido, el automóvil no sólo se tratará de una barrera física, sino que además funcionará como una forma de obturar la visión que se tendrá del espacio urbano, fomentando la idea de que la calle es un espacio vacío, utilizado únicamente para el traslado.

¹⁹ No se plantea aquí que la experiencia del caminar apresurado no esté generando cierto aprendizaje de normas, costumbres o un conocimiento particular de la ciudad. Pues aún en estos traslados cotidianos, es posible aprender a trazar itinerarios o rutas, distinguir riesgos y establecer ciertas relaciones afectivas con determinados lugares. Es entonces que el traslado permitirá no sólo imaginar los espacios en términos de rutas o espacios topográficos, sino que además permitirá ubicar ciertos rasgos físicos y sociales de un sitio cotidiano, como lo plantea Baxín (Baxín Martínez, 2018).

otro lado; tratar de pensar como el carácter pausado de esta práctica, permitirá pensar en la dimensión geográfica²⁰ como productora de ciertos sentidos.

Es entonces que pensaremos en la lentitud que permite el traslado en bicicleta, como una forma de percepción distinta, en la cual no sólo se pone en juego la posibilidad de observar desde una perspectiva particular un fenómeno como el tránsito sino también, el observar las condiciones bajo las cuales, el espacio urbano estará reproduciendo la lógica de la modernidad: La exclusión y vulnerabilidad de amplios sectores de la población. Siendo lo obtenido bajo esta perspectiva, el material con el que se realiza el análisis en la investigación.

Es así como el presente trabajo transcurre por distintos sitios, pensando en estas posibilidades de una acción política en ciernes. Partiendo con un grupo ciclista en Xochimilco y la posición que asumen como resistencia, rodando principalmente a pueblos y zonas originarias de la periferia del Valle de México, y promoviendo la memoria histórica de la comunidad que habitan; a la par de brindar apoyo a la comunidad ciclista a partir de la creación de una casa de descanso para ciclistas que practican el cicloturismo. De este acercamiento inicial, se pasará a distintos espacios como la zona de humedales de San Gregorio; sitio relevante para este grupo ciclista, y que además se colocará como centro de una problemática territorial y ambiental que convocará a distintos colectivos, ciclistas o no, que independientemente de su pertenencia a las comunidades que rodean a los humedales se volverán partícipes de un reclamo ante la explotación, ocupación y destrucción de este territorio.

²⁰ Se hace referencia acá de lo geográfico como parte de la corriente cultural, que permitirá reflexionar sobre la relación existente entre las distintas prácticas espaciales y sociales, producidas desde una multiplicidad de sujetos, lo que permitirá colocar la mirada en ciertas minorías y las prácticas llevadas a cabo por estas, teniendo un fuerte compromiso político (Ortiz Guitart, 2007). En este sentido, el pensar a los ciclistas como uno de estos actores minoritarios, implicará la posibilidad de problematizar la presencia de estos en el espacio urbano, más allá del acto cotidiano de ignorar su presencia en las calles; abriendo además la posibilidad de ver y entender su presencia como una alteridad en el espacio social.

A partir de la aparición “en escena” de estos distintos ciclistas, las manifestaciones se volverán escenarios relevantes para pensar la dimensión política expresada en estos eventos. Más allá de pensar sólo en el ámbito de Xochimilco, la asistencia a estas rodadas permitió observar las diferencias existentes entre la multiplicidad de espacios que conforman a la ciudad de México, así como la relación existente entre esos espacios y la construcción de distintas subjetividades, aun cuando estas podrán encontrar ciertos puntos en común a partir del uso de la bicicleta. En este sentido, la posibilidad de transitar por zonas, que irán desde Xochimilco, Cuemanco, Coapa, la Glorieta de Insurgentes, o Santa María la Ribera, permitió también acercarse a las distintas motivaciones que llevan a grupos e individuos a ocupar las calles de la ciudad, muchas de estas marcadas por el reclamo constante de ser reconocidos y tomados en cuenta en la distribución del espacio público, mismo que estará significado la mayor parte de las veces como un espacio de riesgo y exclusión, pero a la par como sitio de resistencias, de luto y lucha.

[El campo y sus imponderables](#)

El trabajo cualitativo requiere tener presente el carácter cambiante del terreno de investigación. Esto, que quizá podría parecer una obviedad, es normalmente pensado en la relación directa con el campo y sujetos de investigación con quienes se trabajará. Bajo la consigna principal de trabajar con otros, el trabajo de campo podrá presentar ciertas dificultades o impedimentos que llevarán a adecuar técnicas o buscar otras formas de acceso a este. De algún modo, estas problemáticas se encuentran dentro de lo imaginable de la investigación cualitativa.

Sin embargo, estos elementos que se ponderan en las primeras etapas de una investigación no pueden abarcar la totalidad de sucesos que pueden transformar a esta. Si nos centramos en este trabajo, como resultado de un proceso formativo en la maestría en psicología social de grupos e instituciones, es necesario señalar sucesos como la huelga del 2019, hasta ahora la más larga dentro de la universidad con 93 días, y la pandemia provocada por el SARS-Cov2, que a más de 10 meses de ser una problemática en México, transformó radicalmente las condiciones de vida en distintos ámbitos, que pasarán desde el cierre de establecimientos educativos,

la creación emergente de dinámicas de teletrabajo y educación a distancia, el cierre de distintos espacios públicos hasta una disminución respecto a la movilidad en la ciudad de México, todo con miras a disminuir la propagación del virus.

Si bien ambos sucesos se presentan como un alto en las actividades de la universidad, la huelga es principalmente una interrupción al interior de esta. Esta se presenta para la institución como un suceso con consecuencias que podrán manifestarse durante los años siguientes, y que implicarán entre otras cosas: la adecuación de calendarios trimestrales para ajustarse a los tiempos que se deberán cumplir ante el Estado, provocando cierta sensación de apuro ante la necesidad e ilusión de recuperar el tiempo perdido; la exacerbación de la figura del sindicato como un enemigo para la vida universitaria²¹, alentada desde las autoridades de la universidad; el desfase con programas federales de apoyo, como el programa nacional de posgrados de calidad del CONACYT, etc. Pese a esto, la huelga será un acontecimiento que no detendrá las actividades más allá de los muros que delimitan a la universidad.

Sin embargo, la pandemia se presenta como una situación que altera radicalmente las condiciones de vida en todos los aspectos. Todas las instituciones se paralizan, todo cierra, se construye un escenario donde salir a la calle y el otro se vuelven un peligro en tanto representan la posibilidad de contagio; aunado a esto, se presenta en el momento en que según la planificación de la maestría, los distintos procesos de investigación tendrían que estar en pleno desarrollo del trabajo de campo, que se verá puesto en pausa junto con toda actividad. Pese al pánico inicial y a las lecturas que anticipaban el fin o la transformación radical de las formas de gobierno y producción en la era neoliberal (Žižek, 2020), en mayor o menor medida, el mundo entero buscó retomar sus actividades. La universidad no es la excepción y echa a

²¹ Durante esta huelga, fue posible observar muestras de apoyo y de rechazo a ambas posturas, tanto del sindicato como de la universidad. En este sentido, autoridades universitarias, profesores y alumnos realizaron una marcha el día 26 de abril de 2019 durante la cual, el rector general, Eduardo Peñalosa Castro, señaló: “*el enemigo está, pero es muy difícil identificarlo, en el SITUAM. Eso ya lo sabe la mayoría y es importante decirlo* (Jornada, 2019)”.

andar el Proyecto Emergente de Enseñanza Remota (PEER), lo que plantea una dificultad para muchos procesos de investigación, pues este retomar actividades implica necesariamente continuar con procesos que en muchos casos no podrán ser retomados bajo la perspectiva inicial. Trabajo en instituciones, actividades grupales, entrevistas, y en general el encuentro frente a frente, adquieren un nuevo matiz respecto a la dimensión ética que estará marcada por la responsabilidad y el cuidado colectivo. Sin embargo, la necesidad de presentar avances del trabajo de campo choca con este escenario. La vida y la producción deben continuar.

En este sentido, el campo de esta investigación sufre una transformación importante. Pues si bien las rodadas cuya finalidad es lúdica se interrumpen, se comienza a gestar un discurso que posicionará a la bicicleta como una alternativa efectiva para mantener la distancia entre las personas que no pueden cumplir con el confinamiento recomendado desde el gobierno. Este discurso, que en la realidad se traduce con un aumento en el uso de la bicicleta, reflejado en escasez y encarecimiento de refacciones y bicicletas, la implementación de carriles emergentes en algunas zonas de la ciudad e incluso la recomendación del gobierno de la ciudad de utilizar este medio de transporte, permitirá observar otra dimensión de la práctica ciclista, la cual no se había considerado al inicio de la intervención: Las condiciones de inseguridad en que los ciclistas se mueven, mismas que se verán reflejadas en un incremento de hechos de tránsito que implican a ciclistas, aun cuando la ciudad se encontraba en una disminución de movilidad debido a las restricciones a causa de la pandemia.

Si bien, este será uno de los reclamos constantes por parte de los ciclistas, existentes aún antes del inicio del confinamiento²², las manifestaciones respecto a este tema se incrementaron. Si los meses de abril, mayo y junio implicaron una

²² La primera manifestación con demandas completamente volcadas a la seguridad vial y convocada por ciclistas a la que se asiste como parte de la investigación, se da el 5 de marzo de 2020. En una convocatoria que reunió a ciclistas de distintos puntos de la ciudad de México y que tuvo como punto de concentración la glorieta de insurgentes, concretamente frente a la secretaría de seguridad ciudadana.

parálisis respecto a las manifestaciones, en tanto se seguían las indicaciones del confinamiento, a partir de julio estas reiniciaron, principalmente con dos consignas muy claras: El alto a la construcción del puente vehicular en la zona de Cuemanco, y el reclamo por el incremento de incidentes viales, particularmente los relacionados con ciclistas. Es entonces que estas manifestaciones se vuelven el campo de análisis en el cual se continuará pensando la dimensión de lo político, en tanto, lejos de ser manifestaciones que hayan sido planteadas como un único suceso, han llevado cierta continuidad en sus demandas, sumando distintos elementos, nuevos reclamos, y en ocasiones, conjugándose como parte de un mismo reclamo.

En este sentido, se considera que, si bien la pandemia implica un alto de las actividades cotidianas, es posible ver en esta un analizador histórico que, a diferencia de un analizador construido desde un método de intervención o un analizador natural, que irrumpe en dicha intervención, permitirá pensar un análisis generalizado al conjunto de la sociedad. Este analizador, que podrá ser entendido como una situación que *deconstruye lo instituido de la institución* (Manero Brito, 2013) permite revelar una serie de condiciones que, en otro momento, permanecerán veladas. En este sentido, se podría señalar, como un supuesto y con sus reservas, que el incremento tanto en el número de manifestaciones como de manifestantes tendrá que ver con la función de la pandemia como un analizador que permitirá cuestionar las condiciones de la vida cotidiana, resultando en esta participación continua, que a la fecha se sostiene con manifestaciones nocturnas, en las cuales se sigue lanzando el reclamo por la seguridad vial.

Así, la construcción del trabajo de campo a partir de la pandemia se continúa dando a través de la etnografía, posibilitada también por el seguimiento que se realiza vía redes sociales de distintas organizaciones o colectivos que realizarán invitaciones masivas a distintos eventos, además de brindar información respecto a lo sucedido en estos. Si el método de la etnografía estará planteado *desde la apertura a las distintas formas en que los actores expresan en sus prácticas y palabras el sentido de su vida* (Guber, 2015, pág. 19), y dichas prácticas estarán enmarcadas de acuerdo a las condiciones en las que estos actores viven, será posible pensar el

ámbito de lo digital como una de estas formas en las que podrán rastrearse dichas expresiones.

La consolidación de lo digital como una fuente más de información respecto a la forma en que se construyen las relaciones sociales, en tanto en estas también es posible identificar expresiones y sentidos presentes en el mundo actual (Ruiz Méndez & Aguirre Aguilar, 2015), se vuelve entonces un punto central para entender no sólo la organización de estos eventos y manifestaciones, sino además la creciente asistencia y la construcción de ciertos sentidos compartidos que pasarán desde la oposición a la construcción de proyectos de infraestructura hasta las demandas de seguridad vial. Así, podemos plantear cierto paralelismo respecto a la tecnología como una construcción social, planteada por Bijker (Bijker, 1993), respecto a cómo la tecnología no es un instrumento inerte, en tanto su uso implica necesariamente el anudamiento de distintos sentidos, necesidades y prácticas ancladas a dicha tecnología.

III. Las prácticas ciclistas en la ciudad de México

“Me parece triste, que todos queremos rodar a Polanco, Condesa, Roma, Coyoacán. Y no, o sea, hay otros lugares importantes alrededor de la ciudad. Y dentro de los mismos lugares, siempre visitamos el centro de Coyoacán, nunca sus callejones e iglesias desconocidas con otra historia. En Iztapalapa también, ya saliendo hacia el estado están las pirámides de Los Reyes. En Ixtapaluca también hay un centro ceremonial.”

Pablo Ramírez, grupo ciclista *Biciorientados*

Los ciclismos urbanos desde los recorridos etnográficos. El rodar como dispositivo

Una pregunta que me han hecho en campo, al menos tres o cuatro veces, ha sido sobre el tiempo que llevo andando en bicicleta, como si de presentar tus credenciales se tratara. Quizá las dos primeras veces esto me tomó por sorpresa. ¿Será válido decir que fue en el 2016, para ahorrarme el tráfico hacia el trabajo? Antes de eso me había subido a una bicicleta para dos (ahora sé que se llama tándem) en León, Guanajuato, cerca del 2011. La última vez antes de eso, sería quizá por el 2002. No había historias familiares, ni un pasado glamouroso que me llevara a esta. Simplemente fue practicidad. Y esto de algún modo me ponía en la disyuntiva de asumirme ciclista, o sólo alguien que usaba una bici. Treinta minutos al día era mi tiempo en la bicicleta, con apenas seis kilómetros entre ir y venir del trabajo. Sin embargo, hacerlo en transporte público se volvía complicado y caro. Sin una ruta directa y teniendo que tomar dos transportes para una distancia tan corta, la bicicleta se presentó como una buena alternativa. Salvo por el detalle de que tenía años sin usar una y sólo una vez había andado con ella por calles y avenidas, parecía ideal.

Me armé entonces de una bicicleta, casco y luces, pues salía cinco y media de la mañana, para llegar al trabajo a las seis. Si bien pensaba que mis recorridos serían solitarios, pronto me di cuenta de que estaba equivocado. Con excepción del

domingo, invariablemente me cruzaba con unos cuantos ciclistas por la mañana, y muchos más en la tarde. Alguno de ellos me preguntó si estaba bien cuando tuve mi primer caída, “enrielado”²³ en las vías del tren ligero. Quizá ese fue mi primer examen. Bien dicen por ahí que el ciclista que no se ha caído, se va a caer, y quizá el ciclista no se define por el tiempo que lleva pedaleando, sino por las caídas que haya tenido.

Esto, de algún modo abre un primer interrogante. ¿Qué define al ciclista? Más aún, ¿Qué define al ciclista urbano? Si se hace una búsqueda respecto a qué define el ciclismo urbano, aparecerá la idea que define a esta actividad con base en los desplazamientos cortos. La información obtenida por ejercicios como la encuesta origen destino²⁴ en el año 2017, brindará información respecto a las distancias en promedio que recorre la población que se mueve en bicicleta, la cual rondará los 4 km; por otra parte, cerca del 71% de los encuestados, no saldrán de su alcaldía de origen. Estos desplazamientos cortos, estarán motivados por un menor tiempo de traslado o el evitar el gasto del transporte público, y la mayor parte de las veces, estarán relacionados con ir al trabajo o realizar algún tipo de compra en las cercanías. (INEGI, 2020). Sin embargo, esta información no podrá delimitar la actividad del ciclismo urbano, en tanto, como su nombre lo indica, apuntará a pensar los desplazamientos como parte de un viaje que va necesariamente del punto A al B; origen, destino. Además de esto, el ejercicio estadístico y la realización de promedios, sesgará aquellos viajes que van más allá de esos 4 kilómetros y que implicarán un desplazarse por toda la ciudad, generando en esto una forma distinta del recorrido. Así como también, aquellas experiencias relacionadas con los distintos oficios que implicarán utilizar una bicicleta y que difícilmente se podrán

²³ Cuando las llantas de la bicicleta se atorán en distintos agujeros presentes en el asfalto, ya sea por el raspado de calles, la colocación de coladeras en el sentido de la circulación o en el cruce con vías ferroviarias.

²⁴ La Encuesta Origen Destino tiene como objetivo: “*obtener información que permita conocer la movilidad actual de los habitantes de la ZMVM, respecto a sus características, motivo, duración, medios de transporte y horario de desplazamientos, entre otros aspectos de los viajes que realizan*”. (INEGI, 2020)

encasillar en moverse exclusivamente de un punto a otro de la ciudad, servicios de reparto, bici mensajería, repartidores vía aplicación, vendedores, saldrán de este ejercicio estadístico. Entonces el ciclismo urbano no podrá ser sólo definido por los traslados y las distancias.

Si lo pienso en lo particular, es sencillo desprenderse de lo planteado por una encuesta y por la estadística. Para el 2017 ya no estoy trabajando en el mismo lugar, pero me quedo con la costumbre de despertar a las cinco de la mañana y con la necesidad de estar muy activo desde las 6 hasta después de mediodía, pues el haber trabajado con adolescentes me mantiene en esa costumbre de no poder detenerme hasta ya bien pasada la mañana. Ante esa costumbre y la perspectiva de estar inmóvil en casa, decido salir a andar en bicicleta, ahora para hacer ejercicio. Sin embargo, la que había comprado se me hace poco práctica. La curiosidad me lleva a leer que el ancho de las llantas, su relieve y hasta el patrón que tienen dibujado pueden hacer el recorrido más lento al tener más fricción y causar más arrastre, además de que los amortiguadores, el material con el que está construida y el diseño en general de la bicicleta, la pueden hacer más ligera o pesada. Así que busco algo distinto: aluminio, una geometría distinta y llantas más delgadas, que además se medirán de otra manera que al principio no entiendo. Si las otras eran rodada 26 y medían 2 pulgadas de ancho, estas son rodada 700 y miden 38 milímetros²⁵. Sistemas métricos aparte, la diferencia es abismal. El menor esfuerzo pronto me lleva a aumentar las distancias. 15 kilómetros se vuelven pocos. Quiero salir a Coapa y recuerdo que algún callejón de los barrios de Xochimilco conecta

²⁵ La utilización de distintos materiales, medidas de llantas incluido el sistema métrico de cada una estará dado principalmente por el uso que se pretenda dar a cada bicicleta. Así, una bicicleta con una rodada (el diámetro de la llanta) 700 mm y un ancho que podrá ir desde los 18 hasta los 42 o 50 mm en su superficie de rodamiento, estará pensada para utilizarse principalmente en asfalto, suponiendo el buen estado de este y permitir mayores velocidades, mientras que una llanta que podrá variar su diámetro entre 24, 26, 27.5 o 29 pulgadas, y cuyo grosor de la superficie de rodamiento estará arriba de 1.5 pulgadas, será utilizada principalmente para caminos en malas condiciones o terracería. Sin embargo, en el uso casual de la bicicleta, estos elementos pocas veces entran en consideración.

directamente con la pista de canotaje de Cuemanco. No lo encuentro, sin embargo, recorriendo Barrio 18, que rodea parte de la pista, encuentro un callejón que me lleva directamente a esta, así como una calle que saldrá directamente a periférico.



1 Recorrido cotidiano por barrio La Concepción Tlacoapa, Alcaldía Xochimilco.

Aunque salgo un poco más lejos, aún me detengo ante el puente de vaqueritos. La subida, el tráfico, la velocidad de los autos, y en general cierto miedo me detienen. Me mantengo entonces en una zona que, a la fecha, considero más segura que otras partes de la ciudad.

Esa comodidad de los recorridos locales se acabará en septiembre. El sismo, el colapso del tránsito vehicular, mi asistencia al albergue del deportivo del SME²⁶, todos estos elementos me terminan dando el impulso necesario para superar ese puente. Mientras salgo de Xochimilco para llegar a Coapa y su escenario de calles cerradas y edificios dañados, paso frente a varios centros de acopio provisionales, y pronto comienzo a ver también a muchos ciclistas, que van rumbo a Xochimilco, llevando alimentos, medicamentos y herramientas. Sé que San Gregorio es una zona afectadísima, y que subir en auto es muy complicado. Me genera mucha curiosidad, al grado de encontrar información en redes, misma que me genera más

²⁶ Sindicato mexicano de electricistas

preguntas ¿cómo hacen esos ciclistas para cargar tantas cosas? ¿Cómo le hacen para estar dando vueltas todo el día en la bici llevando carga entre viaje y viaje? ¿Es por el sismo y todos los afectos que despierta o es costumbre?

La distancia tampoco define al ciclista urbano, ni tampoco los motivos que lo llevan a usar una bicicleta. Más allá de aquellas personas que salen a recorrer la ciudad en **bicicleta como recreación**, es posible pensar en otros usos, sobre todo en lo laboral. Sí bien existirán casos de quien atravesase buena parte de la ciudad para llegar a su trabajo, habrá quien, por la naturaleza de este, tendrá que recorrer una gran cantidad de kilómetros al día, por ejemplo, los distintos **servicios de bici mensajería**, que al menos en su origen, se pensaron como servicios de “last mile delivery”²⁷. Sin embargo, aquí, donde la milla no figura como medida de distancia esta idea pronto se vio rebasada. Habrá distintos servicios que se dedicarán a repartir a lo largo y ancho de la ciudad, moviendo desde pequeños paquetes hasta muebles o un gran volumen de artículos, gracias principalmente a **las bicicletas de carga y remolques**. Aunado a ello, **los servicios como Uber Eats o Rappi**, que han crecido en buena parte de la ciudad, como resultado entre otras cosas, de la precarización laboral, romperán también con esta medida de la distancia promedio y la lógica de llegar sólo del punto A al B, pese a que podrán ser pensados también bajo esta lógica de la última milla. Es complicado, pese al poco tiempo que tienen funcionando en la ciudad, imaginar a la misma sin estos ciclistas, que podrán ser pensados como practicantes de otro ciclismo urbano. Lo que nos habla ya de la dificultad de caracterizar a un ciclista en particular con base en criterios como los motivos o la distancia que recorrerá en la bicicleta.

La otra opción será pensar lo urbano desde el ciclismo. Aunque como tal esta categoría abre una serie de complicaciones similares. Si suponemos que el ciclista urbano es definido como ese que rueda cotidianamente en la ciudad, bien podemos suponer que el ciclista que rueda en la zona conformada por las colonias Roma y Condesa, por paseo de la Reforma y ciertas zonas de Polanco, comparte la misma

²⁷ Entrega de última milla.

experiencia de quien rueda por la Avenida Ignacio Zaragoza²⁸, para llegar al centro histórico, o quien sube hacia Santa Fe utilizando avenida Constituyentes u otras vías que asciendan a la zona de corporativos²⁹. En este sentido, la posibilidad de conocer estos recorridos hechos por **múltiples ciclistas**³⁰, permitirá desmontar el supuesto de que todos los recorridos pueden ser pensados de forma homogénea, y poner en cuestionamiento no sólo las diferencias geográficas, sino, además, la relación que estos ciclistas podrán establecer con los espacios recorridos. Así, la posibilidad de comunicar una experiencia como el tránsito por la ciudad se vuelve un espacio de encuentro con el otro. Para Berenstein se trata de una “experiencia errática” que *puede verse como la posibilidad de experimentar la otredad en la ciudad. La experiencia errática sería una experiencia de diferencia, del Otro y de los otros* (Berenstein Jacques, 2012). En este sentido, nos acercamos más a una visión de la experiencia como la planteada por Turner, quien verá en esta la posibilidad de tener una sabiduría acumulada y constituida por cognición, sentimiento y voluntad (Cruz Santana, 2017, pág. 351):

Para Dilthey, la experiencia es un sistema muy coherente y multifacético, que depende de la interacción e interpenetración de cogniciones, afecto y volición. Se compone no solo de nuestras observaciones y reacciones, sino también de la sabiduría acumulada (no del conocimiento, que es cognitivo en esencia) de la humanidad. (Turner, 1985, pág. 190)

Se resalta aquí, la diferenciación que Turner plantea entre sabiduría, como un aspecto acumulativo de la humanidad, y conocimiento, que colocará más cercano al aspecto cognitivo. En este sentido, la definición planteada por Berenstein, de una

²⁸ Principal entrada a la Ciudad de México por el lado Oriente de la ciudad. Avenida por la que transitarán automóviles, transporte de pasajeros, así como transporte de carga,

²⁹ Por otra parte, el poniente de la ciudad se encuentra a una altura mucho mayor que el resto de la ciudad, además de esto, sus principales vías de acceso son avenidas por las que también circularán transportes de pasajeros y vehículos de carga.

³⁰ Parte del trabajo de campo, implicó también participar de distintos grupos en redes sociales, particularmente Twitter y Facebook, en las que constantemente los usuarios suben grabaciones o escriben pequeños textos refiriendo estas experiencias. En este sentido, la posibilidad de compartir dichos recorridos permite reconocer no sólo otras realidades geográficas, sino la existencia de una práctica en común, pese a estas diferencias.

experiencia del Otro y de los otros, podrá ser entendida como la parte de esta acumulación de sabiduría. En este sentido, Turner planteará que la adquisición de esta no sucederá a través del pensamiento solitario, sino a partir de la participación inmediata o indirecta en los distintos *dramas socioculturales*³¹, en los cuales será posible observar la tensión producto del conflicto en las sociedades, así como los posibles resultados que de esta tensión podrán resultar, los cuales irán desde *la restauración de la paz y la normalidad entre los participantes (de la sociedad) al reconocimiento de una irremediable ruptura o cisma* (Turner, 1986, pág. 39).

Así, constituirá el concepto de experiencia a través de tres dimensiones, un cuerpo de conocimientos y creencias de lo que se considerará el mundo real, un conjunto de juicios de valor y un sistema relativamente coherente de fines, ideales y principios de conducta. En ese sentido, será posible pensar la experiencia en Turner, no como un estructura fija, mera reunión de sabiduría que estará solamente acumulada, sino como parte de una estructura cambiante que permitirá encontrar una solución convincente a las cuestiones de la vida.

Weltanschauung no es una estructura fija y permanente de ideas eternas, sino que en sí misma representa en un momento dado una etapa dispensable en la lucha interminable de la humanidad por encontrar una solución convincente a lo que Dilthey llama "el enigma de la vida". (1985, pág. 191)

En ese sentido, se puede empezar a entender la experiencia que implicará recorrer sitios como el sur-oriente de la ciudad; Xochimilco, Coapa, Periférico Oriente, Iztapalapa, Nezahualcóyotl, etc. como esta acumulación que permitirá pensar formas otras de experiencia. El poder observar recorridos en estos lugares, permite darnos cuenta de dinámicas particulares, así como de actores específicos de estos contextos, como podrá ser la presencia de bicitaxis en alcaldías como Tláhuac y Xochimilco. Estas zonas, además, se presentan como sitios donde tradicionalmente

³¹ Para Turner, la existencia de estos dramas: *revelarán las relaciones "taxonómicas" entre los distintos actores (sus lazos afectivos, posiciones estructurales, clase social, status político, etc.), sus lazos y oposiciones de intereses y amistad, su red personal de uniones y relaciones informales.* (Turner, 1982, pág. 5)

se usará la bicicleta y que distan de presentar las mismas condiciones que otras zonas de la ciudad, donde la práctica del ciclismo estará contemplada en mayor o menor medida por gobierno y autoridades.

Como ejemplo de esto, podría señalar los recorridos que buena cantidad de ciclistas realiza cotidianamente entre Xochimilco, Coapa y la zona de periférico oriente, trayecto que personalmente realizo para llegar a la universidad o a la estación de metro ubicada en Periférico y avenida Tláhuac. Si esto es pensado en un recorrido que inicia en Xochimilco, se parte desde la experiencia de rodar desde los pueblos, por carreteras y caminos viejos, muchas veces compuestos de sólo dos carriles para posteriormente, llegar a la zona de barrios concentrados en el centro de la alcaldía. Pese a la imagen que pueda producirnos el andar en bicicleta en una carretera, esta zona y los barrios se presentarán como experiencias particularmente tranquilas. Salvo algún peatón que cruzará la calle sin voltear, algún automovilista que da la vuelta sin avisar, **bicitaxis** que darán vuelta en “u” en las calles angostas de los barrios, la experiencia apuntará a una calma muy extraña; quizá por el estado en el que se encuentran las carreteras, por el ancho de los callejones y el hecho de que siempre hay personas caminando en estas zonas, habrá cierta lentitud y calma.

Si continuamos con ese recorrido en los barrios, para cortar camino y llegar a periférico más rápido, será necesario entrar a una zona de calles que, más que dar vuelta, se retuercen de forma irregular. De ahí quedará llegar al quinto callejón de Chicoco y dar la vuelta hasta llegar al canal donde un par de trajineras manejadas por vecinos del barrio, cruzarán a la gente hacia la pista de canotaje de Cuemanco. De algún modo, este cruce representará un salir de Xochimilco, pues los próximos 3 o 4 kilómetros, serán una especie de transición. Algunas personas corriendo, otros tantos en bicicleta, y ocasionalmente un auto. Serán 5 o 6 minutos de escuchar solamente el rodar de las llantas, algún ruido adicional que quizá sea una falla mecánica, las indicaciones de los instructores de remo, y el ruido de las aves que habitan ahí. Llegar a periférico romperá con estos minutos de calma, más ahora que se construye un puente vehicular en la zona. Es entonces que, este recorrido se presenta como una “puerta de entrada y salida” que permite distinguir diferencias

entre los distintos espacios a recorrer en el día a día. Mayol considerará que *este dentro y fuera, poco a poco se volverán la prolongación de un dentro, donde se efectúa la apropiación del espacio* (De Certeau, Giard, & Mayol, 2010). Y de algún modo es así, a partir de cruzar el canal, poco a poco la ciudad se va haciendo más grande, la posibilidad de conocerla en bici se va extendiendo.



2 Cruce entre el Barrio La Concepción Tlacoapa y pista de canotaje Virgilio Uribe, Cuemanco.

Si me centro exclusivamente en mis recorridos, llegar a esta zona de periférico me abre dos alternativas: Circular por periférico hasta la estación del metro periférico oriente, donde dejaré la bici en un bici estacionamiento a cargo del gobierno de la ciudad y me continuaré moviendo en metro o por otra parte; atravesar periférico, ya sea por el puente peatonal, cargando la bici, casi siempre con un par de candados y alforjas o avanzar sobre periférico un kilómetro más hacia adelante, a la altura del parque ecológico de Cuemanco, donde hay uno de los escasos puentes en la ciudad en lugar de escalera, tendrá rampas, facilitando subir con la bici; de hecho ni siquiera hay que bajarse de esta. Quizá el hecho de que haya un deportivo y el parque ecológico y ambos sitios permitan la entrada a ciclistas sea lo que explica la decisión de tener un puente así. Este kilómetro sobre periférico, pese a ser una experiencia ya conocida, no deja de sentirse exactamente igual en cada ocasión.

Llevo una bicicleta, no hay carrocería entre mí y los autos que sin problemas pasan a mi lado a 80 kilómetros por hora con cerca de una tonelada de peso; mi velocidad máxima en esa zona rondará los 30 km/h y los 20 kilos que pesa mi bicicleta entre alforjas y candados no me da la menor protección ante algún incidente. Hay que señalar que no poca gente toma esta ruta en bicicleta, y muchos lo hacen por la banqueta. A la fecha, yo también lo llego a hacer, y cada vez surge la misma pregunta: ¿Banqueta o avenida? Decidir que lo haré por la avenida, siempre implica cierta emoción.

Una vez cruzando el puente, la experiencia cambia de nuevo. El mercado de flores tiene cierta calma pues la avenida que lo recorre es paralela a Periférico, así que rara vez está muy transitada. Termina ésta y al cruce con Canal Nacional ya es otra cosa. Calzada del hueso y la UAM avisan que estas en Coapa. Ya estás donde el auto y el camión se imponen, avanzan y frenan según lo dicta el semáforo. Acá la alerta es constante: observa el piso porque hay baches y una especie de “chipotes” desde la UAM hasta el cruce de Hueso y Sauzales, también voltea constantemente hacia atrás por si tienes que hacer un cambio de carril de repente, pero mantén la mirada al frente por si algún auto estacionado en la avenida decide arrancar mientras vas pasando, si el semáforo está en rojo has lo posible por colocarte hasta el frente de la fila, procura circular al centro del carril pero atento a que algún camión no te vaya a rebasar para frenar inmediatamente delante de ti y si lo hace, no rebases por la derecha porque alguien va a bajar o a subir; voltea si rebasarás por la izquierda, cuidando que el camión no arranque en cuanto lo estés rebasando. Claramente, acá el estado de alerta se vuelve indispensable y hasta cierto punto una constante, además, de manera muy extraña, se vuelve una situación placentera. La lentitud es relativa, pues el auto que te rebasa a exceso de velocidad, probablemente se va a quedar en el próximo semáforo; mientras tú buscarás llegar hasta adelante y seguir avanzando a tus quizá 20 kilómetros por hora. Hay en todo esto cierto aprendizaje, una forma de leer este espacio y de enseñarse a fluir en dicho hervidero de movimientos. Acá se vuelven indispensables habilidades como ‘ratonear’, buscar los pequeños espacios que se van abriendo en un atasco para poder avanzar y colocarse en un espacio más seguro, procurando mantener el

equilibrio pues este 'ratoneo' implica a veces, moverse en velocidades muy bajas, esperando una apertura para poder pasar. Este avanzar lentamente hace más complicado mantenerse sobre la bici pues el cuerpo se entera, busca casi sin darse cuenta, bajar un pie, hacer contacto con el suelo, y sólo la práctica permite dominar la mayor parte de las veces ese movimiento involuntario.

Regresar a Xochimilco, podrá ser pensado también en términos de un aprendizaje constante. Si hablamos por ejemplo de las diferencias presentes en las zonas de Xochimilco, donde conviven amplias zonas habitacionales, barrios y pueblos originarios, pueblos ubicados en la zona cerril y aún amplias zonas verdes, es entendible que no pueda haber un conocimiento o experiencia total de la alcaldía. Si hablamos, por ejemplo, de la zona de humedales de San Gregorio Atlapulco y San Luis Tlaxialtemalco, la experiencia es radicalmente distinta a cualquier imagen que podamos hacernos de lo que es la ciudad o rodar en la ciudad. Las calles y el pavimento desaparecen momentáneamente, dejando tierra, agua y plantas y el sonido de aves y el viento. Un escenario que provocará incredulidad en la mayoría de las personas en tanto el reconocimiento de estos lugares será pensado en términos de un descubrimiento.

En este sentido, la práctica del ciclismo realizado en la ciudad de México se plantea como realidades múltiples, imposibles de ser homogenizadas en una sola imagen del ciclismo o limitadas a partir de un aspecto geográfico. Así, el rodar en la ciudad no sólo como desplazamiento sino como una forma de observación, permite pensar en estas diferencias y lo que podrán significar como parte de la construcción de una práctica grupal.

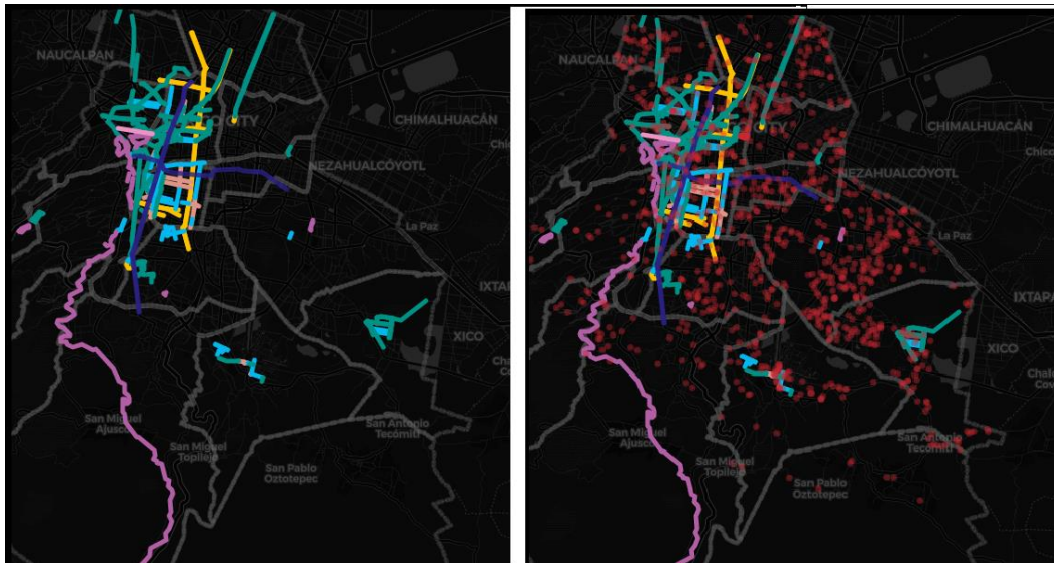
El sur-orienté de la ciudad

Las bicicletas abundan en la periferia, no así la infraestructura ciclista³². Si se revisa el mapa ciclista interactivo de la ciudad de México, publicado en el mes de septiembre de 2020 por la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), para el cuál se utilizaron datos provistos por la ciudadanía, quienes aportaron información sobre sitios como talleres de bicicletas (SEMOVI, 2020), es fácil darse cuenta de esto. En la perspectiva aérea que el mapa nos brinda, se verá sólo la ciclovía a Cuernavaca, los trabajos en ciernes en Tláhuac y tres o cuatro kilómetros de vías ciclistas en Xochimilco. Milpa Alta será sólo oscuridad o una zona inexistente en términos de infraestructura. El poniente se observa igual, quizá por ser una zona de muchas pendientes, donde moverse en bici ni siquiera es una opción considerada por los planificadores y tomadores de decisiones; aunque en la práctica sí exista gente que sube a esta zona día con día. Santa Fe, Tacubaya, Observatorio, Álvaro Obregón. Todas estas zonas negras serán reflejo de la planeación gubernamental. La infraestructura es para ciertas zonas, para otras no. Situación que desde luego no limita ni borra la práctica del ciclismo en estas zonas.

Ahora, si a este mapa se le ocultan todos los símbolos y trazos que representan esa infraestructura, y se dejan sólo los relacionados a los talleres de bicicletas, la perspectiva cambia. Xochimilco, Tlalpan, Coyoacán, Tláhuac, Iztapalapa se vuelven mucho más visibles bajo este criterio. Se puede deducir que la existencia de tantos talleres se deberá a que necesariamente hay muchas bicicletas, oferta y demanda. Pero, si hay muchos ciclistas, queda cuestionarse la ausencia de ciclovías. ¿Será

³² Al referirnos a infraestructura ciclista, englobamos la existencia de Ciclovías, espacios de circulación exclusiva para moviidades alternativas, confinados por medios físicos; ciclo carriles, delimitados sólo con marcas en pavimento y exclusivos para moviidades alternativas; carriles con prioridad ciclista, en los cuales pueden circular todos los vehículos, sin embargo los reglamentos apuntarán a la preferencia de uso para ciclistas y moviidades alternativas; y carriles compartidos bus-bici, carriles más anchos de lo normal, construidos con reductores de velocidad y los cuales estarán destinados para uso exclusivo de ciclistas, moviidades alternativas y transporte público (Movilidad, 2020).

que no hay demanda? Para esto, es necesario desprenderse del mapa. Si bien este nos permite la posibilidad de observar ciertos elementos representados a lo largo de amplias zonas de territorio, se vuelve necesario pensar en cómo a nivel del suelo y de las prácticas cotidianas, la presencia de estos ciclistas imaginados se materializa en prácticas y recorridos.



3. Izq. Infraestructura ciclista de la ciudad de México en líneas de colores. Der. Se añaden tiendas y talleres de bicicletas, en rojo. (SEMOVI, 2020)

Para esto, bien es posible hacer uso de la etnografía, de observar en los traslados cotidianos; y con esto constatar la gran cantidad de ciclistas que se mueven en zonas como el sur oriente de la ciudad. Ya sean recorridos cortos para ir a comprar al mercado o a la tienda, para llevar a los niños a la escuela, ya sean vendedores en triciclos o bicitaxis, el uso de la bicicleta en estas zonas es una constante; detenerse un momento en zonas como el centro de Xochimilco, el cruce de las avenidas Guadalupe I. Ramírez y Prolongación división del Norte, o el final del callejón Chicoco, que muchas personas utilizan para salir directamente a Periférico Oriente o al embarcadero de Cuemanco. Será posible también continuar al sur, circular por avenida Nuevo León para llegar a San Gregorio, San Luis Tlaxialtemalco, Santa Cruz Acapulxca, Nativitas; todas estas zonas donde a lo largo del día se verán circulando gran cantidad de ciclistas. Sin embargo, queda cuestionarse en el cómo se llega a esta situación. De qué forma la bicicleta se vuelve

un instrumento de uso tan común en esta zona de la ciudad al grado de volverse una parte central de la movilidad cotidiana, y no sólo un objeto de divertimento o recreación, cómo se ha cimentado su uso a lo largo de los años y no sólo a partir de las últimas décadas.

En este sentido, es necesario mencionar que el uso de la bicicleta en las zonas periféricas de la ciudad se dio a partir de una transformación en las prácticas de movilidad en la Ciudad de México. Si en la década de 1930 -1940 esta se había presentado como un vehículo accesible al grueso de la población, lo cierto es que con la introducción y auge del automóvil el uso de la bicicleta fue relegado hacia las zonas circundantes de la ciudad. Colonias populares, pueblos y barrios en los que ésta fue arraigándose y volviéndose parte de un uso cotidiano (Pino, 2018, pág. 7); y a la par viendo transformados los sentidos que a esta se le atribuían. Pronto pasó, de ser un vehículo de fácil adquisición a un vehículo de poca monta, comparado con el lujo y la comodidad del automóvil. Ambos factores, su ubicación en territorios aledaños al gran centro urbano de la Ciudad de México y la relación entre la propiedad de un automóvil y el estatus social que este otorgaba, generaron pronto un imaginario respecto a la bicicleta que incluso definió las zonas de la ciudad en que ésta encontró su lugar. Los llamados “pueblos bicicleteros”, zonas populares o con poco desarrollo a comparación de la ciudad, donde esta movilidad en bicicleta otorgaba también un estatus social, inferior a comparación de quien transitaba en un automóvil.

Si bien esta transformación del imaginario generará cierto rechazo hacia la bicicleta como un vehículo protagónico dentro de las ciudades, esto no implicó que el ciclismo se desarrollara en las zonas de la periferia, atendiendo particularmente las necesidades de los integrantes de la comunidad en el ámbito local. Ejemplo de esto serán los múltiples oficios que utilizarán la bicicleta como parte de sus herramientas de trabajo. Si nos concentramos exclusivamente en Xochimilco, será posible observar que buena parte del uso laboral de la bicicleta estará centrado en realizar labores de reparto y venta de distintos productos comestibles, el traslado hacia zonas de cultivo como las chinampas, el traslado de remeros hacia los distintos

embarcaderos, así como la cada vez mayor cantidad de guías turísticos, que se moverán principalmente en bicicleta para conducir a los turistas. Aunado a esto, la geografía de zonas como el centro de Xochimilco, y sus barrios aledaños, cuyo trazado irregular de calles angostas y callejones ha fomentado el uso de bicitaxis, quienes en su mayoría realizarán recorridos cortos entre los barrios y el centro de la Alcaldía y tendrán una facilidad mayor para circular por dichos espacios a diferencia de otros servicios de transporte de pasajeros como los taxis.

Es entonces, que estas prácticas, aunadas a todos los otros recorridos que se realizan en bicicleta en esta periferia, podrán ser pensadas como parte de un contexto, en el cual el uso de la bicicleta se va revelando como una práctica cultural, la cual estará definida por Mayol como *el conjunto más o menos coherente, más o menos fluido, de elementos cotidianos concretos o ideológicos, a la vez dados por una tradición, y puestos al día mediante comportamientos que traducen en una visibilidad social fragmentos de esta distribución cultural [...]* (De Certeau, Giard, & Mayol, 2010, pág. 7). Esto permitirá señalar que dicha práctica, en tanto llevada a cabo en la cotidianidad, y pese a que escapa la mayor parte de las veces a ejercicios reflexivos, será un elemento que constituya parte de la narrativa de dicha comunidad, haciendo del tránsito en bicicleta en Xochimilco, una actividad que “siempre ha estado ahí”. Más allá de un ciclismo pensado como una actividad reivindicativa de las grandes ciudades, que estará enmarcado por discursos de sustentabilidad, o actualmente enmarcados dentro de una lógica de establecer una “sana distancia”, el uso de la bicicleta se dará de una forma más integrada al día a día.

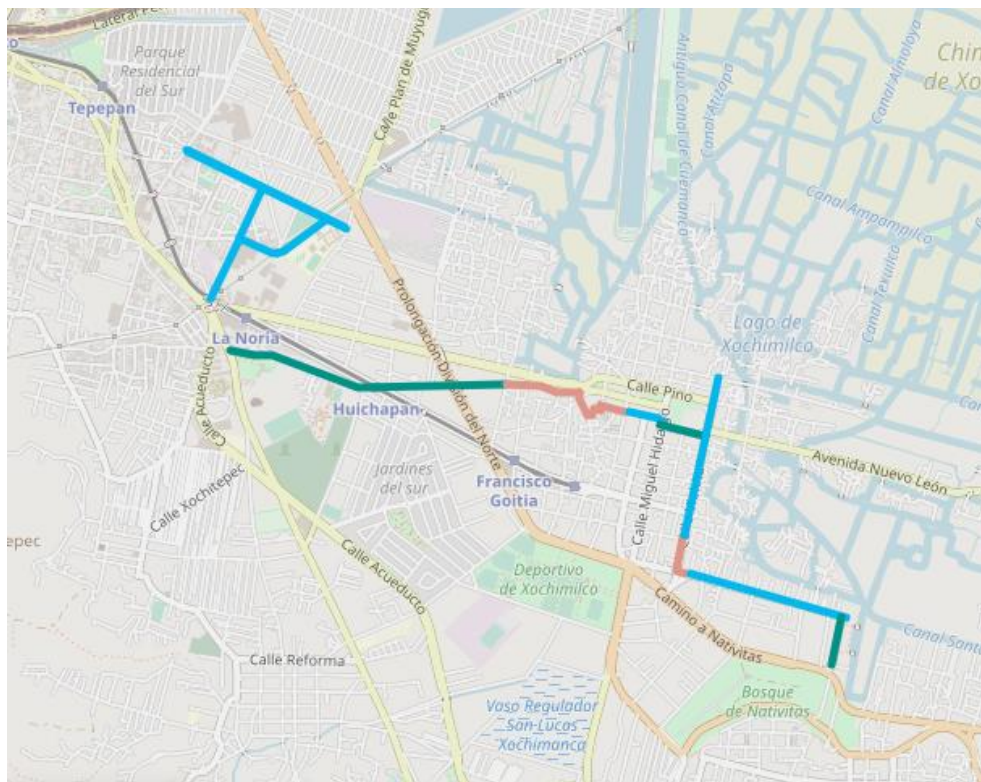
Sin embargo, esto no significa que el ciclismo existente en Xochimilco deba pensarse como una práctica cerrada, desconectada del resto de la ciudad y sus prácticas. Si bien ya mencionamos que existen una serie de ciclistas que se moverán mayoritariamente en los límites de la alcaldía y en actividades centradas en lo local, también habrá una gran cantidad que utilicen la bicicleta para moverse a otras zonas de la ciudad, posibilitando con este recorrido la apropiación de esos espacios que poco a poco se irán descubriendo y ampliando, formando una *solución*

de continuidad entre estos espacios locales y esos espacios de la ciudad por descubrir. (2010, pág. 10).

Esta ampliación de los espacios conocidos significará también, la posibilidad de aprehender la experiencia de dicho territorio, y necesariamente se colocará en cuestionamiento la propia. Si se piensa en la Ciudad de México como una ciudad compuesta por ciudades (Duhau & Giglia, 2008) , las cuales tendrán características que marcarán diferencias entre unas y otras, será posible plantear que estas llamarán la atención de quien las observe, generando en algunos casos el cuestionamiento ante estas diferencias. Ejemplo de esto serán algunas propuestas, lanzadas sobre todo en los últimos dos años, respecto a la exigencia de construir ciclovías en estas zonas de la periferia de la ciudad donde existe una alta cantidad de usuarios de la bicicleta, así como resultados concretos ante estas exigencias, siendo ejemplo de esto algunas zonas de Tláhuac, o pequeños espacios de Xochimilco. Estas propuestas, en las cuales participarán actores de la sociedad civil integrados en grupos ciclistas, estarán construidas a partir del rodar cotidiano de los grupos.

En este sentido, las peticiones y reclamos por la construcción de infraestructura son constantes. Más allá de algunas respuestas por parte del gobierno de la ciudad como la construcción de la ciclovía en el eje 10 Santa Catarina, las acciones que la comunidad pide, terminan en proyectos a medias. Si a finales del 2018, cuando el trabajo de campo apenas se estaba formalizando, integrantes del grupo Ometéotl me compartían la propuesta que se estaba elaborando respecto a la infraestructura ciclista para Xochimilco, la cual contemplaba Tulyehualco, San Luis Tlaxialtemalco, San Gregorio Atlapulco, así como la zona del centro histórico de la alcaldía; y en julio del 2019 personal de la SEMOVI en conjunto con los grupos Ometéotl y Ajolobikers hacían recorridos por la alcaldía para definir los espacios de las ciclovías de Xochimilco, los resultados de todo esto, a finales del 2019 se presentaron como desconcertantes. Salvo tres zonas donde la ciclovía es confinada, a la altura del tren ligero La Noria, con rumbo a la Preparatoria 1 de la UNAM, y dos tramos en el centro histórico, lo demás son sólo balizamientos: líneas de pintura que van de la estación

del tren ligero Huichapan, al centro de Xochimilco y de ahí recorrerá la avenida Violeta, para dar vuelta en Hermenegildo Galeana y llegar al embarcadero Nuevo Nativitas, además de esto, se realizarán trabajos de balizamiento en calles muy alejadas al tránsito cotidiano de los ciclistas, queriendo mandarlos no sólo a calles secundarias, sino sugiriendo que su recorrido debiera ser rodeando ciertas zonas, haciéndolo más largo y desbaratando con esto una de las finalidades de la ciclovía, facilitar traslados. Sobre esta resolución del proyecto, se hablará en una reunión con representantes de la SEMOVI el día 26 de diciembre de 2019, en la cual se ponen en cuestionamiento estas decisiones, considerando que las propuestas y recorridos previos no proponían nada de lo realizado. Ante esto, la respuesta de los representantes alude a las dificultades de trabajar con el alcalde de Xochimilco, pues se opone a que la infraestructura tome un carril de las vías principales de acceso a la alcaldía. “Es una persona de trato difícil, no como el de Tláhuac”, dicen.



4 Infraestructura en Xochimilco. La misma evita las avenidas principales, aumentando la distancia que los ciclistas deben recorrer. Además de esto, sólo algunas partes estarán confinadas.

Y quizá hay mucho de eso, ambas licitaciones para la construcción de las ciclovías, para Tláhuac y Xochimilco, se lanzaron al mismo tiempo. La de allá está confinada, aunque invadida por autos estacionados. La de acá, se pudo constatar a través de realizar un recorrido por las zonas por las que pasa, se trata solo de carriles balizados e ignorada en la mayor de sus partes. Mientras que, en los tramos confinados en el centro histórico de la alcaldía, es ampliamente utilizada, aun cuando haya vehículos estacionados. Dicho recorrido, realizado en un día de poco movimiento, debido a las vacaciones decembrinas, se realizará con muy poco tráfico y diferirá de la cotidianidad en la alcaldía.

Aún con esas particularidades, hay varios elementos a destacar sobre el recorrido, Particularmente en lo relacionado a la avenida Violeta, siendo esta usada desde hace décadas como una vía de dos carriles, en la que la mayor parte de las veces habrá autos estacionados. Acá, por ejemplo, se realizó sólo el balizamiento de un supuesto carril ciclista que en los hechos no opera ante la estrechez del espacio. Aun cuando la alcaldía informó de esta decisión con anticipación, solicitando que se retiraran los vehículos estacionados ahí, poca gente hizo caso. Sin otro espacio donde colocar los automóviles, teniendo calles secundarias aún más angostas que las avenidas, se presentaba como un resultado esperable que no cedieran un espacio que por costumbre asumen como propio. Sin embargo, esta práctica no dejará de chocar con las demandas de un espacio exclusivo para la práctica ciclista.

Pensar estas dos dimensiones; por un lado, la demanda de tener esa infraestructura vista en otras zonas de la ciudad, y por otro la dificultad que esto plantea debido a las condiciones particulares de ciertas zonas de la ciudad permite permitirá enunciar cierto conflicto. Por una parte, el deseo de ser partícipe de esta infraestructura, de este producto de las grandes ciudades que serán la infraestructura orientada al ciclista, así como todo el discurso y prácticas que permitirán esta se materialice, y por otra las costumbres y formas tradicionales de una zona que presenta características y prácticas muy diferentes. En este sentido, retomamos la noción del “cosmopolitismo” (Duhau & Giglia, 2008, pág. 362) que estas zonas de la periferia desarrollarán en tanto la capacidad de incorporar en su tradiciones, un sinnúmero

de elementos externos, tradicionales y modernos, sin embargo, hablamos acá de ese cosmopolitismo no como prácticas definidas o elementos materiales, sino como parte de un conflicto entre prácticas distintas de habitar la ciudad, planteando en este conflicto la posibilidad de un proceso de resignificación a partir de estas diferencias.

Este proceso de resignificación, del cual suponemos se puede ser testigo a partir de estas demandas por la construcción de infraestructura, supondrá también una transformación respecto a la posibilidad de posicionarse en el espacio de una forma distinta. Si pensamos de nuevo en este “cosmopolitismo”, como la posibilidad de adoptar esos elementos de la modernidad a las prácticas y espacios más locales, es posible entender ciertas perspectivas que se tendrán a partir de pensar la práctica ciclista en zonas en las que la convivencia cotidiana aún permite el reconocimiento de las personas como integrantes de cierta localidad, planteando con esto una forma distinta en la que el sujeto podrá ser reconocido en ese espacio de la localidad. Para pensar en esto, es conveniente tomar una cita textual, producto de un encuentro de distintos representantes de grupos ciclistas que se asumen como parte de esa periferia:

Pablo: Yo no conocía a nadie del oriente y ahora salgo y me saludan: “¡Hola P.!” y es bien bonito eso. Porque con la bici te ves, si tú vas en micro no te ves, si vas en carro no te ves, entonces no te conoces. Y aquí cuando tú vas en una bici conoces al de la bici y lo saludas, entonces me saluda gente del oriente y hasta del estado, que luego me los encuentro.

A partir del reconocimiento y de la construcción de redes, de una práctica que implicará colocarse en lo público, saldrán a la luz formas distintas de entender este espacio, lejano por un momento, a las lógicas del traslado, o cuestionando a ese espacio abstracto señalado por Lefebvre como aquel *formal y cuantitativo, que niega las diferencias, tanto las que proceden de la naturaleza y del tiempo (histórico) como las que vienen del cuerpo, la edad, el género y la etnia.* (Lefebvre, 2013, pág. 108). En este sentido, abrir estos espacios pasará por la posibilidad de que las vivencias y experiencias, que acá estarán expresadas en la afectividad implícita en el acto cotidiano del saludo, podrán dar cabida al reconocimiento y la alteridad, siendo además formas en las que se cuestionará el carácter negativo de lo

abstracto. Ahí donde la abstracción *disuelve y engloba a la aldea y a la ciudad, además de reemplazarlas*, este reconocimiento se planteará como una expresión fugaz, de un espacio social otro.

Las fronteras imaginarias de la ciudad

No es desatinado asumir que la periferia se constituye a partir de una carencia, misma que no existirá en el centro. Si pensamos esta centralidad en términos de la Ciudad de México, será fácil observar la saturación que el centro de la ciudad ofrece. Comercios, gente, vivienda, infraestructura, modernidad e incluso historia se concentran desde el zócalo y en unos kilómetros a la redonda. En tal saturación de significados es fácil encontrar un arraigo, la posibilidad de encontrar puntos posibles en los cuáles reconocerse y experimentarse. Ante ese exceso de significados, la periferia palidece. Hay cierta posibilidad de imaginar eso que escapa al centro, aunque pudiera ser terreno de imaginaciones y desconocimiento, esencialmente se presentará como su contrario. Los restos, los espacios vacíos, con cierta posibilidad de ser representados, pero a partir de una posición contraria a ese centro.

Así, el centro es pensado como uno de estos polos, a partir del cual se proyectarán las formas posibles de habitar en las zonas circundantes. La zona centro del país, el centro de la ciudad, la zona centro de las alcaldías, etc., se presentarán como los sitios en que se concentrarán la mayor cantidad de servicios, de vías de acceso, centros económicos, edificios gubernamentales, construcciones religiosas e históricas, etc. El centro apunta entonces a ser imaginado a partir de esta concentración y saturación de usos; mientras que la periferia estará imaginada a partir de cierta carencia respecto a los usos y prácticas posibles de ser llevados a cabo. En este sentido, será posible pensar que es en este centro en el que se desplegará la mayor cantidad de prácticas y significaciones de la vida cotidiana, que, bajo el contexto actual, estarán planteados desde el imaginario social del capitalismo y la productividad. Es entonces que se vuelve necesario pensar esta dicotomía entre centro y periferia no sólo en términos de una concentración de usos, sino lo que estos implicarán al pensar la ciudad como un espacio que reproducirá las relaciones de producción de un modelo neoliberal. Así, será posible pensar en las características territoriales de las ciudades no sólo como resultado necesario del desarrollo, sino como parte de una producción espacial y discursiva que, a su vez, afectará la conformación de subjetividades de los habitantes de dichos espacios.

En este sentido se vuelve necesario retomar lo planteado por Lefebvre en “La producción del espacio” quien, a partir de una triada conceptual, compuesta por *la práctica espacial, las representaciones del espacio y los espacios de representación*. permitirá entender los espacios como producciones sociales, atravesadas por una dimensión histórica.

(a) La práctica espacial, que engloba producción y reproducción, lugares específicos y conjuntos espaciales propios de cada formación social; práctica que asegura la continuidad en el seno de una relativa cohesión. Por lo que concierne al espacio social y a la relación con el espacio de cada miembro de una sociedad determinada, esta cohesión implica a la vez un nivel de competencia y un grado específico de performance.

(b) Las representaciones del espacio, que se vinculan a las relaciones de producción, al «orden» que imponen y, de ese modo, a los conocimientos, signos, códigos y relaciones «frontales».

(c) Los espacios de representación, que expresan (con o sin codificación) simbolismos complejos ligados al lado clandestino y subterráneo de la vida social, pero también al arte (que eventualmente podría definirse no como código del espacio, sino como código de los espacios de representación). (Lefebvre, 2013, pág. 92)

A partir de estos tres conceptos, se podrá plantear la constitución de los espacios urbanos, concretamente de las ciudades a partir de la interacción sucedida en las **prácticas espaciales**, entendidas como producción y reproducción de una realidad urbana, que incluirá desde los modos en que se utilizará el tiempo, las rutas y redes que ligarán tanto los sitios de trabajo como de la vida privada así como las formas de desplazamiento por estos sitios; entre las **representaciones de espacio**, ordenadores de la vida social en tanto su papel de espacio dominante y fundamentando las distintas relaciones de producción y orden que existirán en la ciudad; y **espacios de representación** en los que simbolismos, e imaginarios, expresiones de la vida social, se presentarán como el espacio experimentado directamente por los habitantes.

Lefebvre realizará un paralelismo respecto a la dimensión corporal, en la cual colocará también estas 3 dimensiones. Las prácticas espaciales serán ahí el uso

del cuerpo, el empleo de las manos, los miembros, de los órganos sensoriales, siendo ésta la esfera de lo percibido. Por otra parte, las representaciones del cuerpo estarán planteadas a partir de la experiencia científica: conocimientos anatómicos, psicológicos, relacionados con las enfermedades y los remedios; finalmente, lo vivido tendrá que ver con la experiencia corporal, en la que la cultura influirá fuertemente a través de los símbolos, que harán pasar a la cultura como constituida desde la inmediatez y no desde su carácter histórico (2013, pág. 99) Esto permitirá entender de mejor manera el carácter relacional de estos 3 conceptos. Sin embargo, ante lo que podría asumirse, desde esta metaforización de los espacios en el cuerpo, como un funcionamiento coherente, será cuestionado posteriormente. Así, la posibilidad de considerar a estos 3 elementos desde un carácter inestable permitirá entender también la posibilidad de transformación de los espacios.

Si el espacio concebido o las representaciones del espacio son por un lado ordenadores de la vida a través de las prácticas de los expertos, existirá en estos la posibilidad constante de un estallamiento, debido a las incoherencias, producto de su misma condición de saber.

Las representaciones del espacio estarían penetradas de un saber (una mezcla de conocimiento e ideología) siempre relativo y en curso de transformación. Serían pues objetivas, aunque susceptibles de ser revisadas (2013, pág. 99)

Mientras que los espacios vividos, o espacios de representación, en tanto conformados por la imaginación, y el simbolismo, serán necesariamente, ajenos a las reglas de la coherencia o cohesión. En este sentido, Lefebvre planteará este espacio de representación como aquel que *se vive, se habla*, aquel que contendrá un núcleo o centro afectivo. Este espacio, será el que contendrá los lugares de la pasión y la acción.

Los espacios de representación, vividos más que concebidos, no se someten jamás a las reglas de la coherencia, ni tampoco a las de la cohesión. Penetrados por el imaginario y el simbolismo, la historia constituye su fuente, la historia de cada pueblo y la de cada individuo perteneciente a este. (2013, pág. 99)

No se asume en un principio, que la existencia de esta dinámica centro-periferia, sea resultado exclusivamente de la intervención por parte de expertos, en el sentido de los distintos planes y trazados de la ciudad que han desembocado en la existencia de un centro donde se concentrará buena parte de la vida productiva de la ciudad, esto en tanto una expresión del espacio concebido. Se plantea además que, si bien esta planificación hará del espacio percibido, es decir de los espacios físicos de la periferia, zonas en las que cierta planificación en la que los usos productivos no serán prioridad, o estarán orientados a otras formas de entender la producción, como podrá ser la agricultura en las zonas sur oriente de la ciudad, esto no implicará que dichas zonas se mantengan bajo esa caracterización como si el ámbito de lo concebido se mantuviera aislado. Sería un error asumir que la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad y la imaginación, que Lefebvre mantiene como un acto pasivo, podrán ser contenidos a partir de los ordenamientos y regulaciones de un espacio concebido. Esta imaginación no se quedará en el ámbito de la pasividad y se considera que se expresará a partir de ciertos cuestionamientos, concretamente respecto a la oposición centro-periferia y la inclusión de prácticas y demandas que originalmente no estarán *planificadas o* concebidas para estas zonas de la ciudad, además de algunos cuestionamientos relacionados con la existencia de distintos límites vividos de la ciudad.

En este sentido, se presenta un ejemplo que apunta a pensar en esta capacidad de simbolizar ciertos espacios de la ciudad a partir de los usos cotidianos, poniendo tema la relación que se establece entre el espacio geográfico de la ciudad y cómo este es imaginado por ciertos ciclistas. Para esto, se toma una anotación del diario de campo que se cita a continuación:

Me cité con Luis en la alameda del sur para irnos de ahí al parque de los venados, el punto de reunión sur que los distintos grupos que convocaron a la manifestación habían seleccionado. El oriente estaba por metro puebla, el norte en Azcapotzalco y el poniente por la zona de Mixcoac. La decisión de irme con él tuvo que ver con que era mi primera salida a un punto tan lejano de mi casa y las zonas que conozco y que me hacen sentir confiado. Durante el trayecto, además de señalarme algunos puntos de cuidado, como baches o coladeras, además de darme indicaciones

respecto a donde ratonear o qué carril tomar para cruzar de manera segura la intersección de División del Corte con Río Churubusco, le preguntaba si sabía por qué el punto de reunión del sur era el parque de los venados y no la alameda del sur, por poner un ejemplo. Respondió que siempre había sido así y que él ya se había preguntado esto, pues él mismo se imaginaba como sureño, viviendo cerca de las instalaciones del club América, al mismo tiempo que conocidos suyos, habitantes de la Benito Juárez, también se identificaban como sureños, estando separados por cerca de 10 kilómetros. Llegando al parque de los venados, donde ya se encontraban algunos ciclistas a los que él conocía, les preguntó lo mismo que yo había preguntado. Las respuestas, en general iban hacia las costumbres: grupos ciclistas de hace años, que, aunque ya no existían habían vuelto este sitio el más común. El señalamiento de que había otros puntos en el sur, como el parque de la bombilla, punto de reunión de la división del sur (otro grupo ciclista), e incluso la lejanía que había entre estos puntos. Al seguir platicando del tema, me preguntan de dónde vengo. Digo que de Xochimilco y noto algunas reacciones, e incluso un “¿Desde Xochimilco?” Me quedo pensando: Vengo “del sur del sur”³³. (Diario de campo, 06/03/2020)

La posibilidad de construir ciertos límites de un espacio, así como las prácticas de este, tendrá que ver con una relación construida desde el habitar, como un proceso de construcción de significados en torno a ese sitio habitado. Si uno de los fundamentos iniciales del trabajo, pasaba por el supuesto de que el habitar en la periferia de la ciudad, producirá ciertas formas de rodar, y sujetos particulares que tendrán una perspectiva atravesada por esa condición de lejanía respecto a ciertos centros, se vuelve casi una obviedad que esto funciona en distintas direcciones. A partir de imaginar, de crear estos límites de una ciudad, se van construyendo los escenarios posibles de la misma, delimitando ciertos aspectos que podrán definirse

³³ Es interesante mencionar que este pasaje, relatado en uno de los talleres de asesoría colectiva, provocó cierta reflexión en torno a las múltiples imágenes de los límites de ese sur de la ciudad. Así, un sur imaginado que podrá estar limitado por Río Churubusco para ciertos ciclistas podrá extenderse para otros hacia zonas como San Luis Tlaxialtemalco, más cercanos al límite entre Xochimilco, Tláhuac y Chalco, por otra parte, extenderse a zonas como el barrio obrero de La Fama, ubicado en la alcaldía Tlalpan y más cercano a la salida a Cuernavaca.

en términos de eso que asumimos como propio, un espacio de prácticas cotidianas y un resto, del que podremos desconocer su realidad, o imaginarlo en términos muy distintos a los que los otros tendrán.

En este sentido, volvemos a pensar la existencia de distintas prácticas ciclistas, que aun cuando puedan estar caracterizadas por ser lúdicas, estas no serán la misma en distintas zonas de la ciudad, pues esta construcción de espacios distintos planteará diferencias importantes. No se trata con esto, de plantear un criterio de valor en el cuál pensemos en ciclismo y ciclistas de primera y segunda categoría. Ni apuntar a que la actividad de quienes ruedan a sitios arqueológicos o lugares de importancia histórica es más importante que la de quienes deciden rodar a Polanco, o a recorrer distintas cafeterías de la ciudad. Ya el trabajo de campo y el acercamiento a distintos integrantes de grupos ciclistas, ha planteado que existen ciertas pautas que, a manera de insistencias, estarán presentes en discursos y actividades independientemente a la zona en que el ciclista rueda. Sin embargo, se vuelve importante para pensar en el ciclismo de la periferia, como esta categoría de lo geográfico, permea y transforma tanto la práctica del ciclismo urbano, así como los posibles acercamientos con otras formas de habitar los espacios.

Tal como lo señalaban A. D, y B *andar en bicicleta te permite conocer lugares que de otro modo sería difícil conocer* (Entrevista 1, 2019). Y mucho de ello tendrá que ver con el conocimiento que se va compartiendo. Las rodadas que un día deciden ir al **Teutli**, a **“La Loma”**, rodadas culturales para conocer puntos como **los lavaderos de Santa Cruz Acalpixca** o el **centro ceremonial Cuailama**; las que P. mencionaba en el lado oriente de la ciudad al **Cerro de la Estrella**, al centro ceremonial en los **Reyes, La Paz**, e incluso las que A. me platicaba; rodadas cuya meta era ir a comer a determinado lugar. Todos estos elementos irán formando parte de una narrativa común a quien participe de estos grupos ciclistas. A diferencia de una experiencia silenciada, y esterilizada (Berenstein Jacques, 2012, pág. 14), que pasará por la “pacificación” de los espacios, en el sentido de asumir que el espacio de la ciudad es homogéneo y no pasa nada; estas experiencias, compartidas a partir de una narrativa, mostrarán que, al contrario, la ciudad es

contenedor, escenario de acontecimientos que constituirán la subjetividad de ciertos grupos y actores. Es entonces que esta experiencia, se irá configurando como colectiva.

Por otra parte, esta experiencia compartida podrá ser pensada a partir de lo lúdico, en tanto posibilidad de re-crear, construyendo nuevas formas de representar los traslados por la ciudad a partir de hacerlo en una bicicleta. Una de estas formas tendrá que ver con la transformación de los traslados en una experiencia de disfrute. Ya sea en las entrevistas realizadas, la asistencia a ciertos eventos o conversaciones durante rodadas, la idea persiste:

Pablo: Me siento más cómodo en la bici que en transporte público; K. Llega sudada, se limpia, se arregla, pero llegó fuerte, despierta, generó energía, fortaleció su cuerpo (Rule, 2020)

Brenda: Podía irme de donde quisiera, a la hora que quisiera, a donde yo quisiera. Pero sobre todo que era muy práctica, era más tranquilo. Además, te oxigenas, eres más feliz, me siento más segura en bici que en un taxi. (Entrevista realizada a Alejandro N, Brenda, y "Blu"). Elaborada por Daniel Rosas, San Gregorio Atlapulco, Xochimilco, 17 de agosto de 2019)

Es entonces que esa otra forma de significar estará compuesta por el acto de transportarse en bicicleta y por un elemento afectivo. Este traslado tendrá en sí mismo una serie de sentidos que se dirigirán a cierta idea de bienestar, en oposición a lo que podrán provocar otras formas de transporte. Es entonces que podemos empezar a suponer que esta decisión, la de moverse en bicicleta, tendrá por una parte una justificación basada en aspectos como lo económico, en un sentido monetario y del ahorro de tiempo, sin embargo, también habrá un fuerte componente afectivo, así como un discurso que actualmente tendrá un fuerte componente político, en tanto se considerará que estos recorridos, esta forma de transitar la ciudad, implica el reconocimiento en el espacio público de la persona, así como la creación de espacios urbanos pensados para el uso de la persona y no sólo como sitios de tránsito para automotores.

En este sentido, queda pensar en la forma en que la bicicleta llega a la ciudad de México y como su uso ha ido de la mano con la construcción de sentidos

relacionados al uso de esta. Si en un primer momento su condición fue la de un objeto privilegiado de las elites durante el porfiriato; y el uso de esta, se masificó en la década de los 50, para terminar siendo relegada por el uso del automóvil como la forma privilegiada de desplazamiento en la ciudad (Pino, 2018), bien es cierto que esta continua siendo utilizada por amplios sectores de la población, teniendo un uso muy arraigado en las colonias populares y pueblos de la periferia de la ciudad. Los pueblos bicicleteros, categoría despectiva que se basará en el imaginario de un supuesto desarrollo de las grandes ciudades, en contraposición al poco desarrollo de las pequeñas comunidades, serán más allá de este desprecio, zonas donde la movilidad ciclista tendrá un fuerte componente tradicional. El desplazamiento corto, la entrega de mercancías, vendedores de pan, afiladores, idas y venidas para llevar a los niños a la escuela, serán una constante en pueblos y barrios; realidad que existirá a la par de las prácticas ciclistas fomentadas desde la planificación gubernamental, reflejadas en infraestructura, sistemas de bicicletas compartidas y campañas que promuevan el uso de esta. Es así que, pese a las diferencias en la práctica de un ciclismo y otro, no se puede pensar en un recorte tajante que finalmente se produce en el mismo espacio de la ciudad.

IV. Algunas puntualizaciones sobre lo político

Antes de hablar de los distintos escenarios en los que este trabajo se desarrolla, se vuelve necesario colocar como sustento algunos elementos que permitan caracterizar las distintas acciones llevadas a cabo por una gran variedad de ciclistas dentro de la ciudad de México como formas de acción política. Esto, planteará una dificultad inicial; como ya se ha mencionado en la parte referente a la metodología, el trabajo de campo se compone de distintos momentos, espacios y actores, por lo que intentar plantear a esta acción política bajo un carácter unitario no es parte de las metas de este trabajo. Se busca por otra parte, fundamentar como esta puede ser pensada a partir de movimientos heterogéneos, poco organizados, de metas distintas y, aun así, con puntos en común que les permitirán tener momentos de comunicación y organización, expresadas en un actuar grupal.

Es necesario partir de un señalamiento quizá obvio, pero central para entender lo político, el cual tendrá que ver con un distanciamiento respecto a la construcción actual que se tiene de este concepto y que pasa por los procesos de representación democrática. Esto no que significa de entrada que haya una desconexión entre este sistema y las distintas expresiones del ciclismo urbano en la ciudad. Casos como la creación de infraestructura ciclista, la formalización de eventos como los paseos dominicales³⁴, algunos eventos organizados por gobiernos locales o representantes de la comunidad³⁵, así como la necesaria vinculación entre organizaciones ciclistas

³⁴ Actividad que surge en el 2007 y que se realizó domingo a domingo hasta presentarse una pausa indefinida debido a la pandemia.

³⁵ Desde mediados de 2019, se presentaron distintos paseos ciclistas en varias alcaldías de la ciudad, como ejemplos de esto resaltan el paseo ciclista organizado por el gobierno de la Alcaldía Xochimilco el día 29 de septiembre de 2019, con una ruta de 20 kilómetros entre Xochimilco y el pueblo de Santiago Tulyehualco. De modo similar, durante ese mismo año, la diputada Donají Olvera organizó una serie de rodadas por la zona de humedales de San Gregorio. En estas convocó a integrantes del grupo Ometéotl como guías del recorrido. En ambos casos, existieron discursos respecto a la importancia de fomentar el uso de la bicicleta, mismos que lejos de ser retomados en

con distintas instancias de gobierno, se presentan como parte de esas relaciones entre la política entendida exclusivamente como sistema de representación y otras formas de entender lo político. En este sentido, lo que marcará la posibilidad de diferenciar esta forma de lo político, tendrá que ver con pensar los distintos escenarios de manifestaciones ciclistas, como expresiones de un movimiento social.

Sin embargo, aún antes de plantear esta distinción entre formas de expresión de lo político, se vuelve necesario abordar este concepto. Para esto, se parte de lo señalado por Arendt respecto a la concepción de lo político a partir de la pluralidad. Esto se planteará desde el referente de la *polis* griega, en la que se presentarán como dos espacios separados lo privado, el *Oikos* y lo público, la *polis*. Siendo el primero un espacio pensado desde la *oikia*, el hogar, y en el cual se representan a través de la familia una condición de mandato, de uno sobre los otros. Condición que se diferenciará de lo público por una relación entre iguales³⁶, en la cual el mandato dejará paso a la persuasión y el discurso, siendo la polis el único espacio donde el individuo puede ser considerado como libre. Así, *el individuo en su aislamiento nunca es libre; sólo puede serlo cuando pisa y actúa sobre el suelo de la polis.* (Arendt, 1997, pág. 113)

Si bien Arendt utiliza como punto de partida de lo político la polis griega, la mayor parte de sus consideraciones estarán contextualizadas desde los regímenes autoritarios que atestiguó. Por lo que señalará en estos cierto paralelismo con el espacio privado, planteado desde la relación de mandato y la figura del tirano, en donde lo político será negado a partir de la omisión de la pluralidad y el *espacio entre*, constituido a partir de la existencia de lo diverso. Esto planteará entonces, que lo político en Arendt no puede estar producido desde fenómenos como la violencia, la guerra o la coerción, donde desaparece la condición de la diversidad, sino exclusivamente en lo público, ahí donde los hombres en tanto distintos hacen

políticas o agendas, se quedaron en la anécdota. Como ejemplo de esto, quedará la construcción de la ciclovía en la alcaldía, muy distinta a lo proyectado en un inicio.

³⁶ Varones, jefes de familia, hombres libres, según el modelo social de la Grecia Clásica.

de la polis un espacio de libertad, de palabra y acto. Así, para Arendt, *allí donde los hombres conviven, en un sentido histórico-civilizatorio, hay y ha habido siempre política* (1997, pág. 68)

Es a partir de este pensamiento de lo político, que coloca como origen de esa condición las relaciones entre los hombres, que podemos empezar a trazar ciertas ideas respecto a la acción colectiva, como un elemento que complejizará lo político, poniendo en el centro de esta problemática no sólo su condición de espacio de relación entre los hombres, sino pensar la pluralidad presente a partir de distintas expresiones en ese espacio público. En este sentido se pasa de pensar cómo se plantea el espacio de lo político a considerar como se darán distintas producciones de sentido a partir de lo político. Así, se considera la acción colectiva como formas de expresión de esa pluralidad, siendo de algún modo, un aspecto inherente al campo de lo político.

Es posible pensar la acción colectiva más allá de las conceptualizaciones que se han hecho desde distintas áreas del conocimiento como la psicología de masas, o la sociología del comportamiento. Ya que en la primera se plantearán factores como la imitación, irracionalidad, contagio o sugestión, que borrarán de algún modo el carácter intencional de esta acción, mientras que, para la segunda, al ser considerada la acción colectiva como una respuesta ante la crisis o desorden de un sistema social, se deja de lado el carácter procesual de esta acción, generando además, la idea de que la acción colectiva no es otra cosa que distintos acontecimientos, que podrán ser pensados fuera de la relación actor-acción así como independientes al contexto en el que se producirán.

Es necesario entonces, plantear la acción colectiva como un proceso que estará enmarcado dentro de un contexto socio-histórico. Melucci, por ejemplo, planteará como una de las formas de concebir a los movimientos sociales, como aquella planteada desde el marxismo y la época del capitalismo industrial, donde dichos movimientos eran planteados como un *agente histórico que marcha hacia un destino de liberación* (1999, pág. 56). Melucci acá estará planteando la necesidad de comprender los movimientos sociales bajo la perspectiva de su situación

histórica y de las demandas o causas presentes en cada movimiento. Más allá de considerar que se puede hablar de manera general sobre los movimientos a partir de un mismo enfoque teórico, apuntará al entendimiento de estos a partir de pensar los fenómenos colectivos como *procesos sociales diferenciados, de orientaciones de acción, de elementos de estructura y motivación que pueden ser combinados de maneras distintas* (1999, pág. 57). Esto abre entonces, la posibilidad de pensar a los actores colectivos desde sus singularidades, de la condición subjetiva que se producirá en estos rodares heterogéneos a partir de las diferencias que se plantearán no sólo en un aspecto geográfico, sino además entendiendo esa geografía como productora de sentidos en el contexto actual de la ciudad.

Este planteamiento desde la singularidad permite plantear a la acción colectiva como el proceso donde los actores estarán produciendo significados, comunicándolos, negociando y tomando decisiones, situación que los coloca ya en un lugar distinto al de las masas indiferenciadas de la psicología de masas. En este sentido, los movimientos sociales, planteados desde la época contemporánea, pueden ser pensados justamente como estas expresiones de múltiples significados, no unificados ni organizados a partir de estructuras fijas.

Ejemplo de esto serán los movimientos abordados por Castells, planteados conceptualmente como movimientos sociales urbanos, y que estarán definidos como *sistemas de prácticas sociales contradictorias que controvierten el orden establecido a partir de las condiciones específicas de la problemática urbana* (Castells, 2013, pág. 3). Si bien, la concepción de Castells apunta justamente a considerar los movimientos sociales urbanos dentro de un marco conceptual en el que, funcionamiento y contradicciones están explicados a partir de las relaciones de producción y el sistema capitalista, así como la intervención del Estado como un *ordenador de la vida cotidiana de las masas* (2013, pág. 7), él mismo volcará su atención a la actividad de los movimientos urbanos, como los impulsores de la transformación de la ciudad. Esto, se logrará sólo a partir del entendimiento de las articulaciones entre producción, movimientos sociales y los movimientos políticos. (2013, pág. 10). La entrada aquí de esos movimientos implicará entonces pensar

en el carácter diverso de los movimientos con los que Castells ejemplifica su trabajo, los cuales estarán caracterizados por un conjunto de expresiones y demandas, que, si bien apuntarán a la transformación social, lo harán desde múltiples escenarios.

Así, se vuelve pertinente cuestionar los distintos aspectos de la realidad a los que podrá ser posible identificar como acción colectiva. Si bien, existe un cuestionamiento de las conceptualizaciones que colocaban el centro del conflicto exclusivamente en las contradicciones del sistema económico, esto no implicará que dicha acción colectiva no apuntará a estas o no las considerará como un elemento relevante dentro de dicha acción; sin embargo, este descolocamiento de las contradicciones como el elemento central del análisis permitirá pensar en distintos espacios para la expresión dicha acción colectiva. En este sentido, la puesta en la mira del ciclismo urbano apunta a pensar en este como un espacio donde la acción colectiva podrá ser pensada a partir de la pluralidad de actores que participarán del mismo, construyendo una serie de significados que estarán mediados por elementos particulares.

Para Melucci, esto estará dado como una función específica de los actores, y que los colocará en una posición distinta a movimientos con objetivos más cercanos a la inclusión dentro de los sistemas de representación democrática, la obtención de bienes materiales u otros movimientos más radicales que buscarán transformaciones profundas de la sociedad. Habrá en estos movimientos la posibilidad de existir a partir de la revelación de los problemas específicos en áreas concretas de la sociedad. En este sentido, Melucci señalará que estos movimientos *tratan de cambiar la vida de las personas, creen que la gente puede cambiar nuestra vida cotidiana cuando luchamos por cambios más generales en la sociedad* (Melucci, 1999, pág. 70).

Si se vuelve la mirada a las prácticas ciclistas, es posible entender esto a partir de las distintas manifestaciones que de la práctica se desprenden. Si el apartado analítico se compone de cuatro escenarios, cada uno atravesado por distintos elementos, lo que permite plantear un hilo conductor en estos, será justamente la posibilidad de pensar estos actores colectivos en tanto su capacidad de revelar

ciertas condiciones de producción de lo social. Ya sea que nos estemos refiriendo a la visión de un grupo ciclista que en su funcionamiento incluye fuertes elementos identitarios relacionados con las tradiciones y costumbres de Xochimilco, o la constitución de colectividades emergentes que estarán peleando por la seguridad vial a la par de construir redes de apoyo para ciclistas y peatones víctimas de hechos de tránsito³⁷. Asistimos entonces a distintas formas no sólo de significación de una actividad, sino también a efectos diversos de una práctica que pone en cuestionamiento los modos de vida hegemónicos de la sociedad.

Queda destacar, que más allá de los distintos escenarios a los que se harán referencia y en los cuáles estaremos pensando en la dimensión política de esa acción colectiva, existe cierto discurso, que apuntará a pensar el uso de la bicicleta por sí mismo como una forma de acto político. Sin embargo, debido más a la necesidad de plantear una delimitación conceptual que a una posible intención de separar que es y que no es la acción colectiva, se ciñe aquí a ejemplos de una acción concertada, más que a los sucesos individuales. Sin embargo se está de acuerdo en que estos casos individuales, son también formas de un posicionamiento político en el cual se estará cuestionando las formas hegemónicas de la cotidianidad, referidas a la movilidad y desplazamiento dentro del espacio urbano.

³⁷ El seguimiento de redes sociales, Twitter y Facebook principalmente, de páginas gubernamentales relacionadas con la movilidad y el ciclismo, permite ver constantemente una serie de choques entre distintos usuarios del espacio público, quienes construirán una serie de atribuciones, muchas veces inamovibles, respecto a otros actores. Así, existe un amplio consenso respecto a que el cochista (sic.) se siente dueño de la calle, es incapaz de utilizar direccionales, desconoce el reglamento de tránsito, es flojo, etc.; mientras que el ciclista es entre otras cosas, irresponsable, desempleado, se siente dueño de la ciudad, tiene impulsos suicidas, no paga impuestos, progre, etc. Queda como punto relevante la posición del peatón, quien desde ambas perspectivas queda muchas veces como el irresponsable pues se atraviesa por donde quiere, no se fija, camina sobre la ciclovía, no usa los puentes peatonales, etc. Sin embargo, también habrá un discurso construido desde esa peatonalidad, que se colocará en contradicción con ciertas posiciones de los anteriormente mencionados.

En este sentido, se recupera la reflexión respecto a el papel de los ciclistas que plantea esta situación en términos de una dicotomía consciencia/inconsciencia, pero que tampoco por esto, apuesta a cerrar lo inconsciente como ajeno a lo político.

“La población civil se ha movilizó en toda la ciudad y su área metropolitana a través de organizaciones independientes desde las cuales continúan promoviendo una cultura vial que contemple las necesidades del ciclista, así como su apuesta por una movilidad sustentable para los habitantes de las ciudades. Ya sea consciente o inconscientemente, moverse en bicicleta es un acto político” (Texto tomado de exposición fotografía: Pueblo ciclista, 10 de julio de 2019)

Aun cuando estos elementos serán afines a la construcción subjetiva que algunos ciclistas han construido como parte de su identidad, se considera que el asumir esto como una práctica consciente, es determinante para poder construir colectividades orientadas a la acción política. No se desconoce con esto que el ciclista que transita por la ciudad día a día está cuestionando la hegemonía del automóvil como paradigma del traslado en las calles, pues desde la colocación de su cuerpo en ese espacio mayoritariamente negado estará interpelando una serie de usos sobre el espacio público, particularmente los producidos desde la administración desde el Estado, el cual marcará a partir de sus mecanismos cuáles serán las formas reguladas de transitar, formas que estarán expresadas en discursos asumidos como *“la ciudad no está hecha para andar en bicicleta”*.

Esta variedad de posiciones dentro de un movimiento, se vuelve entonces parte esencial de la acción colectiva. Aquí es posible trazar cierto paralelismo respecto a lo planteado por Fernández (Fernández, 2007) respecto a las fábricas recuperadas, en Argentina. Movimiento surgido desde un contexto mayormente popular que, ante el desfondamiento de la economía argentina, planteó la posibilidad de revelar y transformar las condiciones imperantes. Si bien aquí Fernández refiere a estas acciones como una *apuesta colectiva al borde del abismo*, es decir, la realización de estas acciones como una respuesta ante la emergencia, a partir de estrategias y actos de recuperación que se dan a partir de una alteración radical de las condiciones de vida cotidianas, mismas que serán abordadas por la sociedad en función de distintas respuestas que irán de la recuperación de las condiciones

previas a la crisis, y por otro lado, la creación, al menos a nivel de la imaginación, de formas alternativas, distintas a esas condiciones previas; esto no implica que haya un criterio de mayor validez entre un planteamiento u otro, sin embargo sí abre la posibilidad de discutir las condiciones en que la acción colectiva podrá darse como parte de cierta continuidad de las sociedades o por otra parte, como una respuesta emergente ante una crisis que si bien pasará por distintos aspectos de la realidad, como el económico en este caso, es también una crisis de sentido, que acá tendrá por resultado la creación de ciertas apuestas assemblearias que se acercarán más a proyectos de autogestión y que más allá de pensar insertarse a las condiciones imperantes, *tensarán la heteronomía* (Fernández, 2011, págs. 30-32)., planteada esta tensión no como una transformación radical de las condiciones de vida de una sociedad, sino cuestionando a partir de la acción colectiva, las estrategias de vulnerabilización y dominación hacia ciertos sectores de la sociedad, aún sin la existencia de un proceso consolidado que supla esas condiciones previas.

Si volvemos a la acción colectiva, como una acción concertada, que no puede pensarse en términos más que de un actuar consciente, queda entonces preguntarse sobre quienes integran dichos movimientos, es decir, qué actores conformarán esa colectividad. Si bien en el apartado siguiente se plantean a estos actores a partir de los distintos escenarios en los que actuarán y las motivaciones que los llevarán a hacerlo, se vuelve necesario precisar algunas características respecto a estos actores colectivos, que permitirán responder, de manera muy general, *quiénes son*, no pensando en esto una identificación a partir de nombres, formas de organización o incluso una validación con base en la conformación de grupos legalmente constituidos. Sino, por otra parte, tratar de construir ese *quienes* a partir de plantear sus particularidades respecto a las formas instituidas de entender la acción colectiva. Para esto, retomaremos algunas conceptualizaciones de Arditi sobre la sociedad civil.

Un primer punto para entender el papel que esta juega dentro de lo político y que permite pensarla en relación directa con lo que se ha planteado desde otros autores, tendrá que ver con la distinción planteada al inicio del capítulo, respecto a la política

como un campo problemático más amplio que el definido desde los sistemas partidistas o las democracias representativas, donde la participación de la sociedad se dará principalmente a través del voto y el sistema electoral, haciendo de la participación en la política un acto limitado a la elección. En este sentido, Arditi planteará la posibilidad de trascender este ámbito a partir de pensar la sociedad civil como un terreno suplementario de la política, pensado como un segundo circuito de esta, diferenciado principalmente por los actores y alcances que habrá entre el primer circuito, de la política partidaria. (Arditi B. , 2005)

Esta distinción, planteará a la par, tanto formas como terrenos distintos donde pensar la posibilidad del ejercicio político. Si desde el sistema partidario en tanto primer circuito, la capacidad de transformación estará dada a partir de la creación o reforma del ámbito legal, este segundo circuito verá en los movimientos sociales, la puesta en juego de distintas iniciativas colectivas que apuntarán más que a un ámbito legal, a una serie de reivindicaciones del ámbito social. Pensemos acá, por ejemplo, y adelantando un poco los escenarios de análisis, los planteamientos que se darán por parte del grupo ciclista “Ometéotl”, quienes, a partir una práctica realizada principalmente en zonas de la alcaldía, así como pueblos tradicionales, estarán planteando una forma de reconocimiento de estos sitios. Lo mismo podremos pensar de los distintos conflictos que se presentarán respecto a la zona de humedales, en la que participarán distintos grupos de ciclistas que se unirán tanto a reclamos relacionados con el medio ambiente, así como a la promoción del uso de la bicicleta y el reclamo de infraestructura para hacerlo. Vista así, la sociedad civil propuesta por Arditi tendrá como acción principal la *continua creación y recreación del orden colectivo mediante intervenciones en la esfera pública, sea como gestores directos de proyectos legislativos y políticas públicas o como críticos de estos, en el campo de la sociabilidad cotidiana o en la relación con el Estado* (Arditi B. , 2004, págs. 15-16).

Así, para Arditi, la acción colectiva tendrá que ver con lo que mencionará como dos elementos básicos dentro de toda definición de sociedad civil, siendo estos la autolimitación y la autonomía, con los cuáles es posible identificar una relación con

lo que se ha planteado hasta ahora. La autolimitación por un lado referirá que las asociaciones, movimientos o grupos de la sociedad no buscan conquistar el Estado o integrarse a él, sino que proponen una transformación radical de la vida pública, mientras que la autonomía hará referencia a un carácter diferenciado respecto al Estado y el mercado, la no subordinación a los sistemas partidistas y particularmente una relación crítica y propositiva ante el sistema político (Arditi B. , 2005).

En este sentido es que el análisis que a continuación se presenta, se vislumbran distintos sentidos de esta acción colectiva, que estarán circulando por temáticas que irán desde el relevamiento de las tradiciones y formas de producción culturales de los pueblos originarios, la defensa de ese territorio tradicional respecto a la producción de un espacio hegemónico y finalmente, las distintas expresiones y demandas del movimiento ciclista orientadas principalmente a la consolidación de espacios y prácticas que les permitan circular en condiciones de seguridad, planteando con esto su posición en el espacio público.

V. Los grupos ciclistas y la acción política

“En las ciudades de los países en desarrollo, la mayoría de la gente no tiene coche, así que, en mi opinión, cuando se construye una buena acera se está construyendo democracia. Una acera es un símbolo de igualdad. [...] Si se quiere que la democracia prevalezca, el bien público debe prevalecer sobre los intereses privados.

Enrique Peñalosa.

El ciclismo desde Xochimilco. La acción colectiva desde la tradición.

Se han señalado en apartados anteriores, algunas de las condiciones específicas de la práctica ciclista en Xochimilco, muchas de las cuales fueron ubicadas a partir de la observación de prácticas cotidianas, y permitiendo descubrir en esta zona, un sitio donde el ciclismo se ha desarrollado y arraigado a las condiciones de existencia de la localidad. Se vuelve ahora necesario, plantear como es que estas prácticas, son llevadas a cabo desde actores que, si bien están conformados como un grupo ciclista, cuya finalidad actual pasará por realizar actividades lúdicas y deportivas, desarrollan en su práctica formas de entender el ciclismo como parte de un proceso de subjetivación, que pasará tanto por el uso de la bicicleta, como de la relación establecida con los lugares en los que habitan y a los que ruedan. Así, este primer apartado apuntará a pensar las formas en que un grupo ciclista puede estar presentando acciones que permitirán reflexionar en torno a una posible acción colectiva.

El punto inicial del análisis será lo observado en Xochimilco, concretamente en lo relacionado con el grupo ciclista Ometéotl, el cual es creado con la intención de dar relevancia a las condiciones materiales y culturales de la zona de Xochimilco, a través de las rodadas como una forma de conocer estos sitios. Este grupo, surge como un proyecto que en un primer momento será financiado por la denominada

Autoridad de la Zona Patrimonio³⁸. Esto implicará para el grupo una orientación específica respecto a los destinos de las rodadas que realizarán y que tendrán como característica ser sitios de alta importancia ecológica y cultural. Este financiamiento, podrá ser pensado como una de las múltiples formas de participación de la sociedad civil (Chávez Becker, 2005), recordando que este concepto no se refiere exclusivamente a organismos como las ONG, sino que abarca distintas maneras de pensar la acción colectiva.

Esta intención de poner en relevancia ciertos lugares, será compartida por distintos grupos a partir de establecer redes de comunicación y convivencia. En este sentido mencionaremos brevemente a Biciorientados, surgido en la zona oriente de la ciudad, y que compartirá esta intención de visibilizar ante los ciclistas los sitios relevantes de su contexto local, siendo en su caso las zonas del oriente de la ciudad y parte del Estado de México a las que darán esa importancia, debido principalmente al carácter histórico o cultural depositado en estos sitios.

Así, mientras para Ometéotl se presentarán como relevantes sitios como los humedales, el volcán Teutli, Ojos de agua como el ubicado en el Tulmiac en el volcán Cuauhtzin, la zona arqueológica de Cuailama, etc., otros grupos tendrán también una serie de sitios semejantes, siendo para Biciorientados el Cerro de la estrella, la zona de Peñón de los baños, Texcoco, etc., a los que darán relevancia.

La posibilidad de comunicar sobre la existencia de estos sitios, a través de la convivencia existente entre grupos, permitirá realizar una especie de mapa compartido, en el cual estos lugares podrán irse acoplando a la imagen de la ciudad

³⁸ *Se crea la Autoridad de la Zona Patrimonio Mundial Natural y Cultural de la Humanidad en Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta como un órgano desconcentrado de la Jefatura de Gobierno de la Ciudad de México en la zona de chinampas, lacustre y de monumentos históricos existente en las Delegaciones Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta de la Ciudad de México, con el objetivo de consolidar, ampliar y eficientar las políticas, programas y acciones del gobierno de la Ciudad en materia de investigación, difusión, protección ecológica, conservación, mantenimiento, restauración y desarrollo sustentable, así como la realización y promoción de actividades sociales, culturales, artísticas y académicas tendientes a la preservación de dicha zona.* (México G. d., 2021)

presente en los integrantes de estos grupos, cumpliendo distintas funciones, que podrán ser planteadas tanto como un conocimiento mayor del territorio, y a partir de esto, la posibilidad de establecer una relación particular con este, la cual se podrá pensar como parte de un proceso de subjetivación.

En cuanto a lo geográfico, estos puntos se volverán destinos comunes para algunos grupos ciclistas, como la ya mencionada zona de humedales, el cerro de la estrella o el exconvento de Culhuacán; lo cual permitirá la transformación del *mapa cognitivo* (Baxin Martínez, 2018) que se tendrá de la ciudad. Hablamos acá del mapa cognitivo como una *representación de la interioridad mental que interpreta el mundo exterior* (2018), la cual podrá ser compartida por los integrantes del grupo, así como entre los distintos grupos, a partir de las rodadas grupales, como una forma de comunicar dicha interioridad. En este sentido, es posible entender la forma en que las rodadas estarán organizadas a partir de roles como el del guía, quien será la persona que conozca tanto el destino al que se llegará, así como la ruta a seguir. Así, la función de este mapa cognitivo pasará por la posibilidad de acceder a estos sitios relevantes, pero con la particularidad de hacerlo a través del uso de la bicicleta, la cual estará, además, representada como un medio que permitirá acceder a ciertos lugares, que en otros medios de transporte no será posible.

D: Ajá y esta vez me encontré a un señor en Facebook y también dice que hay más, más vestigios prehispánicos pues, de los que yo sabía, ¿no? O sea, de repente dices oh y este cueva es así o esta piedra es un calendario Náhuatl, wow, órale y dice, están aquí en este cerro, ¿no? Pero en ese cerro está tallada la Malinche de ese lado. Entonces hay puntos que todavía falta conocer y que se pueden acceder por medio de la bicicleta. Por ejemplo, acá, se llama el pueblo San Francisco Tecoxpa también hay pinturas rupestres ¿no? (Entrevista realizada a Daniel N. y Maleni, N. Elaborada por Daniel Rosas, San Gregorio Atlapulco, Xochimilco, 31 de agosto de 2019)

Por otra parte, la relación que se establecerá entre esta geografía, el componente histórico y cultural serán elementos podrán pensarse como una forma de vinculación con ciertos lugares. Si bien, será posible ver en estos la constitución de hitos urbanos, entendiendo estos como puntos dentro de una geografía que permitirán brindar cierta orientación, la cual deberá tener necesariamente cierto valor colectivo,

siendo reconocidos por distintos sujetos. La construcción de estos hitos tendrá para algunos autores una doble dimensión, la geográfica que es la referida anteriormente, y la psicológica, que estará planteada como la capacidad de estos sitios de lanzar un mensaje, particularmente referido a la orientación (De Castro Aguirre, 1999) Sin embargo, se considera que dichos mensajes no pueden ser pensados exclusivamente en términos de la orientación geográfica. Si pensamos en estos, ubicándolos dentro de la práctica de los grupos ciclistas a partir de la importancia que revisten para ellos en un nivel histórico y cultural, es posible pensar en la función que estos tendrán en la conformación de la subjetividad a partir de las dimensiones afectivas e identitarias puestas en juego.

Es posible rastrear esto no sólo a través de lo expresado en las entrevistas, donde se hará un repaso por distintos sitios de la geografía cercana, en la que si bien aparecerán algunas anécdotas o pensamientos respecto a lo que representan estos sitios³⁹, sino que además, será expresado incluso en distintas rodadas como la organizada por el grupo Ometéotl dentro del marco de las celebraciones de día de muertos en 2019, o la organizada por la diputada Donají Olvera, en la cual A., líder del grupo, participó como guía de la misma. En ambas, no se trató sólo de rodar por la zona, sino en realizar una serie de paradas durante las cuales se explicaba a los asistentes algunos elementos históricos de dicho lugar.

Es posible señalar entonces, que la relación que se establecerá con estos lugares, no se construye únicamente por ese ámbito geográfico ni su importancia se concentra en este, sino que, además, existe la posibilidad de evocar en otros a partir de la experiencia individual, una narrativa que podrá desplegarse en distintos sentidos de acuerdo a quien la escuche. Así, una experiencia que se puede plantear sólo como el rodar en la oscuridad de los humedales en San Gregorio, adquiere una

³⁹ Dayra. por ejemplo, mencionará el deseo que tenía desde hace tiempo por visitar el área del volcán Teutli, lo cual logra a partir de empezar a rodar con el grupo. Esto tendrá cierto impacto en la imagen que tendrá de esta zona, así como en lo referente a las posibilidades de moverse en la bicicleta. (Entrevista realizada a Alejandro N, Brenda, y "Blu"). Elaborada por Daniel Rosas, San Gregorio Atlapulco, Xochimilco, 17 de agosto de 2019)

dimensión distinta, a partir de las narrativas producidas a partir de hechos como lo acontecido posterior a la Revolución Mexicana y el despojo de tierras por parte de Aureliano Urrutia, los sismos de 1985 y de 2019 y el uso de la zona de humedales como tiradero de escombros, la construcción de sets de filmación para series televisivas cuya temática será la conquista de México o actualmente, la construcción de un puente vehicular en la parte norte de los humedales. Así, estos recorridos y la relación que se establecerá con el territorio se presentarán como parte de una construcción de la identidad del grupo, la cual podrá ser pensada a través de otras expresiones, como la celebración de su tercer aniversario, en la cual se conjugaron elementos tradicionales de la zona de Xochimilco y a la vez, otros de la práctica del ciclismo.

Este festejo que se dio en condiciones similares a las de las fiestas religiosas en la alcaldía, caracterizadas principalmente por tratarse de eventos abiertos, en los que se recibe a todos los asistentes en amplios espacios comunes, y en los cuales la convivencia muchas veces se podrá dar a partir de entablar pláticas con las personas con las que se compartirá alguna de las enormes mesas en las que se recibe a los invitados, fue además un espacio en el que se presentaron distintas experiencias de otros grupos o actores relacionados con el ciclismo; pasando estas por distintos ámbitos como los llamados **bici oficios, el cicloturismo o el bici activismo**. Estas producciones en las cuales se conjugan elementos representativos de la zona en la que el grupo rueda, así como experiencias que se llevan a cabo en zonas distintas a las que el grupo identificará como propias, permitirán a este la constitución de prácticas singulares en las cuales se incorporarán ciertas prácticas o elementos de esas experiencias otras, adecuándose a las condiciones particulares de la zona que habitan. Ejemplo de esto será la llamada “**casa del ciclista**” ubicada en el pueblo de San Gregorio Atlapulco, espacio de reunión del grupo en el cual se conjugan elementos gráficos y materiales, tanto de la práctica ciclista como de la zona de Xochimilco, funcionando además como una casa de reposo para ciclistas que practican el llamado **cicloturismo**. Adicionalmente, ha sido utilizado de forma emergente como albergue, posterior al sismo del 19 de septiembre de 2017, como espacio para la

proyección de películas dentro de programas de cine comunitario, así como para realizar distintos cursos y talleres relacionados con el ciclismo, de mecánica, principalmente.



5 Muro de la casa del ciclista. San Gregorio Atlapulco. 2019. Es de resaltar del lado izquierdo, la firma dejada por "Ryu Okawa". "Itadakimasu arigatō", expresión utilizada para dar las gracias.

Así, la posibilidad de integrar estas experiencias permitirá constituir formas particulares de practicar el ciclismo por parte del grupo, atribuyendo a esta actividad distintos sentidos que estarán producidos a partir de la relación entre un territorio cuyas prácticas están arraigadas fuertemente en la historia de la comunidad y una práctica como las distintas formas de ciclismo, las cuales son más recientes. Así, el grupo expresa la capacidad de adaptar prácticas y discursos a las condiciones particulares del territorio en el que habitan.

Así el grupo Ometéotl presenta además un lema⁴⁰ que permite pensar estas producciones desde otro sentido. “La bici en resistencia del campo”.

Estando allá (Bogotá), casi todas las agrupaciones que conocía llevaban y tenían un lema. Nosotros nada más era Ometéotl, ya cuando me pongo a pensar. ¿Qué es lo que estamos haciendo? La pura zona chinampera. Como que inconscientemente cayó en el grano. La resistencia del campo. Muchos de nuestros amigos, de mis amigos, todavía siembran. Y me platicaban: “ya no hay canal, ya no hay agua. Ahora es con invernadero”. Entonces esa resistencia. Ellos que vienen todavía del campo, como lo trasladamos. Por eso es que, cuando hacíamos el recorrido, pues era en el campo. (Entrevista realizada a Alejandro N, Brenda, y “Blu”). Elaborada por Daniel Rosas, San Gregorio Atlapulco, Xochimilco, 17 de agosto de 2019)

Así, la resistencia enunciada por el grupo pasará por dar mayor importancia a las actividades principales de la zona, no sólo en términos de la tradición y la historia, sino además con un peso importante en la vida diaria de la ciudad⁴¹. La producción de alimentos en las chinampas y la defensa de este territorio ante la amenaza de construcción de proyectos comerciales y habitacionales se constituirán como parte de una identidad que se ha preservado, pese a las distintas historias de despojo y de conflictos por el territorio y sus recursos^{42*43}, de las cuales los integrantes del

⁴⁰ Es costumbre del grupo llevar una manta o bandera a los distintos eventos que organizan. En esta se puede ver el nombre del grupo y el lema “la bici en resistencia del campo”, acompañado de la imagen que los representa: una bicicleta cuyas ruedas han sido sustituidas por el símbolo que se ha atribuido erróneamente como *Hunab Ku*, deidad maya.

⁴¹ A. referirá en la rodada organizada por la Diputada Donají Olvera, que la producción chinampera de Xochimilco y Tláhuac tendrá como destino principal la central de abastos de la Ciudad de México, desde donde será distribuida a distintos puntos de la ciudad.

⁴² Conflictos como el relacionado con las tierras de la ciénega de San Gregorio, las cuales fueron otorgadas al Dr. Aureliano Urrutia, secretario de gobernación durante el gobierno de Victoriano Huerta y posteriormente disputadas por los pobladores de San Gregorio. Dichas tierras fueron devueltas al pueblo durante el gobierno de Álvaro Obregón (Ramírez Rancaño, 2002).

⁴³ Otro de estos hechos, referidos como despojos, tendrá que ver con la desecación de los distintos pozos y ojos de agua existentes en los territorios de San Gregorio Atlapulco y San Luis Tlaxialtemalco, mismos que desde la época del porfiriato fueron explotados y transportados a través de acueductos hasta agotarse el último de estos en la década de los 60, quedando como vestigio de

grupo tendrán constancia y lo colocarán como un motivo importante para realizar rodadas cuyo destino o paradas toquen estos sitios. Estas formas de resistencia podrán ser entendidos como una forma de *hacer con* la memoria, en tanto implicarán un conocimiento de sucesos del pasado, así como una elaboración de estos que podrá ser utilizada para actuar sobre hechos del presente. En este sentido, la memoria será la posibilidad de plantear la transformación de las condiciones que un acontecimiento estará mostrando, a partir de lo que pueda ser dicho desde las historias o narrativas colectivas, constituyendo en estas maneras de hacer, los posibles efectos de una transformación (Certeau, 1999, pág. 99).



6 Vista interior de la casa de bombas. Centro de Educación Ambiental Acuexcómatl: San Luis Tlaxialtemalco, Delegación Xochimilco en la Ciudad de México

Así, estos elementos que también conformarán parte de la identidad del grupo serán parte importante de lo que los llevará a participar en otro tipo de convocatorias que,

esto, distintos edificios de bombas en pueblos como Nativitas y San Luis Tlaxialtemalco, conservándose en este último, el edificio y la maquinaria, como parte del patrimonio cultural del pueblo. En este sentido, integrantes del grupo referirán estos sucesos como parte de los actos que provocarán exista una *deuda histórica* por parte del gobierno de la ciudad hacia estas poblaciones de Xochimilco. (Solís, 2008) (Gobierno del Distrito Federal, 2014, pág. 9)

aunque pasarán también por el acto de salir a rodar, estas tendrán más el carácter de una manifestación que de una actividad lúdica.

Sin embargo, es posible pensar en cierta relación entre ambas formas de rodar si se aborda lo recreativo desde una dimensión distinta al uso común de la palabra. Las rodadas, en su carácter de actividades lúdicas, tendrá distintos momentos que se podrán caracterizar como un juego ⁴⁴; planteado este desde una posición más cercana a la señalada por Freud, en la que trazaré una relación de substitución del juego por la fantasía, la cual provocará al adulto, una vez que la posibilidad de jugar se ha censurado y se reconoce como una actividad vergonzosa por ser “infantil”, el recurrir a las fantasías, para obtener el placer que antes provenía del juego.

El jugar del niño estaba dirigido por deseos, en verdad por un solo deseo que ayuda a su educación; helo aquí: ser grande y adulto. Juega siempre a «ser grande», imita en el juego lo que le ha devenido familiar de la vida de los mayores. Ahora bien, no hay razón alguna para esconder ese deseo. Diverso es el caso del adulto; por una parte, este sabe lo que de él esperan; que ya no juegue ni fantasee, sino que actúe en el mundo real; por la otra, entre los deseos productores de sus fantasías hay muchos que se ve precisado a esconder; entonces su fantasear lo avergüenza por infantil y por no permitido (Freud, 1992).

En el momento del rodar grupal, el elemento de lo fantástico podrá hacerse presente en el *sprint*, una competencia breve para saber quién *sí le da*, es el campo de esas fantasías. En esos momentos, se revelará quizá, algo que Augé intuía, respecto a una de las motivaciones fundamentales para subirse a la bicicleta, que tendrá que ver con la posibilidad de remontarse al juego infantil. Mientras que, si volvemos a Freud, será posible pensar también en uno de los destinos de la fantasía, que

⁴⁴ Si bien, buena parte de los recorridos se hacen de manera organizada, y dependiendo del grupo ciclista habrá un acuerdo explícito de rodar siempre juntos, caracterizado en lemas como “todos vamos y todos regresamos”, esto no excluirá ciertas prácticas o juegos como la “fuga”, momentos en que algunos de los participantes de los grupos realizarán un *sprint*, competencias breves, de algunos metros en los cuáles se pondrá en juego la potencia y fuerza individual. Este tipo de sprints, que podrán pensarse también como piques o retos, sucederán también ocasionalmente en los recorridos urbanos cotidianos.

pasará por la exaltación de la personalidad (1992, pág. 130), o en este caso, de las capacidades del sujeto.

Con el pretexto falaz de mantenerse en forma, muchas personas de cierta edad montan sus bicicletas [...] en grupo, los domingos y, eventualmente, vistiendo los mismos trajes que los profesionales del deporte [...]. En realidad juegan, pues su verdadera intención es, antes bien, recuperar los placeres de la infancia y las complicidades de los niños. Se ponen apodos y se burlan unos de otros. Se comparan en broma con los campeones del momento, haciéndose así menores que esos jóvenes atletas mediante una artimaña simbólica cuyo carácter artificial pueden medir en cada intento de aceleración (Augé, 2011, pág. 43).

Queda señalar que, aunada a la fantasía, Freud habrá planteado la posibilidad de crear, a partir de esta. Si bien, él apuntará directamente a la poesía como disciplina en la cual pensar esta creación, se añadirá aquí lo señalado por Deleuze, quien hablará de la creación como la meta de toda disciplina; sin embargo, no se tratará de un acto de creación casual, sino que planteará la necesidad como una condición necesaria para dicha creación. En este sentido, la idea de la mano, en tanto capacidad de creación y alteración, será la vía por la que Deleuze ubicará esa necesidad absoluta de creación.

El empalme de los pequeños fragmentos de espacio bressonianos -precisamente porque se trata de fragmentos, de pedazos de espacio inconexos- sólo puede ser un empalme manual. De ahí lo exhaustivo de la manualidad en todas sus películas. Por ello, el bloque de extensión/movimiento de Bresson adopta, como carácter propio de este creador, de este espacio, el papel de la mano, que emerge directamente de él. Solamente la mano puede realizar efectivamente las conexiones entre las partes del espacio. (Deleuze, 2008, pág. 283)

Si bien, es debatible plantear al ciclismo o a las rodadas desde lo señalado por Deleuze, quien planteará a estas actividades creadoras o disciplinas particularmente desde aquellas centradas en el conocimiento, es posible plantear a partir de la idea de la necesidad, la creación de ciertas acciones desde el ciclismo. No hablamos acá de las técnicas, de las formas de rodar en grupo, sino de la posibilidad de crear distintas redes de información, sí de saberes técnicos, territoriales, pero además podrán devenir formas de resistencia. La rodada a sitios históricos, a áreas naturales protegidas, a ojos de agua que guardarán una relación

estrecha con la identidad del grupo son entonces esos actos de habla que serán actos de resistencia.

De ahí la relación tan estrecha que se da entre el acto de resistencia y la obra de arte. No todo acto de resistencia es una obra de arte, aunque lo sea en cierto modo. No toda obra de arte es un acto de resistencia aunque, sin embargo, en cierto modo, lo es (2008, pág. 288).

En los siguientes apartados, será posible pensar esta posible forma de resistencia, a partir de la experiencia que se desprende de la participación de este y otros grupos ciclistas que, desde su actividad en estas movilizaciones han permitido reflexionar sobre el potencial existente en el ciclismo como forma de vinculación, no sólo a partir de la práctica de este desde lo lúdico sino además, como una actividad en la que podrán depositarse distintos reclamos y luchas, particularmente los relacionados con la preservación del medio ambiente y por otra parte, la reelaboración de una demanda propia expresada en la exigencia del reconocimiento del ciclista en el espacio de la ciudad.

La acción colectiva en la crítica de la ciudad. #Yoprotejoelhumedal

De todos los sitios mencionados por el grupo, así como un destino al que rodarán con cierta frecuencia y a partir de distintas motivaciones, se encuentra la llamada zona de humedales. Si bien, la mayoría de las practicas relacionadas con esta han sido rodadas, el grupo también habrá realizado algunas jornadas de limpieza del lugar, así como distintas sesiones de un proyecto de **bici-escuela**, esto es, de enseñanza no sólo sobre el andar en bici sino además los distintos hábitos y normas que permitirán hacerlo en condiciones de seguridad; aunado a esto, existirán relaciones adicionales entre algunos de los integrantes a partir de la posesión de tierras de cultivo en las zonas circundantes al área de la ciénega de San Gregorio. Así, se constituirán elementos que crearán un fuerte vínculo con el lugar; por lo que, al suceder acontecimientos que tendrán que ver con el uso de esta zona por parte de empresas y gobierno, integrantes de este y otros grupos ciclistas, así como organizaciones dedicadas la defensa del medio ambiente, iniciarán una serie de movilizaciones con la intención de detener la explotación de esta zona.

Antes de hablar respecto a estos distintos movimientos, se considera necesario hacer una breve descripción de la llamada zona de humedales, pues a partir de esto se podrá explicar también parte de las motivaciones que llevan a estos distintos grupos a organizar este movimiento de defensa.

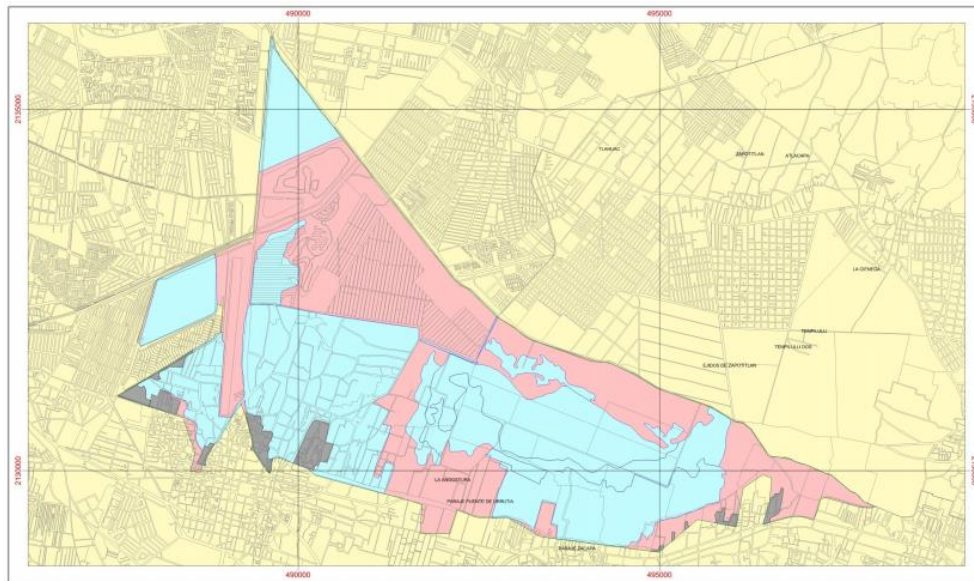
El área que se nombra aquí como zona de humedales, es reconocida oficialmente como el Sistema Lacustre: Ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco, y se compondrá de distintas zonas que se conocerán popularmente como la ciénega de San Gregorio, la ciénega chica y la ciénega grande. Esta zona, ha sido terreno de disputas y controversias entre distintos actores y la población, más allá de las sucedidas en la actualidad. Ejemplo de esto, será el conflicto con el Dr. Aureliano Urrutia, secretario de gobernación durante el gobierno de Victoriano Huerta. En este caso en particular, existirán distintas visiones respecto a la forma en la que Urrutia se convirtió en dueño de 280 hectáreas de la ciénega de San Gregorio ubicada dentro del sistema lacustre ya mencionado; entre las que señalan que dicha posesión se dio a partir de su posición dentro del gobierno y aquellas que señalan la compra de dichos terrenos por la suma de 84 mil pesos en el año de 1909. Sin embargo, durante el gobierno de Obregón, la propiedad de dicho territorio fue otorgada a la población de San Gregorio, pues se asumió que el pueblo era el dueño legítimo de esta zona (Ramírez Rancaño, 2002).

Este lugar, que se encuentra designado como sitio RAMSAR⁴⁵ desde el año 2004 (SISR, 2020), considerado como un remanente del gran lago que caracterizaba la cuenca de México; se ubica en la zona sureste de la ciudad de México como parte de las alcaldías Xochimilco, Iztapalapa, Tláhuac, Coyoacán y Tlalpan, siendo la primera en dónde se encuentra la mayor área de esta. Como referencia, este tiene como límite al norte, la colonia Lomas Estrella; al sur, los barrios de La Concepción Tlacoapa, San Lorenzo Tlaltecpan, San Francisco Caltongo y el Pueblo de San Gregorio Atlapulco; al este, el pueblo de San Luis Tlaxialtemalco y Santiago

⁴⁵ Sitios designados a través de la Convención sobre los humedales. Adoptada en la ciudad iraní de Ramsar en 1971, es un tratado intergubernamental que ofrece el marco para la conservación y el uso racional de los humedales y sus recursos (RAMSAR, 2020)

Tulyehualco; mientras que al oeste estará limitado por un vaso regulador existente a un costado de la pista de canotaje Virgilio Uribe. Dicha zona, albergará distintas especies de flora y fauna consideradas como vulnerables y de distribución restringida además de ser el sitio en que distintas especies de aves migratorias arribarán en los meses de noviembre a marzo. Adicional a esto, será una zona en la que históricamente se han desarrollado actividades agrícolas a partir de la construcción de chinampas y que a la fecha siguen produciendo flores y alimentos.

Si bien la zona ha experimentado transformaciones constantes que incluirá la construcción de los mercados de plantas, la pista de canotaje, la construcción de un tramo de anillo periférico, así como la creación de parajes irregulares, los últimos años se han dado distintos sucesos a partir de los cuales distintos colectivos y agrupaciones, ciclistas y no ciclistas, han realizado una serie de protestas y manifestaciones. Estas tendrán que ver con la construcción de sets para la grabación de series televisivas, en la zona de la ciénega de San Gregorio y actualmente, la construcción de un puente vehicular en la zona de Cuemanco.



7 Mapa del sistema lacustre "Ejidotes de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco".

Si bien el primer acercamiento a estos movimientos se dio a través de la convocatoria que se comparte desde el grupo Ometéotl, cabe señalar que esta surge desde otras asociaciones, más cercanas a la defensa del territorio, entre estas

destacará “Xochimilco vivo”, quienes desde el 2013⁴⁶ se encuentran realizando distintas actividades relacionadas con la preservación de esta zona y la “Coordinación de pueblos, barrios originarios y colonias de Xochimilco” (CPBOCX), quienes desde el 2014 se encontrarán trabajando en distintos ejes como *la construcción de formas de autogobierno en los pueblos de la alcaldía, la defensa del territorio y los bienes comunes y el fortalecimiento de la identidad y cultura de los pueblos, barrios y colonias de Xochimilco* (Coordinación de pueblos, 2020). Sin embargo, estas convocatorias serán atendidas por Ometéotl y otros grupos, tanto pertenecientes a Xochimilco como de otras alcaldías.

Esta amalgama de grupos y organizaciones, que con el transcurrir de las manifestaciones irá incrementándose, sumando a organizaciones de otras zona de la ciudad en torno a la defensa de los humedales, y que podrá ser cuestionada por la heterogeneidad de sus integrantes, podrá ser pensada a partir de lo propuesto por Melucci, quien señalará como un efecto de los conflictos, la creación de solidaridades e identidades que podrán construirse desde los polos del conflicto (Melucci, 1986). Cabe señalar, la transformación respecto al paradigma que limitaba la caracterización de estos movimientos sólo a aquellos cuyo conflicto estuviera centrado en el ámbito de la producción económica, el cual, ante la apertura a considerar los conflictos de la sociedad contemporánea como campos donde se podrán pensar dichos movimientos sociales, así como la creciente politización de lo social permitirá entender cómo es que una convocatoria lanzada desde organizaciones centradas en la defensa del territorio, podrán alcanzar a otros grupos cuyas acciones y metas podrán entrecruzarse con los conflictos planteados por las primeras.

⁴⁶ Si bien la construcción del puente vehicular inició en 2020, este se trata de un proyecto que desde finales del 2012 se ha intentado llevar a cabo. Algunas de los reclamos de organizaciones como la ya mencionada “Xochimilco vivo”, estarán planteadas desde el hecho de que integrantes de otras organizaciones y activistas, que en un primer momento criticaban la construcción de la obra, serán el día de hoy, desde cargos en las distintas secretarías que conforman el gobierno de la ciudad, quienes hayan autorizado la construcción de este proyecto.

En este sentido, la politización no pasará por la creciente división existente a partir del sistema de partidos, sino por la posibilidad de identificar y cuestionar problemáticas específicas de la vida social y cultural. Esto permitirá entender como los distintos grupos ciclistas, quienes sabrán de la existencia de los humedales a partir del conocimiento compartido que se ha señalado anteriormente podrán ser convocados a través de una manifestación que, aunque no tocará directamente las problemáticas específicas de estos, sí lo hará desde estos sitios que no estarán imaginados sólo como destinos de una rodada, sino que en ellos se hallará depositada parte de la identidad del ciclista⁴⁷. En el caso de los humedales, habrá que señalar además de las rodadas organizadas por el grupo, eventos como la rodada realizada en el marco del foro mundial de la bicicleta del 2017, en la cual ciclistas de distintas partes de la ciudad se dieron cita en este lugar. Es a partir de estos acontecimientos en los que la zona podrá ser conocida y los posteriores recorridos por esta, que se podrá construir el vínculo que suponemos, permitió a los distintos grupos y ciclistas ser convocados a esta manifestación. En este sentido, posicionamientos como el expresado por un ciclista que pidió la palabra durante esta manifestación, apuntará su reclamo a la destrucción de una zona que considerará no sólo como patrimonio de Xochimilco, sino una zona que permitirá establecer lazos entre la comunidad que ha asistido y conoce dicho lugar (Diario de Campo, 5 de enero de 2020).

Esta primera convocatoria, que tuvo como motivación la exigencia de resarcir el daño producido por la grabación de una de las series y la cancelación del proyecto que autorizaba la grabación de la otra tuvo como resultado la restricción del acceso a la zona de humedales por parte del grupo de ejidatarios cuya posición era afín a permitir los proyectos de filmación. Respecto a las exigencias de dicha manifestación, a la fecha aún no existe una reparación del daño, mientras que la grabación de la segunda serie se detuvo debido al cese de actividades a razón de

⁴⁷ Es posible pensar esto a partir de ver ciertos materiales como los recopilados a partir de la rodada ciclista realizada en el marco del foro mundial de la bicicleta del año 2017, la cual tuvo como destino la zona de humedales en la cual se dieron cita ciclistas de toda la ciudad de México.

la pandemia por el COVID. Sin embargo, aún antes de este cese, la pugna de estas organizaciones, así como la participación de los grupos ciclistas sucedía simultáneamente en otro punto de la zona de humedales, en la cual se han volcado las manifestaciones desde principios del 2020 a la fecha.

Esta pugna de la cual participarán distintos actores tendrá además distintas líneas de acción. Por un lado, el trabajo realizado por la CPBOCX que, trabajando principalmente por la vía institucional, ha logrado detener la obra en dos ocasiones, además de exhibir con esto las distintas omisiones que se dan desde las distintas secretarías que intervienen en el proyecto⁴⁸; por otra parte, a lo largo del 2020 se organizaron distintas manifestaciones y rodadas que tuvieron como destino la zona de construcción en Cuemanco y en las cuales, distintos grupos ciclistas se organizaron para asistir a estas, siendo rodadas que en la mayor parte de las ocasiones iniciaron en el zócalo de la ciudad de México y terminaron en la zona de obras, cubriendo una distancia de aproximadamente 20 kilómetros. La convocatoria a estas movilizaciones, la opinión de distintos actores que participaron en estas, así como buena parte de la información que se comparte a la fecha sobre esta problemática estará contenida en redes sociales, particularmente en *Twitter*, a partir del *hashtag* o etiqueta *#yoprotejoelhumedal*.

La última de estas manifestaciones realizadas en 2020, realizada el 4 de diciembre, coincidió con la conmemoración del 106 aniversario del llamado pacto de Xochimilco⁴⁹. Durante esta, representantes de la CPBOCX compartirán un pronunciamiento escrito, en el cual trazarán un paralelismo en torno a la fecha conmemorada y la situación actual que se vive en la zona. Así, la remembranza de “*los ideales de nuestro general Zapata, de los hermanos Magón y de la siempre consecuente Leona Vicario*” (Diario de campo, 12 de abril de 2020. Cuemanco)

⁴⁸ En este sentido, la CPBOX ha señalado las distintas inconsistencias que secretarías como la SEDEMA, SEMOVI y Secretaría de Obras y Servicios (SOBSE) han pasado por alto con el fin de continuar con la construcción del puente.

⁴⁹ Pacto con el que se formalizó la alianza entre Francisco Villa y Emiliano Zapata, así como el reconocimiento de algunos puntos del denominado Plan de Ayala. (México G. d., 2021)

serán convocados a partir de los ideales que representan para los integrantes de la coordinación, no sólo para protestar en contra de la construcción, sino además posicionarse como distanciados de las autoridades y representantes del gobierno, quienes serán pensados como “*los malos gobiernos en turno los cuales, como vulgares ladrones que son, están llevando a cabo proyectos de muerte y despojo al interior de nuestras comunidades*” (2020). En esta distinción tajante, consideramos se pondrá en juego uno de los proyectos particulares de la coordinación, que tendrá que ver con la construcción de formas de gobierno autogestivas en los pueblos de Xochimilco. En este sentido, si bien el concepto de autogestión es actualmente utilizado desde distintas áreas y con significados diversos, que llevarán inclusión a la clasificación de distintas formas de pensar a esta de acuerdo al contexto o fines que persiga, es pertinente pensarlo desde lo propuesto por Castells, quien dará algunos visos de este a partir de cuestionar los sistemas de representación o participación, producidos desde los *tecnócratas urbanos*. A partir de esta referencia al pensamiento de Lefebvre, es posible plantear que, en Castells, la autogestión en lo urbano pasará por desprenderse de un modelo más centrado en la planificación urbana por parte de los expertos, y también de la participación pasiva por parte de la población.

Efectivamente, nada impide a los tecnócratas urbanos articular el sistema de planificación con un “sistema de participación” cubierto a veces con el título de acción comunitaria, en el que los buenos ciudadanos discuten entre ellos sobre los detalles de aplicación de las normas generales o intentan obtener reajustes menores en los casos de crisis, siempre “razonables” y siempre convencidos de la razón superior de los imperativos técnicos que se presentan como ineluctables. (Castells, 2013, pág. 9)

Este desprendimiento llevará entonces la impronta de las primeras definiciones de la autogestión, que pasarán por la separación respecto a las lógicas de Estado y las formas de gobierno para ser ahora pensadas desde un carácter fuertemente popular; planteando en esto una comprensión distinta, tanto de formas de organización y participación política, así como de la comprensión respecto a las necesidades sociales.

Por el contrario, existe un proceso de cambio social a partir de ese nuevo campo de contradicciones urbanas cuando, sobre la base de estos temas, se lleva a cabo una movilización popular, cuando intereses sociales se transforman en voluntad política y cuando otras formas de organización del consumo colectivo, contradictorias con la lógica social dominante, hacen su aparición. (2013, págs. 9-10)

Por otra parte, habrá que considerar la pluralidad de causas como un punto central para entender el actuar colectivo. Ya que, elementos como este, centrales para las demandas y el actuar de la CPBOCX se diferenciarán respecto a los de otros actores. En este sentido es necesario señalar el carácter heterogéneo de los actores que se irán sumando a estas manifestaciones, y las distintas motivaciones que permitirán esto ya que, consideramos, la participación de los ciclistas se dará desde la interpelación a reclamos centrados exclusivamente en su práctica.

Así, se genera una pregunta importante. ¿Qué es lo que lleva a los ciclistas a participar en estas manifestaciones? Si bien se ha mencionado que puede existir un interés compartido por lo sucedido en el área de la ciénega de San Gregorio, el cual podrá estar explicado a partir de lo que esta zona significa para distintos ciclistas en tanto un sitio común para su práctica, se considera que se debe plantear una diferenciación respecto a Cuemanco, pues si bien es una zona que distintos ciclistas utilizarán para moverse a otros puntos de la ciudad, la construcción del puente no representará una afectación de manera directa a las condiciones en que se da esta actividad; tampoco significará un cambio importante en la práctica de las personas que vendrán de los barrios de Xochimilco y cruzarán la pista de canotaje para llegar a periférico.

Es entonces que se vuelve necesario explicar cómo una construcción que al menos en los aspectos materiales parece no afectar la práctica del ciclismo local, atraerá tanto a ciclistas de la zona, así como de distintos puntos de la ciudad, sosteniendo con esto cerca de diez rodadas realizadas durante el 2020 en las que se fueron sumando más ciclistas, conjugando en esto, demandas más cercanas a los reclamos de los ciclistas de la ciudad.

En este sentido, hay que señalar una característica presente en la acción colectiva, la cual tendrá que ver con la capacidad que ésta tendrá de contener en sus distintas

expresiones una variedad de demandas y formas de pensar los motivos o conflictos que originarán dicha acción. La posibilidad de interpretar una problemática social desde distintos actores será entonces, lo que permitirá que estas acciones se potencialicen y, además, mantengan cierta continuidad en el tiempo.

Dado que los actores no son inherentemente conflictivos, la naturaleza de la acción es temporal, puede involucrar a diferentes actores y desplazarse entre varios ámbitos del sistema. Tal multiplicidad y variabilidad de actores hacen más explícita la pluralidad de los significados analíticos que están contenidos en el mismo acontecimiento o fenómeno colectivo, al cual suele atribuírsele una unidad cuasi sustancial, cuando en realidad es el resultado temporal de un campo múltiple de fuerzas y de procesos analíticos diferentes.
(Melucci, 1999, pág. 12)

Es entonces que la suma de los ciclistas a estas movilizaciones comenzó a revelar demandas más cercanas al activismo ciclista, las cuales tendrán que ver principalmente con la visión de un proyecto de ciudad distinta al modelo actual donde la mayor parte del espacio estará designada a los automotores y, a partir de esta crítica, la exigencia de una mayor seguridad vial.

Las movilizaciones ciclistas y la disputa por el espacio

Una parte importante de los reclamos en contra de la construcción del puente de Cuemanco pasará por el costo de este, el cual se planteaba cercano a los 680 millones de pesos (Navarrete, 2020). Este dato, que será compartido tanto en las manifestaciones, como a través de las redes sociales de la CPBOCX y los asistentes, se irá constituyendo como un elemento que interpelará a los ciclistas; esto a partir de considerar ese presupuesto en comparación a lo destinado para otras formas de infraestructura vial, así como la demanda por atender a otras formas de movilidad en el contexto de la pandemia. Así, el reclamo ya presente desde la problemática ambiental se conjugará con la crítica realizada desde los movimientos ciclistas a la visión que colocará en el centro de la movilidad⁵⁰ urbana a los

⁵⁰ Uno de los puntos que se criticarán desde esta perspectiva es la relación que se ha hecho entre la movilidad y el entendimiento de esta a partir exclusivamente de la capacidad material para

automóviles y las acciones que desde el gobierno se estarán realizando para atender esta problemática.



8 Manifestación del día 20 de septiembre, en la zona de construcción del puente vehicular.

Como se ha mencionado en apartados anteriores, la existencia de infraestructura ciclista es de aparición relativamente reciente. Esta situación diferirá de los movimientos que han existido en la ciudad buscando el reconocimiento de la bicicleta como un medio de transporte. En este sentido, aunque la actividad de algunos movimientos han devenido organizaciones cuyo trabajo apuntará directamente a nivel institucional, como en el caso de la organización “Bicitekas” la cual habrá concentrado a lo largo de los años la agenda ciclista, generando con esto

desplazar vehículos automotores. Sin embargo, también se habrán elaborado planteamientos que pensarán la movilidad como un fenómeno complejo en el cual se incluirán las distintas formas de desplazamiento existentes en los contextos urbanos, así como las condiciones en que los distintos actores de estos contextos podrán o no realizar dichos desplazamientos. Así, la movilidad pensada desde un campo complejo intentará abordar las múltiples condiciones de los desplazamientos pensando con esto apartarse de las narrativas de una movilidad generalizada, constituyéndose así, un carácter subjetivo en el estudio de la movilidad. (Gutierrez, 2012)

una polaridad de opiniones por parte de otros actores⁵¹, quienes cuestionarán la función que dicha organización tendrá en la relación con el gobierno de la ciudad.

Esto, permitirá pensar las distintas formas que se han adoptado desde los múltiples grupos ciclistas para ejercer cada uno a su manera, distintas formas de acción colectiva. Sobre las formas institucionales, se señalará que estas se volvieron parte de un discurso legitimador del gobierno, mientras que las movilizaciones de otros grupos, caracterizadas por la manifestación en las calles y una incipiente participación en mesas de diálogo, será señalada como una forma de violencia, no adecuada para lograr los cambios que se proponen.

Más allá de plantear que una u otra de estas formas de acción colectiva pueda pensarse como correcta o mejor que la otra, la intención de esto será plantear de nueva cuenta la existencia de múltiples formas de acción política, aun cuando esta se da en el campo de las mismas motivaciones. Esto no implicará que no se pueda señalar ciertos riesgos inherentes a ambas formas de acción colectiva.

En el ámbito de la participación institucional de organizaciones como Bicitekas, quienes desde esta posición podrán estar generando distintas acciones conjuntas con el gobierno, lo estarán haciendo a partir de una relación, que si bien permitirá hacer visibles algunas de las demandas de los grupos ciclistas, estas podrán ser tomadas en cuenta a partir de las condiciones ya existentes en la estructura de

⁵¹ La asistencia de Areli Carreón, integrante de Bicitekas, a la manifestación del dos de febrero de 2020 en Cuemanco, generó distintos comentarios por parte de algunos de los asistentes. En una plática informal, sostenida con A. de Ometéotl, y Sergio, bici mensajero y activista, será posible observar una diferencia importante de posiciones ante la presencia de Areli. Mientras que Sergio se referirá a ella más en términos de una relación de amistad de largo tiempo, A. se mostrará sorprendido ante su asistencia. Adicional a esto, R., profesor de la UAM-X y ciclista, planteará que incluso existe un rompimiento entre Bicitekas y otras organizaciones y grupos ciclistas, debido a que perciben la participación de esta organización como cierto alineamiento a la visión del gobierno de la ciudad respecto a temas de movilidad, mientras que muchas otras organizaciones se plantean con un carácter completamente contrario a este carácter institucional.

gobierno, lo que podrá provocar el sostenimiento de condiciones de inequidad pero además, legitimadas por la inclusión de una asociación.

En este sentido, es posible pensar en las distintas relaciones de saber-poder sobre las que se fundamentará la práctica de gobierno. Esta, implicará lo que Castro denominará un *sujetar la conducta o des-sujetarla* (Castro Gómez, 2015). Sujetamiento en términos de la aceptación de una forma de gobierno, y “des-sujetamiento” en términos de la aceptación de las formas de inequidad que este gobierno generará. En este sentido, Foucault mencionará que *el poder no se despliega según procedimientos, instrumentos, medios, objetivos que puedan ser validados en sistemas de poder más o menos coherentes* (Foucault, 1995). Esta coherencia, será la que permita la aceptación de estas formas de inequidad.

Por otro lado, las movilizaciones producidas en los últimos tiempos serán criticadas a partir de la poca disposición de los manifestantes a utilizar las vías institucionales, las cuales considerarán ineficientes. Aunado a esto, las formas en que se vendrán realizando, las cuales han venido escalando en términos de afectaciones viales y algunos connatos de violencia entre los manifestantes y los afectados por dichas manifestaciones ha provocado también un distanciamiento entre organizaciones ya establecidas y estos movimientos emergentes. No es la intención del análisis señalar las diferencias respecto a una postura y otra, sin embargo, se presentan ambas con la intención de ejemplificar los múltiples posicionamientos y formas de acción que se podrán tener respecto a una misma meta, resultando incluso en incompatibilidades a partir de estas formas.

Si bien se plantean estas dos formas de acción colectiva, cabe aclarar que se abordará principalmente a los asistentes de las manifestaciones, recordando que su aparición en el campo de análisis se da a partir de las demandas ante la construcción del puente vehicular de Cuemanco. Estas, más allá de una exigencia de las condiciones materiales que brinden seguridad a su práctica, deberán ser pensadas en términos de lo que implicarán dentro de la dinámica de un espacio como la ciudad de México.

Duhau y Giglia, han señalado ya la imposibilidad de pensar a la ciudad como unidad, ya que, a partir del abanico de experiencias, prácticas cotidianas y modos de vida heterogéneos que se construirán en el interior de esta, se producirán distintos imaginarios respecto a la vivencia de la ciudad, produciendo con esto una experiencia fragmentada (Duhau & Giglia, 2008, pág. 13). La imposibilidad de integrar una experiencia respecto a la ciudad provocará entonces una serie de oposiciones y conflictos en los que determinados sectores podrán obtener cierto control o apropiación de determinados espacios y que estarán legitimados a través de prácticas y discursos. Así, es fácil suponer que, a partir de la construcción de distintas vialidades, así como la masificación del uso de automotores, y concretamente la colocación del automóvil como el medio hegemónico para desplazarse en la ciudad, se constituirá un escenario en el que plantear otras formas de desplazamiento, significará necesariamente un conflicto entre quienes busquen la entrada de estas nuevas formas y quienes participarán de las ya establecidas.

Este conflicto, que estará ejemplificado a partir de las demandas por la construcción de infraestructura ciclista en los distintos espacios que conforman a la ciudad de México, tendrá varios antecedentes, algunos incluso recuperados en las manifestaciones sucedidas en Cuemanco. Uno de estos, tendrá que ver con la demanda de retomar el proyecto de ciclovía en la avenida Canal Nacional, que conectaría la zona de Cuemanco con río Churubusco. Dicho proyecto fue autorizado desde el gobierno dentro de las obras de rescate de canal nacional, sin embargo, se terminó eliminando del proyecto, cancelándose primero el tramo que pasaría por la colonia campestre Churubusco ante la negativa de algunos vecinos, y posteriormente retirándose completamente del proyecto (Navarrete, 2020). Adicional a la negativa por la ciclovía, será pertinente señalar los argumentos planteados por estos mismos vecinos, que pasarán por la idea de que la existencia de una ciclovía aumentaría el índice delictivo a partir de hacer accesible una zona de nivel económico medio, a los habitantes de la alcaldía de Iztapalapa, particularmente de colonias y pueblos de carácter popular.

Este ejemplo, que permitirá revelar cierta asociación entre la figura del ciclista, la marginación y la delincuencia, no será el único en el que se colocará al ciclista en una posición de desventaja frente a otros actores del espacio. Esta caracterización será para Bourdieu, producto de la jerarquización existente en todos los espacios, produciéndose estas como una forma de expresión de las distancias sociales, aunque de un modo deformado (Bourdieu, 1999). Imaginado bajo estos términos, será sencillo plantear un conflicto en el cual ese otro será fácilmente relegado, a partir imaginarlo como un ser peligroso y/o vulnerable.

Esto, podrá ser pensado en distintos escenarios. Ya sea en el contexto de las manifestaciones ocurridas en Cuemanco en las cuales se darán una serie de insultos por parte de los automovilistas que irán pasando por la zona hacia los manifestantes, muchos de ellos en bici. “Mugrosos, huevones, muertos de hambre”, serán algunos de los señalamientos que se darán no sólo en este espacio, sino que permearán la práctica ciclista independientemente del espacio de la ciudad donde esta se realice. Así, se irá fortaleciendo este conflicto planteado entre la bicicleta y el automóvil como dos formas distintas tanto de imaginar tanto el cómo se recorre la ciudad, como las características que definen a los distintos grupos que lo harán.

Es pertinente señalar, como las figuras como la del ciclero -en la que se concentrarán los adjetivos del párrafo anterior y otros tantos, centrados en la imprudencia al desplazarse en bicicleta por la ciudad- y la del cochista, -explicada en apartados anteriores- construyen no sólo un ideal del otro, sino a partir de esto generarán ciertos elementos que permitirán reflexionar en torno a la idea de comunidad. No se piensa en ésta en términos de una agrupación, creada intencionalmente que podrá identificarse como un grupo, colectivo o comunidad ciclista⁵², sino que se pensará en la idea de la pertenencia a la *communitas*, propuesta por Esposito, quien verá en esta la renuncia de lo individual, cuyo fin será posibilitar la unión de distintos individuos.

⁵² En este sentido, los distintos grupos ciclistas utilizarán colectivo o comunidad como sinónimos que referirán a la conformación de grupos cuya finalidad será rodar.

Pertenecer hasta el fondo a la “communitas” originaria quiere decir renunciar a su sustancia más preciosa, es decir, a su propia identidad individual, en un proceso de apertura progresiva al otro de sí. (Espósito, 2012)

La constitución de esta, sin embargo, estará atravesada por la problematización sobre la idea de inmunidad, propuesta por Espósito a partir de los modelos biológicos y jurídicos, en la que este carácter inmunitario tendrá el doble papel de ser tanto lo que protegerá a la comunidad como lo podrá desembocar en el aislamiento a partir de la negación de las condiciones individuales, es decir de las condiciones subjetivas, y con esto también, la clausura alrededor de ese otro de sí.

Es entonces, en estos discursos, los que totalizan la figura del cletero y del cochista donde pensaremos se están concentrando imaginarios cuya finalidad será la exclusión del otro, en términos de esa inmunizarse del otro. Esto, que bien pueden ser pensado principalmente en los insultos o agresiones que se dan en la convivencia diaria en el espacio de la ciudad, como una forma de rechazo del otro, podrán ser pensadas como primeras formas de esta inmunización, que sin embargo podrá pasar de prácticas de rechazo a otras agresiones que estarán más orientadas a la destrucción de ese otro ante el que se buscará la inmunidad.

La manera negativa en que en algunos momentos se le ha designado, no es el resultado del sometimiento violento que el poder ejerce sobre la vida desde el exterior, sino el modo contradictorio a través del cual la vida misma busca defenderse de los peligros que la amenazan contradiciendo otras exigencias igualmente destacadas. La inmunidad necesaria para la conservación de la vida individual y colectiva –ninguno de nosotros quedaría con vida sin el sistema inmunológico de nuestros cuerpos– termina contradiciendo su desarrollo si se toma de forma exclusiva y excluyente respecto a cualquier alteridad ambiental y humana. (2012, pág. 107)

Por otra parte, Espósito propondrá la vuelta a lo común, a partir de una distinción entre las formas de inmunidad como protección y destrucción de la vida. Planteando entonces, que estas formas tendrán que ser filtros de relación entre lo interior y lo exterior de esa comunidad. En este sentido, García, siguiendo por momentos a Espósito, planteará la dificultad de esto al tratarse de una condición paradójica en la que se pondrá en juego el sostenimiento de una comunidad, no a partir de esta

inmunización total, que la acercaría más a un *mónada societal* (García Masip, 2011, pág. 4) sino a partir de la existencia de un +1, que evite la totalización.

El +1 es lo que impide que la comunidad se totalice. El más uno es el otro con el que mantengo un vínculo doble de amor y de muerte, de aimance⁵³ y de disolución, de junción y de enfrentamiento. Así se previene el establecimiento de un pacto o de un contrato eterno de con-cesión. (2011, pág. 8)

En este sentido, la inclusión de ese +1, que podríamos considerar presente en la construcción y participación del movimiento ciclista en distintas causas, tendrá que ver con la no totalización de un movimiento alrededor de causas o motivaciones únicas, sino que es a partir de poderse incluir en estos otros reclamos, donde se pondrán de manifiesto una serie de singularidades, reflejadas en la dimensión de lo cultural, lo político, lo ambiental, y que además, tendrán su propia dimensión, a partir del reclamo por seguridad vial.

Sin embargo, más allá de lo planteado en términos de una demanda por la infraestructura, un elemento que ha generado el aumento de estas manifestaciones, así como una asistencia cada vez mayor a estas, tendrá que ver con la exigencia de seguridad vial y de una toma de conciencia respecto a la condición de vulnerabilidad del ciclista en el espacio público. Estas manifestaciones, que si bien se han realizado constantemente⁵⁴, tuvieron un repunte durante el año 2020. Esto, debido a que, a partir del momento en que se implementaron medidas para intentar disminuir los desplazamientos por la ciudad a razón de la pandemia de COVID se ha detectado una baja en la cantidad de autos que circulan por la ciudad a lo largo del día, y a la par un aumento de hechos de tránsito. Adicionalmente, las condiciones en las que se han dado estos incidentes han implicado principalmente

⁵³ *Aimance*, palabra de factura derrideana, es el hecho de amar y de diferenciarse, al mismo tiempo; de la misma manera que *différance* es el hecho de diferir y de retardar. (2011, pág. 8)

⁵⁴ Antes de iniciar las restricciones en la ciudad debido a la pandemia de COVID, se llevó a cabo una manifestación ciclista el día 5 de marzo de 2020 en las instalaciones de la secretaría de seguridad ciudadana, en la glorieta de insurgentes. Esta para exigir a dicha institución se hicieran cumplir distintas disposiciones del reglamento de tránsito que serán naturalizadas y difícilmente serán infraccionadas, aún con el apoyo de oficiales de dicha secretaría.

la negligencia de los conductores de automóviles⁵⁵. Esto generó la movilización de distintos grupos, quienes a lo largo del 2020 han convocado a una serie de manifestaciones para denunciar estos hechos y formular una serie de exigencias que pasarán por el endurecimiento a las penas de los conductores que comentan alguna falta al reglamento de tránsito.



9 Rodada en memoria de Carolina "Cariñx" Espinoza. Avenida de los Insurgentes. 08/08/2020

Estas manifestaciones, que a la fecha son convocadas y abanderadas por familiares de ciclistas lesionados o fallecidos, así como repartidores de aplicaciones que han tomado de a poco no solo el papel como organizadores de estas sino como quienes interpelarán directamente a los representantes de gobierno en distintas mesas de

⁵⁵ Se resalta el caso de Carolina Espinosa, "Cariñx", ciclista atropellada el primero de agosto de 2020, por dos conductores en estado de ebriedad, mientras circulaba por la ciclovía de patriotismo. Este caso generó una movilización convocada desde distintos colectivos, ciclistas y feministas, los cuales convocaron a la colocación de una bicicleta blanca en el cruce de Patriotismo y Puente de la Morena. A partir de este suceso, distintos grupos se han dado a la tarea de documentar los incidentes sucedidos en la ciudad, de forma independiente a los conteos realizados por la secretaría de movilidad.

diálogo establecidas por la SEMOVI, generarán además una forma de manifestación propia, en la cual aprovecharán el conocimiento que tienen de la Ciudad de México para realizar congestionamientos viales en distintas intersecciones de la ciudad, provocando con esto una mayor afectación a la vialidad.

En relación a esto, será posible considerar que el aumento de hechos de tránsito, así como de las manifestaciones pueden ser entendidas como un analizador de los discursos y prácticas que se llevarán a cabo en el espacio de las calles. Si la desvalorización de la vida humana es un fenómeno de larga data que, aunque ubicado por el pensamiento político europeo en las formas de totalitarismo denunciadas por Arendt, ha estado presente en distintos momentos de la humanidad (pensemos por ejemplo en las distintos momentos históricos en que el esclavismo ha sido el motor del progreso de las naciones, así como hechos más locales, como la controversia entre De Las Casas y Sepúlveda), no será complicado pensar que este se encuentra presente en el día a día del transitar por la ciudad. Bajo el modelo económico actual, donde el valor de la vida estará relacionado directamente con la productividad de la que cada individuo sea capaz, lo propuesto por Butler respecto a las vidas que merecen ser vividas (Butler, 2006) se vuelve un elemento central para pensar en estos sucesos.

En *Violencia, duelo, política*, Butler adelanta la siguiente reflexión, aún como una idea provisional antes de analizar la relación entre estos tres elementos: *La pérdida y la vulnerabilidad parecen ser la consecuencia de nuestros cuerpos socialmente constituidos, sujetos a otros, amenazados por la pérdida, expuestos a otros y susceptibles a esta pérdida a causa de esta exposición* (Butler, 2006, pág. 46)

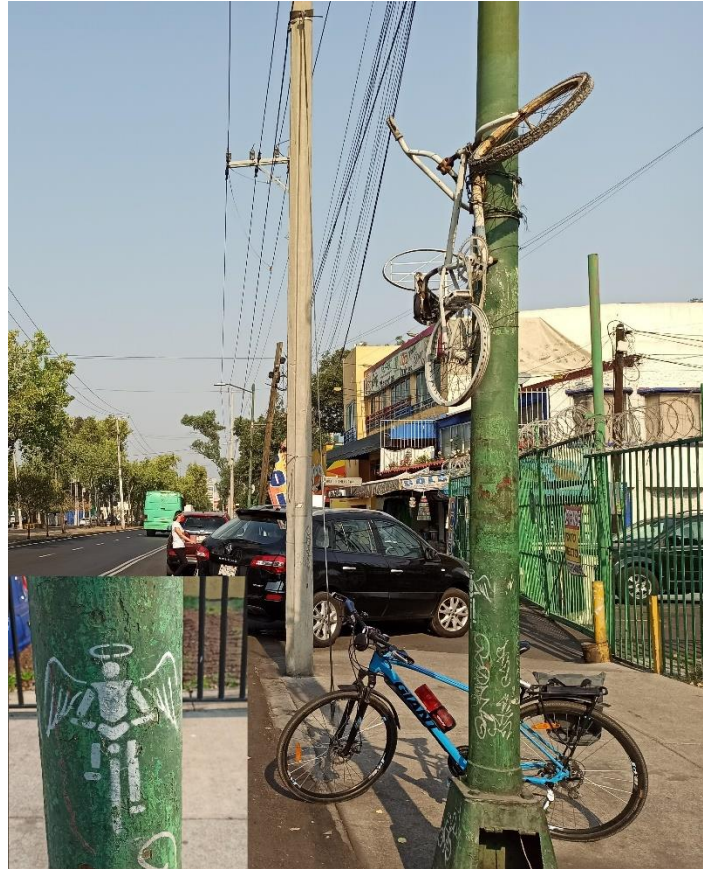
¿Cómo pensar esta vulnerabilidad? No sólo la que se produce al colocarse ese ciclista en un espacio de conflictos, donde su condición de visibilidad es a la vez su exposición ante la violencia de los otros, del orden subjetivo que precariza una y otra vez la vida, en lo económico, lo afectivo, sumándole ahora la vulnerabilidad de un posible cuerpo enfermo. Ahí donde el cuerpo socialmente constituido del ciclista es el que se coloca en donde no le corresponde, en un sitio al que no pertenece; de ahí se desprenderá la conclusión de que el ciclista será quien busque la muerte:

*¿Qué hacía circulando en bici de madrugada? ¿Por qué no llevaba luces? ¿Por qué no llevaba casco?*⁵⁶

Ante la pérdida, Butler colocará la dimensión política como una de las posibles alternativas, en tanto *la pérdida es también una revelación, de aquellos lazos que nos ligan al otro* (Butler, 2006, pág. 48). Estos lazos que en otro momento pensamos en términos de un mapa en el cual colocar los sitios relevantes en el ámbito de lo colectivo, serán ahora también un mapa de la pérdida. En esta pérdida y revelación, la bicicleta blanca, se planteará como un símbolo que permitirá pensar en este lazo con el otro, no en términos de una relación entre tú y yo, sino concebida a partir de dicho lazo. Así, la bicicleta blanca, el homenaje a quien ya no está será lo que convoque, lo que permita pensar la aparición de un nosotros, a través del duelo.

Es este duelo el que provocará crezcan las manifestaciones, pero a la vez se arrojen otros duelos y otras luchas. Aún ante las críticas que señalarán, las manifestaciones son promovidas y convocadas por grupos de ciclistas privilegiados, la posibilidad de encontrarse en esas experiencias colectivas que será la colocación de una y otra bici blanca no sólo revelarán la falsedad de este argumento, sino que plantearán en su lugar otra cosa. La bicicleta es de Cariñx, también de Carlos, de Don Martín; es la colocada en periférico y que un día simplemente desapareció y la que estaba colgada en Calzada del Hueso a unos metros de la UAM y a la que ya prestaba atención aún antes de subirme a una bici. En ellas se concentrará la expresión de un nosotros, en tanto una experiencia *ex-tática*, del *fuera de sí* (2006, pág. 50).

⁵⁶ Gracias al seguimiento de distintas cuentas de Twitter que compartirán información sobre hechos viales, independientemente de si en estos se ve involucrado un ciclista o no, se podrán encontrar juicios de valor que responsabilizarán la mayor parte de las veces, a los usuarios vulnerables de la vía: “es que todos los ciclistas son imprudentes”, “es que el peatón se atravesó por donde no hay paso de cebra”, “es que el peatón no uso el puente peatonal”, “es que le quería ganar el paso al automóvil”, “es que no se apuró a cruzar la calle”, son opiniones constantes ante los reportes de distintos hechos viales.



10 Bicicleta blanca colocada en Calzada del hueso y hacienda Texmelucan por la organización Bicitekas en el año 2010. La bicicleta pintada en el poste es de elaboración más reciente.

Es entonces que la aparición de este nosotros será una respuesta, resistencia ante el desconocimiento de la precariedad presente en la colocación del cuerpo en un espacio regulado por marcos que harán de la vida, nada. En ese sentido la manifestación hallará su dimensión colectiva en un primer momento, anterior a la búsqueda y posible consecución de metas y transformaciones del ámbito colectivo. Pensaremos entonces que la aparición de estos movimientos, aun cuando estarán producidos a partir de una narrativa que vendrá existiendo desde hace casi 3 décadas en la ciudad explota ahora, en esta dimensión primera, con la meta de plantear de nueva cuenta la existencia de un nosotros, para, a partir de ahí, plantear otras formas de acción, que podrán o no concretarse en algún campo de lo político.

VI. Reflexiones finales

Recién iniciada la maestría, una compañera a la que le platicaba sobre el proyecto, me preguntaba si no me daba miedo andar en bici en la ciudad. No pude sino responderle que sí. Y apenas hace unos días, otra persona, con la que llevaba platicando veinte o treinta minutos, me hacía la misma pregunta: ¿No te da miedo? Sigo respondiendo que sí. Y la respuesta difícilmente va a cambiar. Ahí coincido con varios ciclistas, quienes afirman que tener miedo es esencial para rodar lo más seguro posible. Se trata de algún modo, de hacer del miedo alerta, lo que definitivamente tampoco es garantía de que rodar sea una actividad segura.

Sin embargo, la decisión de tomar una bicicleta y salir así a la calle ahí está. En una ciudad que, pese a los esfuerzos por crear condiciones de visibilidad para un sector de la población, aún tiene mucho por transformar. Ahí donde las visiones que insistirán en que la ciudad no está hecha para andar en bicicleta, o que esta sólo es una moda adoptada desde la fantasía de una juventud “progre” o “zurda”, esta no deja de ser tomada de a poco por más personas. Ya sea para ahorrar tiempo o dinero, para mantenerse sano o para evitar enfermarse ante el temor generado por la pandemia de SARS-COV2 y que ha producido un exceso de demanda de bicicletas⁵⁷, lo cierto es que es una actividad que va en aumento.

Esto, permite volver a plantear la relevancia de un tema como este. El aumento en la cantidad de gente moviéndose en bicicleta permitirá quizá, colocar ciertas cuestiones que aquí no se han planteado, pues se alejaban de los objetivos

⁵⁷ Desde mediados de año este tipo de noticias surgieron en las redes. Se explica en estas que, a partir de las restricciones de movilidad y recomendaciones de evitar espacios cerrados, así como el cierre de fuentes de trabajo debido a la pandemia, súbitamente hubo un aumento en la demanda de bicicletas a nivel mundial. En una búsqueda realizada por internet, en distintos comercios, físicos y electrónicos es posible observar que, si bien sí existe cierta escasez, esta es mayoritariamente de modelos de gama baja, de marcas vendidas a nivel mundial (Giant, Trek, Specialized, Cannondale, etc.), mientras que, en marcas nacionales (Benotto, Mercurio, Alubike, Belfort), se percibirá sólo como una alta demanda. Sin embargo, como una apreciación personal, los últimos meses sí ha existido cierta dificultad para conseguir refacciones y piezas básicas de mantenimiento.

principales del trabajo, o bien, fueron elementos que se descubrieron a lo largo del proceso y quedaron como ideas posibles de ser trabajadas. En este sentido, se mencionarán algunos de estos a manera de cuestionamientos que quedan abiertos, posibles de ser abordados posteriormente.

Los ciclismos singulares

Uno de los puntos esenciales sobre los que el trabajo fue avanzando, tendrá que ver con la diferencia. Sí con el presentar el ciclismo urbano como una forma de movilidad otra, con particularidades que permitirán pensarla lo suficientemente diferenciada de otras formas de traslado. Sin embargo, un elemento que circuló constantemente tuvo que ver con la existencia de los ciclismos, en tanto formas singulares de realizar esta actividad, en las que, pese a tratarse del mismo acto, desplazarse en bicicleta, los distintos contextos y situaciones en las que se realizará plantearán problemáticas particulares que podrán problematizarse desde su singularidad. Así, si en el trabajo se ha seguido a un tipo de ciclista, que será aquel que participará de los grupos y convocatorias que podrán pensarse desde la lógica de la acción colectiva, esto necesariamente deja fuera a otros ciclistas que, si bien aparecerán fugazmente en los recorridos aquí narrados, quedarán relevados a partir de profundizar en un solo ciclista. Más aún, deja fuera otras formas ya existentes de acción colectiva, en tanto el trabajo circuló en otros sentidos.

Se omite, por ejemplo, la existencia de grupos ciclistas que se articularán con acciones centradas en el género y que además de las rodadas, tendrán una agenda volcada a plantear desde el ciclismo urbano, las principales diferencias y dificultades presentes a partir de esta distinción de género. En este sentido, algunos grupos como el “Colectivo itinerante de mujeres” colocará a la bicicleta como un *vehículo de empoderamiento y libertad para mujeres y niñas*, realizando actividades como talleres de mecánica, de biciescuela, así como video documentales en los que se

rescatará la experiencia de mujeres ciclistas⁵⁸. La existencia de estas otras formas de plantear la acción colectiva vinculada al uso de la bicicleta, y a través de los lazos que se pueden establecer con programas o representantes de gobierno, será un campo en el que se podrá trabajar sobre esas condiciones específicas. Mientras aquí, la figura del gobierno estará presentada la mayor parte de las veces como una fuerza sobre la cual resistir y oponerse.

Por otra parte, si se aborda el ciclismo como una práctica de desplazamiento cotidiana, será posible entender la complejidad de abordar una actividad tan plural. Si bien, autores como Pino plantearán dentro de las *expresiones ordinarias del ciclismo popular* un conjunto de prácticas de desplazamiento en bicicleta, caracterizadas por ser habituales en la vida cotidiana de las personas, las cuales podrán estar pensadas desde un *ciclismo pendular, vinculado exclusivamente al traslado* y por otra parte, *un ciclismo de subsistencia* donde la bicicleta será un elemento central dentro del trabajo de las personas (Pino, 2017), otras divisiones serán pertinentes.

Este ciclismo de subsistencia contendrá, ciñéndonos al contexto sólo de la alcaldía Xochimilco, actividades como el transporte de pasajeros a través de los llamados *bicitaxis*, la venta de distintos productos de consumo cotidiano como leche y tortillas, el transporte de verduras y hortalizas desde las chinampas realizado en triciclos, así como servicios que aún en un aparente proceso de desaparición, se mantiene como parte de algunos oficios en ciertas zonas populares de la ciudad, como la figura del afilador; mientras que si pensamos en zonas más amplias de la urbe, incluirá también a repartidores y mensajeros. Por otro lado, el referido ciclismo pendular inaugurará otra serie de cuestionamientos, que podrán pasar por las distancias a cubrir en ese desplazamiento y que irán desde un par de kilómetros, para realizar las compras del día a día en los mercados, 4 o 5 kilómetros para moverse a los embarcaderos, 10 o 12 para llegar a alguna estación del metro y continuar con el

⁵⁸ Mujeres que trabajan de la mano con la Secretaria de Cultura de la CDMX a través del programa "Colectivos Culturales Comunitarios 2020". La bicicleta: vehículo de empoderamiento y libertad para mujeres y las niñas del pueblo Xochimilco (mujeres, 2021).

trayecto, o 15 o más para quienes harán recorridos desde Xochimilco y otras alcaldías periféricas a la zona central de la ciudad, donde se concentrarán las actividades económicas. Así, se plantea un abanico de prácticas en las que el ciclismo será un punto central y que podrá producir distintas formas de concebir a esta práctica.

Finalmente, queda expresar como otro ámbito posible, la oportunidad de pensar en el ciclismo desde la experiencia singular, lo que desde luego abrirá a su vez una serie de ejes o categorías a analizar muy distintas entre sí. Acá, si bien hemos señalado ya el trabajo de Pérez López, rescataremos algunas citas de dicho trabajo, compuesto en su totalidad de testimonios, que permitirán ver los distintos ejes que compondrán la práctica ciclista.

*Al principio me parecía muy inseguro doblar por el trébol de Periférico y pasarme por Insurgentes, pero ya me cruzo por ahí, y también por Eje 8. Antes me subía por las escaleras y ahora cruzo por el puente. Ya no me da tanto miedo. **Juan Pérez.***

*En Chicago los ciclistas se mueven de forma muy diferente a los del DF: hay carriles para bicicletas y si no respetas las reglas, te pueden multar. Tienes que manejar como si fueras un coche; eso me choca. Prefiero la forma de andar en el DF: no hay reglas. Es cierto que es una locura pero a mí me gusta. **Jim Fitches.***

*En las fiestas te dicen cosas muy extrañas, unos se ríen, otros te preguntan: “¿Cuándo me das una vuelta?”; o te dicen: “El BMW del año” o: “Ya llegaron en limusina”. En la madrugada, si no tienes coche, el transporte es muy caro, entonces la bicicleta te ofrece la facilidad de llegar bien, rápido y sin costo. **Pamela Ramos.** (Pérez López, 2011)*

Así, estos ciclismos otros, se podrán constituir como posibilidades de abordar problemáticas particulares, que tendrán que ver con sus condiciones específicas, como podrán ser las dimensiones económicas, de seguridad o incluso de descolocación ante una normatividad que se siente ajena. Por otra parte, en lo relativo a lo producido desde el trabajo de campo será pertinente, por ejemplo, pensar en las problemáticas particulares que han desencadenado manifestaciones recientes por parte de grupos de repartidores de aplicaciones, quienes, a partir de demandar mayor seguridad vial para los distintos usuarios de la vía pública, estarán visibilizando dentro de las demandas de una comunidad ciclista las condiciones de

vulnerabilidad en las que se encuentran la mayor parte del tiempo, a razón de trabajar siempre sobre una bicicleta; añadiendo a esto, las condiciones de precariedad laboral a razón de participar de un modelo de trabajo que carece de cualquier tipo de prestación o forma de seguridad social.

Esto vuelve importante pensar en los distintos procesos que de a poco, continúan sucediéndose en ciertos sectores de la comunidad ciclista. Si buena parte del trabajo de campo pudo colocar sobre la mesa el hecho de pensar la investigación como materia viva, siempre en movimiento; será necesario plantear las formas posibles de acompañar a actores que día con día, van sumando nuevas dimensiones sobre las cuales reflexionar. En este sentido, es posible resaltar que si bien el trabajo de campo, planteado exclusivamente como la asistencia las rodadas se dio por finalizado con asistencia a la realizada el día 20 de septiembre de 2020, esto no implicó un alto respecto a la información lanzada desde estos movimientos. A través de redes de información, es posible observar cómo estos movimientos continúan desarrollándose, actuando constantemente en el espacio público.

Así, los relevamientos, la aparición de nuevas demandas que se irán sumando desde el reconocimiento de las condiciones particulares de un rodar desde Xochimilco, pasando por la defensa de este territorio desde la mirada de la sustentabilidad y el anclaje que de esto se hará respecto a la demanda de condiciones de seguridad vial, serán los puntos en los que este rastreo, muy general, permitirá identificar nuevos actores y articulaciones. Al día de hoy, con el sector de **los bici repartidores**, quienes a la fecha estarán colocando el cuerpo, exigiendo desde una nueva trinchera, marcada por la precarización laboral y la exposición por largas jornadas a los riesgos que conlleva rodar en la ciudad, los reclamos de un movimiento que lleva ya décadas de existencia.

Dicho movimiento, que se ha caracterizado por una organización horizontal, y que ha tenido alcances importantes, sobre todo en el acompañamiento a víctimas de hechos de tránsito, será posible de ser entendido como el siguiente pliegue o articulación en la construcción de un sector de la población que, si bien se presentará como un movimiento poco organizado, en apariencia inasible, tendrá la

particularidad de *fluir*, recorriendo unos y otros campos, desplazándose y manifestándose en distintos actores, llevando en ese flujo el aprendizaje y discursos previos. En este sentido, estos últimos movimientos, tendrán ya ciertos aprendizajes que incluso marcarán una separación respecto a buena parte de las formas de manifestación establecidas⁵⁹ sumando demandas a las exigencias ya conocidas, reafirmando en ello la acción política como un proceso siempre inacabado.

Los aparentes territorios singulares

En el apartado metodológico, se mencionó ya la intención primera de plantear el campo de intervención en un territorio muy acotado, que abarcara algunas zonas de Xochimilco. Ante esto, el terreno de la investigación arrojó una realidad muy distinta, que de algún modo es sólo comprensible a partir de la vivencia del ciclismo.

Como se planteaba en el apartado más cercano a la narrativa, es posible pensar el uso de la bicicleta como un constante rompimiento de límites. La posibilidad de aumentar las distancias recorridas de forma gradual significará en algún punto, un darse cuenta de que muchos sitios no están tan lejanos a como los imaginábamos. Si bien, los desplazamientos en la ciudad desde el automóvil o desde el transporte público harán parecer que veinte kilómetros sólo pueden ser recorridos en tiempos cercanos a las dos horas, el uso de la bicicleta permitirá ver que en muchos casos ni es tan tardado, ni estará tan lejos. Este conocimiento, que no será sencillo de obtener en tanto implica romper la visión que se tiene desde las ventanas de otros medios de transporte, permitirá redimensionar el espacio, rompiendo con la imagen de que la ciudad está compuesta por distancias infranqueables.

Sin embargo, el darse cuenta de que esto no es así, permitirá entender los espacios de formas distintas, además de hacerlos mucho más asequibles. La posibilidad que

⁵⁹ Existe ya un protocolo de actuación por parte de SSC, orientado a agilizar el tránsito durante los distintos cierres que se hacen a partir de las manifestaciones que ocurren a lo largo de la ciudad. Sin embargo, los colectivos ciclistas, ahora abanderados por el movimiento de repartidores, han planteado una dinámica en los llamados *viernes de furia*, consistentes en cierres con una duración breve, entre treinta y cuarenta minutos, posteriores a los cual se dirigirán a otro punto para realizar un bloqueo similar. Estas acciones, complicarán el actuar de las autoridades respecto a la generación de vías alternas para el tránsito de los automóviles. Queda destacar aquí, la posibilidad de recorrer la ciudad día con día, como una experiencia que los repartidores transformarán, pasando de un uso cotidiano, a una auténtica táctica para hacerse notar vía la manifestación.

se tendrá desde el ciclismo adoptado como una forma de movilidad cotidiana llevará a relativizar lo que entendemos por lejano o cercano. Habrá aquí una relativización de la relación tiempo y espacio que se tendrá a partir de las formas de transporte hegemónicas en la ciudad. Y esto, necesariamente abrirá el territorio, romperá ciertas fronteras.

Es que el uso de la bici cambia la perspectiva de las distancias no, o sea ya cuando ves por ejemplo 10 km pues ya no son tanto y dices a pues tal vez media hora no, a lo mucho mientras en el transporte se duplica el tiempo no, porque el micro va esperando el pasaje va dejando el pasaje no y de repente ya chocaron, que de repente hay tráfico no, entonces si te cambia el uso de la bici te cambia totalmente todo ¿no? (Entrevista realizada a Daniel N. y Maleni, N. Elaborada por Daniel Rosas, San Gregorio Atlapulco, Xochimilco, 31 de agosto de 2019)

Así, la posibilidad de acceder a distintos espacios de forma sencilla a partir de la capacidad que se obtendrá en la bicicleta permitirá relativizar los límites del territorio; sin embargo, en lo relacionado al trabajo de campo significó también una apertura difícil de asimilar en un primer momento. Si al principio, el trabajo circulaba exclusivamente entre San Gregorio Atlapulco y San Luis Tlaxialtemalco, el hecho de ir abriéndose conforme a la dinámica de las manifestaciones presentó también un reto. ¿Se trata de realizar una delimitación con base en ciertos objetivos, aunque esto marque un corte respecto a lo que el campo estará produciendo o se trata, por otra parte, de permitir que el campo se manifieste de forma más libre? La elección de esta segunda opción colocó entonces, la necesidad de plantear las diferencias existentes entre los distintos escenarios de la investigación.

La importancia de esto radicará en entender que los distintos espacios que conforman una ciudad heterogénea como lo es la ciudad de México, producen a su vez una serie de prácticas específicas a estas zonas, y aún en prácticas similares, existirán particularidades de acuerdo al sitio donde estas se lleven a cabo. Pensemos por ejemplo en la existencia de bicitaxis en Xochimilco y en el zócalo de la ciudad. Los primeros, bicicletas con un gancho soldado en la parte posterior, en la cual se anclará un carro hecho de estructura tubular y forrado con plástico que será utilizado principalmente para llevar a las personas que habrán hecho las

compras en el mercado de Xochimilco hacia los barrios, en nada se parecerán a los ciclotaxis, cuya carrocería ideada para transportar personas se verá beneficiada además, de un motor eléctrico, que facilitará el pedaleo para llevar principalmente a turistas por la zona centro de la ciudad. En este sentido, el territorio histórico, tanto de Xochimilco como del centro de la ciudad, estará mediado tanto por elementos geográficos como culturales.

En este sentido, el territorio no es sólo una determinante geográfica, es fundamentalmente una construcción histórica y una práctica cultural que se recrea en la memoria de los individuos. La identidad de los sujetos que habitan en la urbe se construye pues en un complejo tejido de significados anclados a múltiples espacios locales por los que transitan.
(Portal Ariosa, 2001)

Es así como el plantear las prácticas ciclistas atravesadas por la dimensión territorial, se vuelve un elemento a considerar como articulador de otras problemáticas. Pensaremos entonces en distintas observaciones que desde esta dimensión territorial podrán ser cuestionadas. Por un lado, los distintos ciclismoos practicados en zonas como Paseo de la Reforma, donde si bien este será una práctica cotidiana que además de estar anclada fuertemente a una dimensión económica, con ejemplos como los sistemas de bicicletas sin anclaje o los servicios de reparto de comida vía aplicación, además del necesario señalamiento de la calidad y marca de bicicletas que circularán por esta zona, la existencia de boutiques y tiendas ciclistas que además serán talleres atendidos por especialistas, etc; se verá en contraste la práctica en zonas más tradicionales y populares.

Si se vuelve a Xochimilco, la mayoría de las bicicletas serán sencillas, ya con algunos años auestas, a veces oxidadas. Habrá las que se mencionaba anteriormente, adecuadas para funcionar como bicitaxis y también muchas bicicletas con medidas infantiles, pero equipadas con largos postes de asiento, para poder ser utilizadas por adultos. Las tiendas serán en su mayoría pequeños talleres, salvo una o quizá dos que además de bicicletas y refacciones, tendrán en las paredes medallas y fotografías de competencias de hace ya algunos años, lo que les ha generado cierta fama y reconocimiento en el espacio local.

Si bien, la misma descripción de estos espacios apunta a pensar en zonas altamente diferenciadas, no se puede suponer una desconexión total entre un sitio y otro, pues esto colocaría futuras problematizaciones en el punto inicial de esta investigación. La ciudad, como un sitio por el que se transita, pese a estar constituida por espacios heterogéneos, no puede entenderse a partir de experiencias aisladas. Moverse por la ciudad implica pues, participar de otras narrativas, formas de comunicación que permitirán ampliar el conocimiento que se tiene de esta, así como los posibles sentidos que de ella se puedan desprender.

La experiencia social no se reduce a la experiencia de un lugar: las tendencias de construcción de sentidos sociales se suelen ubicar actualmente en el ámbito de las tecnologías de comunicación y las narrativas sobre la sociedad, y la inmersión en lo privado y lo doméstico. (Aguilar, 1995, como se citó en Portal Ariosa, 2001, 240)

Así, se puede considerar que un elemento importante a analizar posteriormente tendrá que pasar por la problematización de estos distintos ciclismos urbanos, producidos en cierta especificidad de condiciones, ya sea territoriales o de uso y a partir de esto, plantear las posibles problemáticas que de aquí se podrán desprender.

La acción colectiva como respuesta a las violencias

Finalmente, queda cuestionarse sobre un punto esencial, que aparecerá de distintas formas a lo largo de la investigación, y que permitirá adelantar algunas respuestas en torno a las preguntas que guiaron el proceso. Si bien, uno de los principales objetivos apuntaba a pensar las formas en que la acción colectiva podía surgir desde un movimiento como el ciclismo, la existencia de distintos campos en los cuales esta podrá ser ubicada, abrirá la problemática respecto a cómo explicar que de un par de manifestaciones, acontecidas en una zona como el área de la ciénega de San Gregorio y con una motivación relacionada a la preservación del medio ambiente, se haya llegado hasta los reclamos ciclistas y manifestaciones que pasarán en sitios que podrán pensarse como alejados, o desconectados de ahí. En este sentido, la necesidad de un articulador que a manera de un crisol permitiera contener en él un elemento afín a estos movimientos, pasará por los distintas formas

de expresión de la violencia llevadas a cabo en el orden cotidiano de la ciudad. Será pues, a partir de esta, que podremos reflexionar como en San Gregorio Atlapulco y San Luis Tlaxialtemalco, una práctica ciclista que buscará voltear la mirada a los sitios que se considerarán como relevantes para la construcción de una identidad; en los humedales y Cuemanco donde una práctica más cercana a la defensa del territorio y la concentración en torno a las convocatorias realizadas desde una organización comunitaria como la CPBOCX y finalmente, las rodadas en torno a las demandas por seguridad vial, pueden ser pensados a partir de este articulador.

¿Qué es la irrupción de las grandes televisoras y la construcción de sets de televisión para los integrantes de una comunidad donde pervive la memoria de un despojo? ¿Qué es la construcción de un puente vehicular realizada sin una consulta previa para un grupo como la CPBOCX que busca sus propias formas de organización y de reconocimiento político, realizado además en un área natural protegida? Finalmente, ¿En qué se origina la demanda de seguridad vial que los ciclistas exigirán constantemente y que se verá reflejada en el incremento de incidentes viales aún en tiempos de pandemia?

Es posible observar que, en estos tres casos, operará cierta violencia a partir de la homogeneización y la negación de la diferencia. No hay un territorio que sea posible de ser pensado más allá del uso y explotación que se pueda dar de este, al grado de poder grabar una serie sobre la conquista en uno de los escasos lugares que aún remiten a la geografía previa a la colonización; por otra parte, la negación en torno a otras formas de movilidad, de las necesidades del grueso de la población, será lo que favorezca la construcción de una obra que beneficiará sólo al 20 o 30 por ciento de gente, quienes serán aquellos que puedan moverse en un automóvil privado; más allá, la homogenización de los espacios, la aceptación en lo individual de que la calle es un espacio en el que sólo podrán existir los automotores, negará la posibilidad de considerar la inclusión de otras formas de movilidad, legitimando violencias cotidianas que a partir de su interiorización, colocarán como un acto de irresponsabilidad o imprudencia las actividades que salgan de la norma. Así, estas violencias que actuarán de forma sutil tendrán como una respuesta posible, las

expresiones, a veces igualmente sutiles, de estos movimientos, que constantemente estarán cuestionando el carácter desubjetivante de estas prácticas, que bien podrán pensarse en términos de un régimen de gubernamentalidad.

Así, estas formas que si bien en términos de la acción colectiva propuesta por Ardití, estarán apostando a la creación y recreación de la esfera pública, así sea a partir de las movilizaciones, participación en políticas públicas o consolidación de vínculos con instancias de gobierno, tienen además otro papel, que pasará por la visibilización de las diferencias, por dar relevancia a ese otro que en términos de Espósito, será el elemento ante el cual inmunizarse a partir de su posible destrucción. Más allá de lo alarmante que puedan sonar estos señalamientos, es necesario colocarlos dentro de los distintos actos que justificarán el sostenimiento de estas acciones de gubernamentalidad.

Si volvemos a los humedales y la construcción de los sets televisivos, los argumentos en apoyo a esto, señalarán que se trata de la creación de oportunidades laborales para la gente de la zona, además de acusar de un descuido de este lugar por parte de la población originaria; si se habla de Cuemanco y su puente, se repetirá este discurso que responsabilizará a los habitantes de la alcaldía, de no haber cuidado esta área, además de que se apelará al bien común a partir de la ilusión de que todo el mundo se mueve en automóvil particular. Finalmente, en el sentido del ciclismo, la responsabilidad individual recaerá en la mayor parte de los discursos en la responsabilidad única del ciclista, jamás de las condiciones en las que rueda, mientras que, por otra parte, el uso de la bicicleta será relegado hacia los parques, o para personas que, alejadas de toda actividad productiva, ni siquiera pagan impuestos como para tener derecho a usar la calle, a diferencia de los múltiples impuestos que genera la propiedad de un auto⁶⁰.

En este sentido es que rescatamos la experiencia del ciclismo, centrada en este trabajo desde los actores colectivos, como un espacio que desde la producción de distintos vínculos que se construirán en paralelo al discurso neoliberal, pues no

⁶⁰ Retomamos acá, los distintos argumentos em contra de las bicicletas y de los ciclistas que circulan en los distintos hilos o conversaciones en la red social Twitter.

podemos desprendernos aquí de las ventajas en términos de tiempo, economía, rendimiento, presentes en la práctica del ciclismo urbano; permitirán la materialización de distintas demandas, reflejadas estas en las distintas movilizaciones en las que estos colectivos podrán tomar parte.



11 Brigadas ciclistas surgidas espontáneamente, a partir del sismo del 19 de septiembre de 2017 (Guevara, 2017)

En este sentido, debemos señalar que si bien aquí se están abordando sólo 3 espacios en los que los ciclistas participarán de forma colectiva, esto no implicará que sean los únicos campos en los que sucederá. Podemos rastrear, por ejemplo, las distintas actividades que desde el ciclismo urbano se construyeron como una respuesta ante los sismos del 19 de septiembre de 2017 (Índigo, 2017), en las que, por ejemplo, integrantes de Ometéotl también habrán participado, además de habilitar la casa del ciclista como un refugio temporal y centro de distribución de víveres (Entrevista 1, 2019). Mientras que, actualmente, las movilizaciones estarán siendo llevadas a cabo por un movimiento originado desde los repartidores de distintas aplicaciones como *Uber eats*, *Rappi*, *Didi food*, etc. Este, no sólo incluirá en sus demandas a los ciclistas, sino que estará tomando también las demandas de seguridad para otros actores del espacio público, como los peatones. En este sentido, suponemos que los distintos movimientos ciclistas, tendrán el potencial de

conjugarse en distintos momentos, en esfuerzos concentrados en la transformación y sostenimiento de los espacios por los que circularán cotidianamente, además de colocar en estos actos, distintas denuncias que podrán pasar por la destrucción del medio ambiente, la crisis de movilidad, la inoperancia del gobierno en tiempos de emergencia, etc. Así, estos se colocarán en una posición de constante cuestionamiento a las prácticas homogéneas de un espacio que necesariamente debe estar compuesto en la multiplicidad, como lo son los espacios urbanos.

Bibliografía

- Aguilar, M. Á. (2016). La construcción de una psicología urbana. *Revista Polis*, 397-417.
- Aguirre, C. d. (1999). Mapas cognitivos. Qué son, cómo explorarlos. *Didáctica geográfica*(3), 109-133.
- Alejandro, B. B. (17 de 08 de 2019). Entrevista 1. (L. D. García, Entrevistador)
- Ángel, A. (06 de 11 de 2020). *8 mil personas han muerto este año en choques o atropelladas; casos suben en 11 estados pese a confinamiento*. Obtenido de Animal Político: <https://www.animalpolitico.com/2020/10/muertes-choques-personas-atropelladas-accidentes/>
- Arditi, B. (2004). Trayectoria y potencial político de la idea de sociedad civil. *Revista mexicana de sociología*, 01-21.
- Arditi, B. (2005). Introducción. En B. Arditi, *¿Democracia post-liberal? El espacio político de las asociaciones* (págs. 10-11). México: Anthropos.
- Arditi, B. (2005). Sociedad civil y tercer sector en la discusión del segundo circuito de la política. En B. Arditi, *¿Democracia post-liberal? El espacio político de las asociaciones* (pág. 49). México: Anthropos.
- Arendt, H. (1997). *¿Qué es la política?* Barcelona: Paidós.
- Augé, M. (2011). *El elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa.
- Barley, N. (1983). *El antropólogo inocente. Notas desde una Choza de Barro*. Barcelona: Anagrama.
- Bartra, A. (2018). *Experiencias desnudas: El lugar del acontecimiento en la historia*. México: mc Editores.
- Baxin Martínez, J. I. (2018). Islas en el imaginario y en los mapas cognitivos. En G. C. Horacio, *Cartografías de nuestras realidades* (págs. 39-60). Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.

- Baxín Martínez, J. I. (2018). Islas en el imaginario y en los mapas cognitivos. En H. Cerutti Guldborg, *Cartografías de nuestras realidades* (págs. 39-60). Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Baz, M. (2019). Prólogo. En E. Vilar Peyri, *La entrevista grupal. Instrumento para la investigación/intervención en psicología social* (pág. 131). Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Berstein Jacques, P. (2012). *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA.
- Bijker, W. E. (1993). *The social construction of technological systems. New Directions in the Sociology and History of Technology*. Cambridge: The MIT press.
- Bourdieu, P. (1999). Efectos de lugar. En P. Bourdieu, *La miseria del mundo* (pág. 120). Buenos Aires: Fondo de cultura económica.
- Butler, J. (2006). *Vida precaria: el poder, el duelo y la violencia*. Buenos Aires: Paidós.
- Casanova, M. P., & Manero, B. R. (1996). La psicología social de intervención. *Perspectivas Docentes*, 18(18), 30-42.
- Castells, M. (2013). *Movimientos sociales urbanos*. Ciudad de México: Siglo XXI.
- Castro Gómez, S. (2015). *Historia de la gubernamentalidad I: Razón de Estado, liberalismo y neoliberalismo en Michel Foucault*. Bogotá: Siglo del Hombre.
- Certeau, M. d. (1999). *La invención de lo cotidiano I. Artes de hacer*. Distrito Federal: Universidad iberoamericana. Departamento de historia.
- Chávez Becker, C. (2005). Sociedad civil y tercer sector en la discusión del segundo circuito de la política. En B. Ardití, *¿Democracia post-liberal? El espacio político de las asociaciones* (págs. 45-70). México: Anthropos.
- Coordinación de pueblos, b. o. (22 de 01 de 2020). *Nosotros*. Obtenido de Coordinación de pueblos, barrios originarios y colonias de Xochimilco: <https://cpbox.wordpress.com/2016/03/01/nosotros/>

- Coyotecatl Contreras, J. M., & Díaz Alba, C. L. (2018). Femibici: experiencias y reflexiones feministas. *Ciudades*, 25-32.
- Cruz Santana, J. d. (2017). El concepto de experiencia en Victor W. Turner, E. P. Thompson y Anthony Giddens: Un diálogo entre antropología social, historia y sociología. *Sociología histórica*, 345-375.
- De Castro Aguirre, C. (1 de 02 de 1999). Mapas cognitivos, ¿qué son y cómo explorarlos? *Scripta Nova*(33), 32-54. Recuperado el 2020, de <http://www.ub.edu/geocrit/sn-33.htm>
- De Certeau, M., Giard, L., & Mayol, P. (2010). *La invención de lo cotidiano II. Habitar, cocinar*. Ciudad de México: Universidad Iberoamericana.
- De La Paz Díaz Vázquez, M. S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Transporte y Territorio*, 112-126.
- De La Torre Galindo, F. J. (2017). *Recorrer y participar en la ciudad: tres aproximaciones a la adaptación de los recorridos comentados como técnica de investigación urbana*. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco.
- Deleuze, G. (2008). ¿Qué es el acto de creación? En G. Deleuze, *Dos regímenes de locos. Textos y entrevistas (1975-1995)* (págs. 281-289). Valencia: Pretextos.
- Delgado, M. (1999). *El animal público*. Barcelona: Anagrama.
- Díaz Vázquez, M. S. (2017). La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México. *Revista Transporte y Territorio*, 112-126.
- Duhau, E., & Giglia, Á. (2008). *Las reglas del desorden: habitar la metrópoli*. Distrito Federal: Siglo XXI.

- Elizalde, R. (10 de 01 de 2021). *Documento: El ocio entendido desde la teoría del desarrollo a escala humana: Buscando experiencias de aprendizajes para la transformación social*. Obtenido de Funlibre:
<http://www.redcreacion.org/documentos/congreso10/RElizalde.html>
- Elizalde, R. G. (2010). Ocio y recreación en América Latina: conceptos, abordajes y posibilidades de resignificación. *Polis. Revista de la universidad bolivariana (En línea)*. Recuperado el 10 de 01 de 2021, de
<http://journals.openedition.org/polis/64>
- Espósito, R. (2012). Inmunidad, comunidad, biopolítica. *Las Torres de Luca*, 101-114.
- Estrada Castro, L. J. (2018). (Des)habitar los espacios públicos. En R. M. Lince Campillo, & F. Ayala Blanco, *Algunas formas políticas y socioculturales de habitar espacios* (págs. 37-80). México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Fernández, A. M. (2007). *Las lógicas colectivas. Imaginarios, cuerpos y multiplicidades*. Buenos Aires: Biblos.
- Fernández, A. M. (2011). *Política y subjetividad. Asambleas barriales y fábricas recuperadas*. Buenos Aires: Biblos.
- Foucault, M. (1995). *Crítica y Aufklärung*. Mérida: Universidad de los andes.
- Freud, S. (1992). El creador literario y el fantaseo. En S. Freud, *Obras completas IX* (págs. 123-135). Buenos Aires: Amorrortu.
- García Masip, F. (2011). Comunidades aporéticas. *Tramas*, 47-73.
- Gobierno del Distrito Federal. (23 de 07 de 2014). Gaceta Oficial del Distrito Federal. *Gaceta oficial del Distrito Federal*. Distrito Federal, Distrito Federal, México.
- Gros, F. (2014). *Andar. Una filosofía*. México: Taurus.

- Guber, R. (2015). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Ciudad de México: Siglo XXI.
- Guevara, J. (23 de 09 de 2017). *La solidaridad se lleva en bicicleta y otras noticias*. Obtenido de La bicickleta: <https://labicikleta.com/la-solidaridad-se-lleva-bicicleta-otras-noticias/>
- Guevara, J. (04 de 07 de 2020). *6 consejos de un bicimensajero para sobrevivir el tráfico en la ciudad*. Obtenido de la bicickleta: <https://labicikleta.com/6-consejos-bicimensajero-sobrevivir-trafico-la-ciudad/>
- Gutierrez, A. (2012). El devenir de la movilidad urbana a través del discurso. *Bitacora 21*, 62-74.
- Herlihy, D. (2006). *Bicycle: The History*. New Haven, Londres: Yale University Press.
- Índigo, R. (11 de 10 de 2017). *¿Usaste tu bicicleta coom brigadista tras el sismo del 19-S? Ellos quieren reconocerte*. Obtenido de Reporte índigo: <https://www.reporteindigo.com/reporte/usaste-bicicleta-brigadista-ciclista-tras-sismo-del-19-s-quieren-reconocerte/>
- INEGI. (05 de 07 de 2020). *Encuesta Origen Destino en hogares de la zona metropolitana del valle de México (EOD) 2017*. Obtenido de INEGI: <https://www.inegi.org.mx/programas/eod/2017/>
- ITDP. (31 de octubre de 2017). *Desafío Modal*. Obtenido de Instituto de políticas para el transporte y el desarrollo: <http://mexico.itdp.org/noticias/desafio-modal/>
- Jordi Sánchez, M. (2016). Pobres, deportistas y ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades. *Revista de antropología experimental*, 129-146.
- Jornada, L. (26 de 04 de 2019). El enemigo está en el sindicato, asegura el rector de la UAM. *La Jornada*.

- Le Breton, D. (2011). *Elogio del caminar*. Madrid: Siruela.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lorey, I. (2016). *Estado de inseguridad. Gobernar la precariedad*. Madrid: Traficantes de sueños.
- Manero Brito, R. (2013). Introducción a los conceptos básicos del análisis institucional. *Sujeto, Subjetividad y cultura*, 6-20.
- Manfiolete Troncoso, L. D., Franco Puttini, R., & al., e. (2018). Ciclismo urbano como derecho humano à mibilidades ativa na cidade de São Paulo. *Movimento. Revista de educação física da UFRGS*, 1015-1028.
- Melucci, A. (1986). Las teorías de los movimientos sociales. *Estudios políticos*, 67-77.
- Melucci, A. (1999). *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. ciudad de México: El colegio de México.
- México, G. d. (27 de 01 de 2021). *Acerca de*. Obtenido de Autoridad de la Zona Patrimonio Mundial Natural y Cultural de la Humanidad en Xochimilco, Tláhuac y Milpa Alta: <https://www.azp.cdmx.gob.mx/dependencia/acerca-de>
- México, G. d. (24 de 01 de 2021). *AGN recuerda el pacto de Xochimilco, vía El Pueblo*. Obtenido de Gobierno de México. Archivo general de la nación: <https://www.gob.mx/agn/articulos/agn-recuerda-el-pacto-de-xochimilco-via-el-pueblo>
- Miranda, R. (2006). Las fronteras del odio. Reflexión sobre la alteridad a partir de Cornelius Castoriadis. *Tramas*, 229-242.
- Movilidad, S. d. (27 de 09 de 2020). *Guía ciclista de la ciudad de México*. Obtenido de SEMOVI: <https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/guia-ciclistaespanol.pdf>

- mujeres, C. i. (12 de 02 de 2021). *Información*. Obtenido de Facebook, colectivo itinerante de mujeres: <https://www.facebook.com/Colectivo-Itinerante-de-Mujeres-354016725318910/about>
- Navarrete, S. (05 de 02 de 2020). *Exigen no deshechar ciclovía de canal nacional por argumentos "Clasistas"*. Obtenido de Expansión política: <https://politica.expansion.mx/cdmx/2019/08/22/piden-no-desechar-ciclovía-proyecto-canal-nacional-cdmx>
- Navarrete, S. (05 de 11 de 2020). *Juez ordena parar la construcción del puente vehicular de Xochimilco*. Obtenido de Expansión política: <https://politica.expansion.mx/cdmx/2020/09/17/juez-ordena-parar-la-construccion-del-puente-vehicular-de-xochimilco>
- Ortiz Guitart, A. (2007). Geografías de la infancia: descubriendo "nuevas formas" de ver y entender el mundo. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 197-216.
- Pérez López, R. (2011). *Por mi ciudad en bicicleta, experiencias de ciclistas en la ciudad de México*. México.
- Pérez Zevallos, J. M., & Reyes García, L. (2003). *La fundación de San Luis Tlaxiátemalco según los títulos primordiales de San Gregorio Atlapulco. 1519-1606*. México: Instituto Mora.
- Pino, R. A. (2017). Ciclismo popular. Una práctica de desplazamiento y un campo de estudio por reconocer. *Diseño y Sociedad*(43), 12-23.
- Pino, R. A. (2018). Movilidad no motorizada: delineando contornos conceptuales e históricos. *Ciudades*, 2-9.
- Portal Ariosa, M. A. (2001). Del centro histórico de Tlalpan al centro comercial Cuicuilco: La construcción de la multicentralidad urbana. En M. Á. Aguilar, A. Sevilla, & A. Vergara, *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli* (págs. 239-270). Distrito Federal: Miguel Ángel Porrúa.

- Ramírez Rancaño, M. (2002). Aureliano Urrutia, ¿el asesino de una república castrense? *Signos históricos*, 229-265.
- RAMSAR. (05 de 11 de 2020). *Acercas de la convención sobre los humedales*. Obtenido de RAMSAR.org: <https://ramsar.org/es/acerca-de-la-convencion-sobre-los-humedales-0>
- Roldán, D. (2018). Movilidades alternativas y espacios públicos eventuales. *Ciudades*, 18-24.
- Rosas, D. (05 de 01 de 2020). Clausura Simbólica del set "Mexico". *Diario de campo*. Ciudad de México, Xochimilco, México.
- Rosas, D. (4 de 12 de 2020). Manifestación en Cuemanco. *Diario de Campo*. Ciudad de México, Xochimilco, México.
- Ruiz Méndez, M. d., & Aguirre Aguilar, G. (2015). Etnografía virtual, un acercamiento al método y sus aplicaciones. *Estudios sobre las Culturas Contemporáneas*, 67-96.
- Rule, E. (12 de 08 de 2020). Lavanda. Tertulias de cultura y contracultura. *Vialidad alternativa. Biclas y otros medios de transporte*. Ciudad de México, México.
- SEDEMA. (28 de 06 de 2020). *web.archive.org*. Obtenido de Abren ciclovía modelo:
https://web.archive.org/web/20130928053535/http://www.sma.df.gob.mx/pla_nverde/index.php?option=com_content&view=article&id=149%3Aabren-ciclovía-modelo-&catid=38%3Amovilidad&Itemid=70
- SEMOVI. (11 de 11 de 2019). *Secretaría de movilidad de la Ciudad de México*. Obtenido de Movilidad en Bicicleta 2019:
<https://semovi.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Movilidad%20en%20Bicicleta%202019.pdf>
- SEMOVI. (03 de 09 de 2020). *Mapa Ciclista de la Ciudad de México*. Obtenido de SEMOVI: <https://archivo.datos.cdmx.gob.mx/mapa-ciclista/>

- SISR, S. d. (05 de 11 de 2020). *Sistema ejidos de Xochimilco y San Gregorio Atlapulco*. Obtenido de Servicio de información sobre sitios RAMSAR: <https://rsis Ramsar.org/es/ris/1363>
- Solís, J. (8 de julio de 2008). De pie, pese a la sequedad y el olvido. *El universal*.
- Triplett, N. (1898). The Dynamogenic Factors in Pacemaking and Competition. *The American Journal of Psychology*, 507-533. doi:10.2307/1412188
- Turner, V. (1982). Introducción. En: Del ritual al teatro: La humana seriedad de la actuación. En A. Altman, *Lecturas en antropología de la historia, Ila experiencia y la performance* (págs. 3-16). Buenos Aires.
- Turner, V. (1985). *On the edge of the bush. Anthropology as Experience*. Tucson: The University of Arizona Press.
- Turner, V. (1986). Dewey, Dilthey, and Drama: An essay in the Anthropology of Experience. En V. Turner, & E. Bruner, *The Anthropology of experience* (págs. 33-44). Illinois: University of Illinois Press.
- Valerdi, A. F. (07 de 03 de 2018). *Laboratorio de espacio público en México*. Recuperado el 30 de 05 de 2020, de Infancia en auto o caminando. Efectos en la concepción de la ciudad: <https://laboratorioespaciopublicomexico.wordpress.com/2018/03/07/infancia-en-auto-o-caminando-efectos-en-la-concepcion-de-la-ciudad/>
- Valle Vargas, M. (28 de 06 de 2020). *Expansion.mx*. Obtenido de Las bicicletas conquistan a la CDMX: <https://expansion.mx/nacional/2016/12/23/las-bicicletas-conquistan-a-la-cdmx>
- Vargas Isla, L. E. (2003). ¿La subjetividad del sujeto o el sujeto de la subjetividad? En I. Jaidár Matalobos, *Tras las huellas de la subjetividad* (pág. 160). D.F.: UAM-X CSH.
- Žižek, S. (2020). *Coronavirus es un golpe al capitalismo al estilo de "Kill Bill" y podría conducir a la reinención del comunismo*. ASPO.

