



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MEXICO
FACULTAD DE ARQUITECTURA

INFRAESTRUCTURA CICLISTA
ESTUDIOS SOCIALES PARA EL FOMENTO DEL CICLISMO
URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO

Tesis que para obtener el título de arquitecto presenta:
Jorge David Ramírez Noble 307591425

TUTORES:
Dr. Salvador Lizárraga Sánchez
Dr. Cristina López Uribe
Arq. Honorato Carrasco Mahr

CIUDAD UNIVERSITARIA, CD. MX., FEBRERO 2017



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

INFRAESTRUCTURA
C I C L I S T A
ESTUDIOS SOCIALES PARA EL FOMENTO DEL
CICLISMO URBANO EN LA CIUDAD DE MEXICO
JORGE DAVID RAMÌREZ NOBLE

Investigación realizada gracias al Programa de Apoyo a Proyectos de Investigación e Innovación Tecnológica (PAPIIT) de la UNAM IN403114 Laboratorio grupo de estudio de las emociones – México: ciudad y emociones. Agradezco a la DGAPA-UNAM la beca recibida.

[...] Este es el segundo y último regalo que
puedo hacerte, el primero fue darte
la vida, el segundo la libertad para
vivirla.

F. Cabral



Cuate: Voz en nahuatl que
quiere decir culebra o mellizo.
Entiendase como un amigo
el cual es tan unido a ti que
le tienes el cariño de un
hermano gemelo.



Introducción

Ciudad, ciclismo y sociedad

Como ves, aquí requiere que ahora corras tan rápido como puedas para permanecer en el mismo lugar. Si quieres ir a otra parte, debes correr al menos el doble de rápido que antes.
Lewis Carroll

El primero de marzo del 2007, el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Marcelo Ebrard, anunció el Programa de Corredores de Movilidad No Motorizada. Esto con el propósito de fomentar el desarrollo de una ciudad menos contaminada y con más equidad.

Dicho programa tuvo como objetivo generar medios alternativos de movilidad no contaminante e impulsar principalmente el uso de la bicicleta como transporte viable. A partir de este punto se ha generado un amplio desarrollo y estudio de programas de bicicleta, se inició y desarrolló el programa Ecobici, se generó la iniciativa de la Red de Bici-funcionarios del gobierno del Distrito Federal, así como los programas de Muévete en Bici y el Ciclotón familiar. Finalmente, la Secretaría de Medio Ambiente (responsable del Programa) creó la dependencia de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta para la Ciudad de México, en la cual, a través de una colaboración entre la Universidad Nacional Autónoma de México y la consultora de calidad urbana Gehl Architects se generó la estrategia para el desarrollo de la infraestructura ciclista en la ciudad.

Todas estas acciones pretendían lograr que, para el final del sexenio de Ebrard, se lograra aumentar el uso de la bicicleta como medio de transporte del 1% (EOD 2007) al 5%. Sin embargo, se estima que solo se ha alcanzado el 2% desde que se inició el programa. Dada la cantidad de impulso que se le ha dado a este medio de movilidad ¿qué es lo que no ha permitido el incremento esperado?

Es esta paradoja la que sirve como detonante para tratar de hacer una infraestructura que pueda generar un mayor impacto en la sociedad desde una perspectiva social. La Estrategia de

Movilidad en Bicicleta es resultado de un intenso estudio de la ciudad que genera información valiosa e importante para un entendimiento objetivo de la ciudad; sin embargo, su postura objetiva de entender la ciudad genera propuestas ingenieriles de distancia, recorrido, pendiente y nodos; no considera a la persona que pedalea la bicicleta como un ser humano complejo, con arraigos sociales, imaginarios, construcciones emocionales y con una concepción preestablecida de los medios de movilidad.

Es por esto que centro la tesis en el ciclismo urbano como una actividad humana, llena de significados e imágenes. Su objetivo central es hallar, a través de una perspectiva social, un método de diseño para las propuestas de infraestructura ciclista, por tanto se enfoca en una pregunta ¿cómo hacer una infraestructura ciclista que fomente el incremento de viajes en bicicleta, al considerar el ciclismo urbano como un fenómeno social? Sin embargo, la propuesta ciclista no nace de un deseo espontáneo, el ciclismo es una respuesta al problema de las megaciudades. Asentamientos urbanos saturados de automóviles que generan una calidad de vida baja gracias a la manera en la que las personas interactúan con la calle. Esto significa un problema ya que hasta cierto punto los medios de transporte ya están instaurados en la sociedad, mientras que la bicicleta, la cual tuvo en algún momento un papel en la ciudad, desafortunadamente, casi desaparece de la historia de la ciudad su uso como medio de movilidad. Incluirla de nuevo en lo que se entiende como medios de transporte es un proceso que requiere de generaciones enteras, de manera que deje de ser algo extraordinario y pase a ser un medio de transporte cotidiano.

La movilidad es una de las piezas fundamentales de la vida de cualquier ciudad, y como tal es un tema complejo del que se ha hablado y escrito desde que las ciudades se volvieron más grandes de lo que un hombre puede caminar. Jan Gehl 2006 dice que del espacio urbano y los trayectos depende la calidad de vida de los ciudadanos. La calidad del espacio público tiene diversos impactos en la manera de vivir la ciudad, como puede ser de la convivencia social y por tanto la cohesión y desarrollo social.

“El uso de la bicicleta urbana es el síntoma de que se vive un cambio social en el que se privilegia la flexibilidad y libertad en cuanto a las formas en que un ciudadano decide desplazarse de un punto a otro”, así lo declara Connie Hedegaard, comisionada europea del medio ambiente en el Congreso Mundial Velocity 2010. Es la tendencia de la equidad social en la ciudad, donde una persona que solo puede costear una bicicleta tiene la misma calidad de infraestructura vial que una persona en un carro del año, es la manera de decirle a los ciudadanos que todos son igual de importantes y gozan de las mismas oportunidades y posibilidades para crecer, así como lo expone Enrique Peñaloza en sus conferencias de planeación de ciudades para personas.

Para el caso concreto de la Ciudad de México, la movilidad y el espacio público son temas inconclusos en el interminable crecimiento de la ciudad; estudiarlo, entenderlo y planificar para su futuro desarrollo es una historia sin fin, mientras siga creciendo la ciudad, diseñarla resultara una actividad extenuante e interminable. Para dar unos sencillos datos de la complejidad de la ciudad, su mancha urbana es más de 7 800

Estudio comparativo entre un autobús, bicicletas y automóviles con el mismo número de personas. Imagen producida por Cycling Promotion Fund.



km², y alberga más de 20 000 000 habitantes. Esto quiere decir que llegar de un punto a otro es un problema, el cual puede tener distintas soluciones que moldean imaginarios respecto a la manera de moverse en la ciudad. Todo esto, bajo la anticuada perspectiva occidental del progreso, da como resultado que en la actualidad se dirija la construcción de infraestructura a la tendencia del uso del automóvil, incluso cuando solo el 30% de las personas usan este medio de transporte (EOD 2007). Lo que significa que el 70% de la población no tiene acceso a todos los segundos pisos y súper vías que se siguen haciendo en la ciudad.

Con todo y el gran impulso y desarrollo que se le da al automóvil, la movilidad en la Ciudad de México sigue siendo un problema. En primer lugar, por los porcentajes establecidos anteriormente y, en segundo, por la eficiencia del espacio en la vía pública, como de ve en la imagen. Esto refleja un escenario donde una persona en una camioneta puede ocupar el espacio equiparable a 12 personas en transporte público. Además, se tiene la perspectiva de que todos los diversos medios de transporte de la ciudad se vean como problemas de ingeniería, sin embargo, todo el aspecto de la movilidad, con el propósito de generar una mejor calidad de vida, debe verse como un problema de humanidades, ya que en la percepción de los trayectos, los metros lineales tienen poca importancia en comparación con la experiencia del recorrido, de esta manera, los recorridos son una construcción personal. Estas distancias de recorridos de la ciudad son datos objetivos de una construcción intelectual y cultural personal y distinta para todos, específicamente influenciada por la percepción (Najmanovich 2005).

La parte de movilidad ciclista es solo un pequeño eslabón (junto con el metro, metrobús, microbuses, autobuses, tren ligero, transporte suburbano, taxis, peatones, automóviles, entre otros) en la compleja red de movimientos que se generan a diario. Esta opción de transporte aún está muy poco desarrollada y muy menospreciada por la sociedad. Y aunque no es el transporte más veloz comparado a un recorrido en metro de Indios Verdes a Universidad, su uso tiene un carácter personal, característica

que la gente busca en los medios de movilidad como una tendencia contemporánea (Connolly 2009). La manera en que se ve el ciclismo tiene su origen en la historia de la ciudad y en el imaginario colectivo de la población, pero que sin embargo merece su prestigio por sus cualidades de transporte ecológico, silencioso, barato, saludable, lúdico, flexible y dinámico. Como tal, esta tesis quiere darle una aproximación humanística a las complejas construcciones sociales que se generan a partir de emociones, imágenes, connotaciones culturales y otros elementos que generan conceptos, en su mayoría negativos, del uso de la bicicleta.

Para indagar en lo ya dicho, además de la pregunta principal se genera otra serie de preguntas: ¿Qué es lo que no permite que se cambien estas imágenes de la bicicleta? ¿Cuál es la línea a seguir para el desarrollo de esta forma de movilidad? ¿Qué es lo que las personas consideran peligroso? ¿Qué papel toman las emociones dentro de la imagen de moverte en bicicleta? ¿Qué tan verdadero es este imaginario que gira alrededor de la bicicleta? ¿Cuál es la mejor manera de manejar las propuestas ciclistas en esta ciudad tan diferente a cualquier ciudad europea? Todas estas preguntas giran alrededor de imaginarios, ciudad, emociones, deseos, economía, violencia, aspiraciones, arquitectura y más factores que sin entenderlos, cada propuesta arquitectónica y urbanística se quedaría hasta cierto punto inconclusa.

Esta tesis tiene como objetivo un entendimiento del ciclismo urbano como medio de transporte y como resultado de una construcción social a través del tiempo. Se formula como una investigación transdisciplinaria para tocar un punto en específico de la arquitectura que no se ha estudiado de manera concreta para la Ciudad de México, la cual será distinta en cada ciudad y mucho más en cada país. Tiene una modalidad teórico práctica que empieza por investigar a través de textos la importancia tanto del ciclismo como de la postura social, después se dirige a la investigación etnográfica concreta, que entiende a la sociedad como un organismo, y tiene como una culminación alguna propuesta dentro o fuera de la ciudad al

considerar todo el conocimiento otorgado por la investigación junto con la aplicación arquitectónica de hacer ciudad.

Para entender todo lo antes dicho se pretenden realizar dos investigaciones distintas. Por un lado, se analiza la postura bibliográfica del ciclismo urbano en sus publicaciones vigentes para entender lo que se expone en estos textos, y busca relaciones entre la propuesta ingenieril del análisis de la ciudad y su contraparte donde se expongan las aproximaciones sociales que, queriéndolo o no, dan tendencia a generar imágenes dentro de las propuestas que se generan.

Por otro lado, se quiere entender la cultura del ciclismo urbano desde la perspectiva del “no ciclista”, personajes espectadores del desenvolvimiento del ciclista en la ciudad que generan construcciones sociales. En este sentido, el análisis de la narrativa que exponen grupos de personas es entendido como una cultura generada por comunidades emocionales.

En esta propuesta trato de entender comunidad emocional como grupos de personas que generan construcciones culturales de la emoción bajo una misma perspectiva, en este sentido entender que la perspectiva del conductor automovilista será similar a un grupo de conductores en un rango de acción delimitado. Como se expone el concepto de comunidad (Gemeinschaft) por Ferdinand Tönnies (2011), el compartir una actividad invadida por las mismas experiencias y que está bajo la influencia del mismo margen de delimitación, así como ciertos vínculos de familiaridad por compartir espacio generan estos vínculos de comunidad afectiva (entendidas estas afectividades como construcciones de las emociones). Estas personas se reconocen a sí mismas como iguales y cada sujeto fuera de su actividad es un elemento externo que invade su espacio dentro de su actividad. Planteo que actividades como caminar, conducir, tomar cierto medio de transporte o usar cierto medio de movilidad en la ciudad genera una construcción donde los que los utilizan se reconocen entre ellos como sujetos de las mismas experiencias y, al mismo tiempo, generan construcciones emocionales en torno al resto de las comunidades a las que pueden pertenecer en algún determinado momento. En este

sentido pensemos en nuestras propias experiencias al estar en algún medio de transporte, cuando se realiza dicha actividad generamos conceptos distintos de las demás personas que no se transportan como nosotros en ese momento determinado.

En este sentido, realizar un análisis de la narrativa de estas comunidades emocionales genera un contexto de entendimiento no absoluto de las construcciones emocionales de ciertos conceptos (en este caso el uso de la bicicleta en la ciudad). Sin embargo los sujetos que componen estas comunidades son el reflejo de una sociedad construida a partir del contacto con los medios de movilidad. En el caso específico de esta tesis la prioridad no es apoyar al ciclista que ya es ciclista en la ciudad, si no invitar al “no ciclista” a cambiar su imaginario a partir de propuestas que entiendan que toda acción en la ciudad tiene repercusiones en su imaginario.

La investigación entonces será dividida en tres partes, la primera indaga en el sentido de ¿qué es la bicicleta? Al proponer que el objeto mismo tiene más que decirnos que lo evidente y superficial, al introducirnos en la antropología de los objetos para sacar su riqueza de significados y trayectoria. La segunda parte reflexiona sobre la idea de que este objeto ocurre en un espacio en específico, por consiguiente ¿dónde es la bicicleta? Se piensa como un análisis de la ciudad. Específicamente la Ciudad de México, con todos sus problemas, incoherencias, incertidumbres, dislocaciones, murallas y principalmente, con su sobrepoblación. Por último se piensa en la persona encima de ella, así como en los espectadores, a los cuales estudia como sujetos perceptivos de las actividades de la ciudad y que crean una emocionalidad respecto a su perspectiva de la vida en la calle.

Cabe destacar que aunque el coche no es el medio de transporte principal que se quiere investigar, tiene una gran relevancia para la tesis, por lo cual será muchas veces mencionado ya que guarda una relación muy estrecha con la bicicleta, el cual es el objeto físico con el cual se está más en contacto al estar en bicicleta. Este es también el medio de movilidad excedido que se quiere solucionar.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la ciudad de México, la bicicleta ha circulado desde su arribo al país, sin embargo, sus usos o desusos han variado a lo largo de estos años; se volvió especialmente difícil usar la bicicleta a partir de los setentas, cuando el automóvil tuvo su explosión en la ciudad y desde ese momento hasta ahora su uso fue haciéndose cada vez más difícil. Es ahora cuando se quiere rescatar la bicicleta como un medio de movilidad, vale la pena destacar que la bicicleta se siguió usando pero como medio de movilidad su uso casi se pierde, esto es claro cuando no aparece como un medio relevante en la Encuesta Origen y Destino de 1997.

Desde que se ha querido impulsar el uso de la bicicleta se han hecho ejercicios empíricos y teóricos, comenzando con la ciclovía del anillo periférico o con los estudios para hacer el programa de EcoBici o las actividades de Muévete en Bici. Todo esto con conocimiento empírico de la ciudad e investigaciones en base a modelos realizados en el extranjero; conocimiento que ha generado los resultados que tenemos y se desarrollan en la actualidad. Sin embargo, estas incursiones prácticas en algunos casos han desarrollado distintas fallas o no han tenido las repercusiones que se tenían contempladas, estas propuestas que tienen su propio estudio y que deberían de estar en base a la “Estrategia de Movilidad de Bicicleta de la Ciudad de México”(EMBCM).

Como ya se ha mencionado, la EMBCM generó un documento base, resultado de una amplia investigación científica de la ciudad; dentro de esta se habla de la cultura, de implantar en la población la bicicleta como medio de movilidad pero en ningún momento se considera a la movilidad como un elemento voluble o moldeado por la sociedad, generado una discrepancia entre lo

que es y lo que se cree que es. De esta manera, cuando se habla de kilómetros de recorrido, se podría hablar de percepción de distancia y de la misma manera con todos los elementos que juegan parte de la infraestructura ciclista.

Bajo esta línea, esta investigación pretende llenar los pequeños vacíos que se refieren a la parte de una construcción social de la movilidad y del ciclismo urbano en la ciudad de México para complementar lo que ya se ha hecho y poder generar iniciativas de infraestructura que respondan a estas perspectivas de la movilidad e incrementar el uso de la bicicleta como medio de movilidad. Para esto, la investigación nace a partir de una pregunta de investigación específica: ¿Cómo diseñar una infraestructura ciclista que fomente el incremento de viajes en bicicleta, y que considere al ciclismo urbano como un fenómeno social? Y de esta se desprenden muchas otras preguntas como son: ¿qué significa la bicicleta? ¿qué genera la sensación de seguridad en el uso de la bicicleta? ¿cuál es la percepción del ciclismo urbano? Entre otras que se mencionaron anteriormente.

Vale la pena aquí mencionar los antecedentes que existen de una infraestructura ciclista que no han sido del todo exitosas, para destacar la necesidad de una perspectiva social en cuanto al desarrollo de infraestructura ciclista. Cuando se terminó la construcción de la línea 12 del Metro, del tramo que inicia en la terminal Mixcoac hasta la estación de Zapata, se quiso hacer algo que destacara este tramo como una calle ecológica, nombrándola como corredor cero emisiones; bajo esta propuesta se buscó incorporar una ciclovía para destacar todavía más este carácter “verde” de la calle. La propuesta consiste en que los carriles de trolebús compartieran la vía con los ciclistas, para esto aumentaron el ancho del carril para que pudiera pasar un ciclista al lado de un trolebús de manera segura, es inclusive tan grande como para que puedan pasar dos trolebuses en caso que uno quede parado y pegado a la banqueta. Cualquier ciclista que haya pasado por ahí y haya sentido el camión pasando por su lado puede saber que sí funciona en la práctica, sin embargo, deja al resto de la población “no ciclista” bajo una impresión peligrosa. Esto significa a manera de imagen, para todos los

demás potenciales ciclistas, que se vea un frágil vehículo con un ser humano desprotegido a una velocidad de 16km/h siendo rebasado por un vehículo motorizado de más de 15 toneladas a una velocidad de entre 40km/h y 60km/h.

Si nos enfocamos en la idea de incrementar el número ciclistas en la ciudad, estas imágenes significan mucho en lo que se refiere a la cultura de la bicicleta. Un ciclista que se mueve desde hace años en la ciudad, se puede mover en cualquier calle y avenida sintiéndose hasta cierto punto seguro; pero tenemos que pensar cómo los ven las demás personas a ellos. Como estos ejemplos hay muchos, con distintas deficiencias o aproximaciones desfavorables a la percepción del uso de la bicicleta en la ciudad, pero da un punto de partida para entender las implicaciones de la postura social en las propuestas de ciclismo urbano.

JUSTIFICACIÓN

La movilidad en el funcionamiento de la ciudad tiene una importancia innegable; es prácticamente la base del desarrollo de la ciudad, si una ciudad no se mueve, esa ciudad no progresa (Echenique 2007). Estos medios para desplazarnos de un lugar a otro juegan un papel muy importante en la vida de los ciudadanos ya que de estos dependen tiempos de traslado, comodidad de viaje entre otras cosas; por tanto, el hecho mismo de investigar para mejorar alguno de todos los medios de transporte tiene repercusiones positivas en el futuro de una ciudad.

Hace relativamente poco tiempo que el estudio del ciclismo urbano se ha convertido en un tema de verdadera relevancia para la investigación académica, particularmente en cuanto a su contribución a resolver el cambio climático. Desde esta perspectiva, la bicicleta se presenta como el medio de transporte más ecológico (aparte de la manera natural de moverse: caminar). En una ciudad donde casi todo viaje se realiza en un medio de movilidad de combustión interna, darle impulso a un medio que no utiliza ninguna clase de combustible es importante para desarrollar una ciudad funcional, saludable y con mejor calidad de vida.

Como ya se ha dicho, hasta ahora el desarrollo de investigaciones sobre movilidad han partido de una perspectiva racional y matemática al momento de plantear los problemas de viajar. En este sentido, esta investigación entra en la también reciente tendencia de humanizar o vincular a la investigación de la movilidad urbana con las ciencias humanísticas, para

generar un conocimiento más complejo y más real. Lo que diferencia a esta investigación como parte de una licenciatura de arquitectura y donde encuentra su justificación es en una postura transdisciplinaria que busca llegar a propuestas de infraestructura urbana, para encontrar su principal nicho de investigación en la sociología pero siempre vinculada a la estructura de la ciudad.

Al terminar el estudio, se pretende obtener una base humanística desde la cual empezar a generar propuestas, la cual consistirá en analizar encuestas, grupos focales y narrativas de la ciudad; el conjunto de esta información dará una vaga idea de la perspectiva social de la ciudad en lo que se refiere al ciclismo urbano. En si misma, esta investigación es limitada por los objetivos e intereses principales de las encuestas a analizar, esto está un poco compensado por las narrativas. Para la magnitud de la ciudad no se pueden dar resultados concretos y cerrados, sin embargo, la sociología también parte de análisis de un sujeto, el cual está moldeado por el resto de la sociedad.

Así mismo, al ser esta tesis realizada por un estudiante de arquitectura, toda la investigación pasará no por el ojo de un sociólogo si no por un arquitecto, por tanto será orientada por personas especializadas en la materia que le darán claridad y objetividad a temas ajenos a la arquitectura.

FUNDAMENTO TEÓRICO

Hasta ahora, la mejor investigación que se ha hecho del ciclismo urbano para la ciudad es la Estudio de movilidad en bicicleta para la ciudad de México (EMBCD). Este documento es la base de la que se parte desde la pregunta principal, el problema de investigación y los objetivos de la misma; a la vez, también sirve para asentar las propuestas sobre un documento objetivo del análisis de la ciudad. Son sus discrepancias y sus consensos lo que la vuelven una buena base para ampliar su investigación y usar todo lo que ya ha conjuntado, analizado y desarrollado.

Aparte de esta base teórica –de la cual parten los problemas de la investigación– es importante tener una base que ayude a solucionar las preguntas generadas de las deficiencias de las propuestas de ciclismo urbano. Esta parte del análisis, además de tener un trasfondo de teoría social y de antropología del diseño, se apoya principalmente en las encuestas Origen y Destino, EcoBici y Muévete en Bici.

Otra parte importante para llegar a las respuestas es la que comprende la narrativa, la cual consiste en conversaciones sobre la movilidad y los medios de movilidad en la ciudad, que se encarga de conjuntar todo lo anterior y darle más sentido a la investigación, a partir de la perspectiva subjetiva. Sin embargo, esta parte también de una construcción social, y asume que las emociones de la movilidad son construcciones sociales de comunidad emocional.

Entonces, a partir de lo dicho anteriormente surge la pregunta de ¿Cómo diseñar una infraestructura ciclista que fomente el incremento de viajes en bicicleta, considerando al ciclismo urbano como un fenómeno social? Con base en lo visto antes

se consideran distintas respuestas como posibles resultados; la hipótesis mas fuerte es que la idea de la bicicleta como una infraestructura separada de los medios de movilidad que actualmente viajan en la ciudad. De la misma manera como los automóviles se separan de los peatones, la bicicleta tiene que estar separada de los ellos y de los peatones. Cada medio tiene una potencialidad de velocidad distinta y aunque en la vida diaria de la ciudad, la velocidad promedio del auto no supera la velocidad promedio de la bicicleta (EMBCD 2007), un carro puede tener la oportunidad de subir su velocidad a más de 40km/h.

Se piensa, a manera de hipótesis, que las propuestas planteadas hasta hoy no cambian el imaginario social que se tiene y mantiene la idea del uso de la bicicleta, aparte de que no tienen un trayecto importante de origen y destino. Todas las propuestas tienen un miedo justificado de afectar a los automóviles y hasta la fecha se sigue gastando mucho más dinero en hacer vías cada vez más altas y más rápidas, las cuales dejan al automovilista deseando seguir siendo automovilista. Si pensamos en el Metrobús de la avenida Insurgentes, la propuesta eliminó radicalmente un carril de automóviles, lo cual significó un incremento en el tráfico que transformó la manera de moverse de muchos automovilistas, convirtiéndolos en usuarios de un sistema de transporte colectivo (el mismo Metrobús).

OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

OBJETIVOS GENERALES

El objetivo principal se centra en diseñar infraestructura ciclista que incremente el número de ciclistas en la ciudad, principalmente una infraestructura que invite a personas a que utilicen otros medios de transporte.

Para conseguir lo anterior también se busca analizar el desempeño de las propuestas en la ciudad, para generar una reflexión sobre el impacto que tienen sobre las personas que rodean el uso de ellas, desde la perspectiva de los ciclistas como la de los observadores de esta práctica. De manera alterna pero con relación estrecha se pretende ver casos análogos del uso de la bicicleta en ciudades donde esta se ha convertido en uno de los principales medios de movilidad, también pensando en este medio como una práctica social, en la cual existen diversos factores como la persona, el objeto, el sitio y el testigo; elementos que tienen un papel y visiones muy diferentes de la misma práctica.

Desde la perspectiva del análisis social que se le da a esta investigación también se plantea otro objetivo que servirá de apoyo para el desarrollo de las propuestas, esto en base a análisis que ya se han realizado y a diálogos entre diversos grupos de comunidad emocional. Por lo tanto, esta investigación quiere reconocer las imágenes urbanas que ven las prácticas sociales del uso de la bicicleta como un objeto peligroso.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

Como medios para lograr un fin se plantean una serie de objetivos específicos que dan cohesión a la investigación que a continuación se presentan:

.Entender la trayectoria histórica de la bicicleta como medio de movilidad en la Ciudad de México.

.Entender y analizar a la bicicleta como objeto antropológico en un marco social específico (Ciudad de México).

.Entender las prácticas del ciclismo en la ciudad, desde su uso recreativo hasta su uso como medio de movilidad.

.Entender las prácticas de los no-ciclistas en interacción con los demás medios de movilidad.

.Identificar las ideas de los no-ciclistas en lo que se refiere a la bicicleta como medio de movilidad.

.Verificar los usos o desusos de la infraestructura ciclista en la Ciudad de México.

.Verificar las propuestas planteadas por la Estrategia de Movilidad en Bicicleta para plantear una correlación entre el estudio social y las propuestas de infraestructura.



Primera parte

Qué es la bicicleta

Siempre que veo a un adulto encima de una bicicleta
recupero la esperanza en el futuro de la raza humana.
H.G. Wells

En cuanto al espacio público se refiere, el objeto llena este espacio. Hoy en día es definitivo que el objeto está en la calle y moldea la calle. Los tiempos en los que se diseñaba la calle para el cuerpo humano terminaron hace mucho tiempo. Con esto en mente, dedicar un capítulo al análisis del objeto que ocupa la infraestructura ciclista, así como el objeto que es medio de movilidad en crecimiento por sus cualidades, es necesario para formular una investigación que busca generar propuestas de infraestructura ciclista.

Preguntarse qué es la bicicleta considera una variedad de respuestas que se encuentran en distintos campos de estudio. La historia ha generado una imagen de la bicicleta dentro de todo su trayecto en la humanidad, pero esto no significa que esa historia sea la única postura, también la antropológica mira a los objetos como elementos de análisis para entender al ser humano. Por lo tanto, la antropología mira al objeto en sus consideraciones variadas contemporáneas, no solo como pura materia si no como la idea que las personas tienen de ella.

Todo esto quiere decir que no existe una respuesta exacta de qué es la bicicleta, es más importante preguntarse cuándo y dónde es la bicicleta. Esto nos daría una respuesta más acertada de qué es el objeto que se está estudiando como parte de un fenómeno social. Sin embargo, la trayectoria a la que está atado, así como sus concepciones heredadas por su papel en la vida de cada persona son factores relevantes para este estudio.

Para considerar la infraestructura como un problema complejo se parte de la idea de un recorrido como un evento social, en el cual existe un personaje como parte de una comunidad emocional que utiliza una bicicleta, este mismo personaje está en contacto durante todo el recorrido con otras personas en una interacción en la que se comparte una vía pública, estas personas que interactúan tienen su propia "comunidad" basada en su propio medio de movilidad, lo cual hace que exista una comunicación afectiva entre ellos. Por último existen observadores, personas en ese mismo espacio que observan las interacciones sociales y que al mismo tiempo, de una manera u otra, son también parte de la interacción. Los objetos en este mundo de eventos sociales tienen un papel que también comunica y da sentido a estas interacciones, son los objetos los que demarcan estas comunidades emocionales como ya lo mencionamos en la parte introductoria. Por lo tanto, estos objetos merecen un análisis más profundo para empezar a tejer todo lo que significa esta interacción como fenómeno y cómo puede cambiarse de la manera que se desea.

Por lo tanto, este capítulo se dedica a ver al objeto mismo en la historia de la humanidad como uno que conlleva una evolución en su forma, uso e idea en las personas; también tiene una evolución en la ciudad, en sus usos y desusos en el desarrollo de una megalópolis, por último tiene una serie de consideraciones en lo que se refiere al objeto en nuestra vida diaria, como objeto que transmite una idea específica según el papel que haya tenido en nuestras vidas.

BREVE HISTORIA DE LA BICICLETA DESARROLLO INTERNACIONAL



La esquina del banco, Christchurch, N.Z.

La bicicleta se produjo en conjunto entre los Estados Unidos y Europa. Desde sus primeros años de producción artesanal por herreros u otras personas de oficio alrededor de 1860 hasta su producción totalmente industrial en la década de 1890 (Herlihy 2004; Epperson 2010) sufrió de una evolución constante hasta que ya se tenía un diseño seguro y reproducido en muchos países. Con organizaciones que lo apoyaban, la establecieron como producto instaurado en la sociedad. En este periodo

sufrió muchas modificaciones de diseño y su imagen pública se moldeó al pasar de un objeto de aristócratas adinerados a ser uno para las clases medias y altas, donde también tuvo un papel muy importante para el desarrollo de los derechos de las mujeres y la creación de buenas carreteras para su uso. Ahora, incluso cuando todavía se debate el papel de algunos objetos similares a la bicicleta, se marca una trayectoria clara en tres objetos que fueron definitivos para este diseño estabilizado que se conserva casi idéntico hasta nuestros días: el velocípedo, la bicicleta de rueda alta y la bicicleta segura (Vivanco 2013; Álvarez 2009).

A principios del siglo XIX, en lo que actualmente se conoce como Indonesia, un volcán en la isla expulsó grandes cantidades de ceniza hacia la atmósfera que tapó la radiación solar del siguiente año, el cual se conoció como el año sin verano de 1816, por lo que las temperaturas del norte de Europa bajaron drásticamente, generando crisis y falta de trabajo en todos estos países (Penn 2011). Con este contexto, un noble de Alemania llamado Baron Karl von Drais comenzó a construir un vehículo sin caballos, lo que había querido desde hace muchos años atrás pero no había podido. Lo que construyó fue una especie de caballo mecánico con ruedas en el año de 1817 (Herlihy 2004; Penn 2011). A este objeto lo llamo "Laufmaschine" (maquina que corre), el cual fue eventualmente conocido como "velocípedo", "Draisine" o "caballo de hobby".



Draisine aleman. NSU Museo, Neckarsulm

Su diseño era muy básico, solo con dos ruedas unidas con un asiento acojinado en el marco y una barra para poner los brazos. Para este diseño no se podía maniobrar ni frenar, esto sumado a los caminos mal hechos y a las colinas que podías bajar hacían de su uso, una actividad peligrosa que tuvo ciertos momentos de popularidad entre las clases más altas que podían costear construir un objeto como este. A principios de 1860 un mecánico francés en un taller de carruajes de París llamado Pierre Lallemond recibió el encargo de un drasine para reparación y con la inquietud de saber si era posible mantener el equilibrio, maniobrar y pedalear al mismo tiempo por lo que le agregó unos pedales a la rueda delantera (Bjiker 1995; Epperson 2010). Pierre se mudó a los Estados Unidos buscando impulsar el comercio de este nuevo objeto con pedales sin éxito, mientras que su ayudante en París lo empezó a fabricar teniendo mucho éxito.

A su regreso descubrió que su invento había generado un gran agrado entre la gente, para convertirse en la primera manufacturera de bicicletas de gran escala. Con este diseño



Bicicleta de rueda alta

su popularidad también creció, empezaron a iniciar clases de bicicleta, un grupo de gimnastas viajaban con este objeto en lo que ya se denominaba como “viaje en bicicleta”. Sin embargo seguía siendo incómodo y por su difícil maniobrabilidad y tosco uso fue rápidamente prohibida en las aceras de las calles.

Eventualmente la construcción del objeto fue perdiendo popularidad entre los talleres de carruajes hasta que una nueva generación de herreros y mecánicos de Francia e Inglaterra empezaron a modificar su diseño para hacerlo más eficiente. Esto lo lograron haciendo un marco más liviano con otros materiales. Otra mejora que se realizó fue hacer más grande la rueda de adelante, lo cual hacía que fuera más rápido. Para lograr esto sin hacer el diseño excesivamente pesado, empezaron a hacer las ruedas con alambres de acero delgado y tensados para conservar su forma. Es este mismo diseño que continua usándose hasta ahora como rayos en las llantas. Las ruedas se hacían con caucho sólido y la delantera era mucho más grande que la trasera por lo que empezó a conocerse como “bicicleta de rueda alta” o como “ordinaria”.



Foto de grupo de club de ciclistas de rueda alta. 1895

A partir de la guerra Franco-Prusiana de (1870-1871) las únicas fábricas capaces de hacer el diseño eran las de costura, producción que se mantuvo por tal motivo principalmente en Inglaterra. Este tipo de bicicletas fueron las que tuvieron verdadero éxito, tanto en Europa como en Estados Unidos, al formar los primeros grupos de ciclistas de personas muy privilegiadas (ya que seguía siendo muy cara su producción), manteniendo una conducta casi militar en el grupo con rangos y uniformes de tipo militar (Herlihy 2004; Mackintosh and Norcliffe 2007). Estos grupos eran tan importantes socialmente que las personas que viajaran en bicicleta y no fueran parte de ningún grupo eran discriminados y catalogados como intrusos del espacio público y de la paz ciudadana.

Aunque su producción haya sido ya de gran escala y su uso muy difundido por las ciudades, la bicicleta de rueda alta tenía muchos defectos como la dificultad de montarla con la gran altura que tenía, incluso con frenos era muy difícil de parar y, cuando chocaba con un gran bache, la gran llanta delantera hacía que el conductor saliera disparado hacia delante, generando grandes lesiones y a veces la muerte. En el año de 1885, el inglés James Starley reconoció todos estos defectos y se puso a trabajar en un nuevo diseño que resolviera estos problemas generando lo que se conoció como la “bicicleta de seguridad”. El resultado era una bicicleta mucho más fácil de montar, con dos ruedas del mismo diámetro y un marco de forma de diamante que las unía. Los pedales localizados en medio de ambas ruedas conectadas por engranes y una cadena a la llanta trasera. Las ruedas incorporaron el nuevo diseño del irlandés John Dunlop de llantas neumáticas. La descripción y el diseño muestra esta culminación de la bicicleta que conocemos hoy en día, incluso cuando la tecnología la haya mejorado, este es el punto en el que el diseño se “estabilizó”.

Fue tal su impacto que crecieron las fábricas, se mejoraron los procesos de construcción y se automatizaron muchos procesos de producción. Además, la calidad de los materiales mejoró. Este ahorro y eficiencia industrial con el cual se producía hizo que su costo se redujera y se difundiera entre más sectores de



La bicicleta segura Rover diseñada por Starley, Starley and Sutton, Coventry

la población, por lo cual su difusión y uso fue tan grande que este periodo se reconoció como el primer boom de la bicicleta. Es este punto en el que tantas personas la usaban que se organizaban en grupos que exigían mejores vías. Se generaban tantas bicicletas que la tecnología involucrada evolucionaba: dentro de las ciudades existían muchas escuelas de manejo y talleres que las reparaban.

Este fue el preámbulo que hizo que en algunos países el automóvil se produjera y usara con tanta rapidez ya que los procesos constructivos y mejoras en la fabricación de la bicicleta sirvieron mucho a los primeros prototipos de automóviles como son la fabricación de tubos, balines y líneas de producción. También fueron los caminos que exigieron los ciclistas los que posteriormente usaron los automóviles, así como la normatividad y papeles sociales en las conductas de la ciudad.

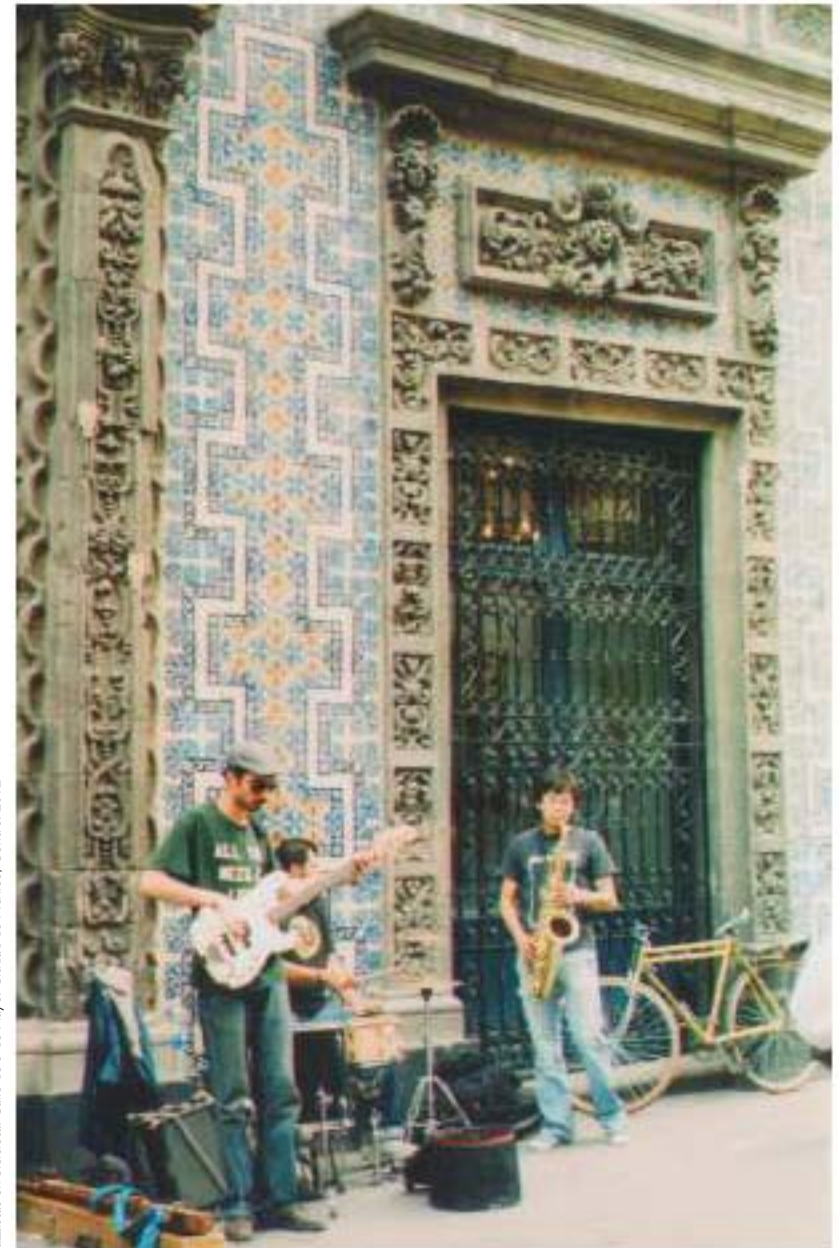
BREVE HISTORIA DE LA BICICLETA DESARROLLO NACIONAL

El estado en el que se encontraba México, al contrario del contacto recurrente que se generaba entre Europa y Estados Unidos de América, dio como resultado que los primeros vehículos de locomoción humana llegaran al país a mediados de 1888. En ese momento eran conocidos como bicislos y únicamente los usaban las clases más privilegiadas (Álvarez 2009). Esto se debía a que, al igual que en Europa, seguían siendo vehículos costosos y de baja producción, más aparte del costo de importación.

Estos primeros bicislos eran pesados y toscos, lo que provocó una alta molestia entre la gente ya que a diferencia de las ciudades europeas contemporáneas, los carruajes eran escasos, de tal manera que el peatón tomaba el derecho de la calle. Esto tuvo como resultado que el gobierno interviniera y decretara acciones para proteger a los ciclistas ante el descontento y protestas de los transeúntes.

Eventualmente, así como en el resto del mundo su uso se empezó a incrementar a tal punto que se registraban casi 4,000 bicislos en la ciudad (lo que para este momento, considerando que la ciudad creció exponencialmente hasta el siglo pasado, significaba un gran número de estos). Esta popularidad resultó en la formación de clubes, incluso desfiles en el Paseo de la Reforma. Tuvo tal importancia en la ciudad que planeaban utilizarlo como vehículo del ejército (López 1982).

Ya comenzado el siglo XX con la paulatina industrialización de la bicicleta y la economización de ésta, empezó a dirigirse a sectores de la ciudad no tan privilegiados, empezando a convertirse en un objeto popular mientras que el automóvil intervino para quedarse como el vehículo de la riqueza y el



Jazzistas en bicicleta. Calle de 5 de Mayo. Ciudad de México, Centro. 2012

progreso. Eventualmente empezaron a surgir también los tranvías en la ciudad, esto combinado con el crecimiento de la ciudad dio como resultado que la bicicleta quedara como un medio alternativo y menos usual de transporte en la ciudad.

La nueva tendencia del uso del automóvil eventualmente empezó a relegar a la bicicleta, dejándola como un medio de transporte de los sectores sociales más bajos. Son estas personas las que no pueden costear un auto e incorporan la bicicleta como el medio eficiente, barato y versátil para transportarse. Son estas características que distintos grupos económicamente activos aprovecharon para llevar a cabo sus tareas como lo pueden ser los panaderos, afiladores, carpinteros, plomeros, jardineros, vendedores de tacos, repartidores, carteros, vendedores de obleas, etcétera [1] usos de este medio de transporte que se ha mantenido hasta nuestros tiempos (Álvarez 2009).

Al igual que en otros lugares del mundo, eventualmente, la bicicleta fue considerada como un objeto que forma parte de la infancia de cualquier niño, al seguir el proceso de la vida moderna hasta poder tener un automóvil. Característica por la cual las bicicletas que usan las personas de escasos recursos son de reuso, es decir, son aquellas que usaron niños y después dejaron, convirtiéndose en el transporte de uso diario de otras personas.

Por otro lado, elementos como el ciclismo deportivo, el uso de la bicicleta como objeto recreativo y el boom de los noventa de la bicicleta de montaña, han resultado en un gran crecimiento de mercado. Incluso sin ser objeto de uso diario para la mayoría de las personas, se estima que México produjo alrededor de 1.5 millones de bicicletas en el 2003, la mayoría de estas para exportación (Censo económico INEGI 2004). Inclusive con tanta producción y uso que se le da, ha sido muy difícil incrementar su uso como medio de movilidad.

[1]. Este tipo de referencias a estos sectores también pueden ser vistos en distintos tipos de manifestaciones artísticas como lo son películas, murales o fotografías, donde reflejan el progreso con automóviles y a las clases sociales bajas con la bicicleta. En el cine se puede ver "El bombero atómico" o "El campeón ciclista" entre otras para entender los significados que se le daban al ciclismo en esa época.

Panadero en bicicleta. Medios del siglo XX.



En años recientes se ha convertido en un elemento a reconsiderar en la ciudad. Inclusive con todo su pasado de marginación y desuso, hoy en día se está convirtiendo en un elemento relevante para la ciudad, no solo en la Ciudad de México si no en todo el país como se puede observar en Ciudad Juárez, donde se realizaron 400 km de ciclovías. La ciudad de León ha creado conexiones al centro de la ciudad a partir de ciclovías. Otros estados también han situado como prioridad y como elemento indispensable para la salud de la ciudad.

La historia nos da un escaso pero importante panorama del arraigo que nos llega como herencia. Memoria que se convierte en algo real en la sociedad respecto a este objeto. Sin embargo, hoy en día en algunos estratos sociales es más difícil que te digan que “la bicicleta es un objeto de pobres” especialmente por la buena publicidad que se le ha dado. Aunque no hace muchos años lo escuchabas continuamente. Esto es un ejemplo de cómo cambia la sociedad y que se le pueden dar otros papeles a la bicicleta como un objeto antropológico. La cultura de la bicicleta, así como la cultura en general, cambia fácilmente, especialmente en puntos de conflicto como el que hoy en día está sufriendo la bicicleta.



Bicicleta-alebrrije. Un ejemplo de las transformaciones que se le da a los objetos por sus significados. 2012

LA BICICLETA COMO OBJETO ANTROPOLÓGICO

Los objetos, creados por el hombre o utilizados por el hombre, tienen un significado mucho más amplio del que cualquier diccionario nos puede dar. Cuando la Real Academia Española define la bicicleta dice: ‘Vehículo de dos ruedas, normalmente de igual tamaño, cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de un plato, un piñón y una cadena.’ Esta es una definición académica lo suficientemente buena como para que cualquier persona que la haya visto pueda vincularla con tal definición, sin embargo, la antropología del diseño va mucho más allá en lo que se refiere a definir un objeto.

Los antropólogos tienen una manera de ver las cosas muy distintas a la de cualquier persona, es por esto que cuando se empezó a realizar una antropología de los objetos, estos encontraban significados muy profundos de los mismos en la cultura ya que lo que las personas piensan como definiciones de sentido común regularmente ni tienen sentido ni son comunes. La antropología del diseño encuentra lo extraordinario en lo cotidiano, en lo que nosotros pensamos como natural (Vivanco 2012).

Estos significados que se le dan a las cosas tienen una temporalidad propia, y los antropólogos coinciden actualmente que la cultura se crea y recrea todo el tiempo (Vivanco 2013) y lo que antes significaba una cosa, ahora significa otra, es por esto que también es destacado preguntar ¿cuándo es la bicicleta? Para poder indagar más profundamente en lo que significa en un lugar y momento determinado.

La Antropología y el diseño le dan a los objetos un mundo de significados que dependen de cada sitio, incluso de cada persona. Los antropólogos tienen esta visión de ver por encima

de lo que vemos y darle esta cualidad única a todo que pasa desapercibida para cualquier otra persona. Fernando Martín Juez da un acercamiento bastante claro de lo que significan los objetos: “Piensa en un papalote, objeto hecho con una estructura de madera o similar con un recubrimiento de tela o sintético con una cuerda para sujetar, sin embargo, para el artesano que los hace, este objeto significa un trabajo honesto, para un espectador podrían ser un recuerdo nostálgico de la infancia, mientras que para una niña podría significar imaginar que ella está allá arriba, como un pájaro, y ver las montañas desde esa altura” (Juez 2002). En este sentido la bicicleta es mucho más que un vehículo de dos ruedas, normalmente de igual tamaño, cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de un plato, un piñón y una cadena, es lo que cada persona ve en este objeto, sus experiencias personales, sus ilusiones, recuerdos, emociones, etcétera.

La antropología del diseño en toda su extensión se encarga de analizar un objeto desde el origen de su materia prima, lamentablemente, ya ha pasado mucho tiempo desde que tanto las materias primas, como su fabricación y venta se realizaban en un mismo país. En este momento hacer un ejercicio que encuentre el origen de los objetos desde su materia prima es un viaje que te lleva a diversos países, donde esta puede venir de muchos lugares del mundo, materias primas que se convierten en componentes en otros países y que solo se ensamblan en el país que denota el sello de “Hecho en ...”. De tal manera, y para los objetivos de esta investigación, interesa más indagar en el sentido personal que durante el trayecto de la vida de un objeto tiene en contacto con las personas.

Como la historia del papalote, la persona que ensambla la bicicleta y la crea por primera vez siente que la bicicleta es su trabajo, el resultado de una actividad física de montar todas las piezas en su lugar significa para él no más que un trabajo con el cual puede subsistir junto con su familia. De manera similar lo puede sentir la persona que la transporta, así como la persona que la vende, siempre y cuando ninguna utilice la bicicleta para ningún otro propósito, de otra manera su idea cambia para



(Arriba) Logotipo de Pueblo bicicletero. (Medio) Foto de una bicicleta 2012. (Abajo) Uso cotidiano, en cualquier clima.

crear otra concepción diferente de trabajo y gusto, o trabajo y movilidad.

Por otro lado ¿Qué significa para la persona que la compra? En realidad no hay una respuesta sencilla ya que incluso cuando la hayas comprado, el uso determina de qué manera la significarás personalmente. De esta manera, alguien la pudo haber obtenido solo por la costumbre de tener una bicicleta almacenada en la casa, también puede considerarse como un objeto exclusivo de diversión, con el cual vas a los paseos sobre la calle de Reforma o una vuelta por el bosque de Chapultepec; en este sentido es un objeto lúdico, el cual muchas veces se asocia a la infancia con tu primera bicicleta, aunque las primeras bicicletas eran exclusivas de personas adineradas y adultas.

De tal manera una bicicleta puede significar muchas cosas. Un objeto lúdico, un recuerdo de la infancia, un objeto deportivo, incluso un fierro viejo en la covacha. El uso en el que la bicicleta como objeto tiene una presencia significativa en esta tesis es cuando este objeto es medio de movilidad para alguna persona. Bajo esta consideración de uso, esta bicicleta se transforma en un objeto que se convierte en una pieza natural del día a día, pero la interacción con el que la conduce lo hace distinto. Como lo dice John Howard en una observación: “La bicicleta es un curioso vehículo, su pasajero es su motor” y como después se detallará, guarda una especial relación en su uso, una conexión entre el sujeto y el objeto.

Los objetos pueden tener una vida en cuanto a su uso, y a lo largo de la vida del objeto puede cruzarse con distintas personas. No solo en la lógica mercantil de la fabricación, venta, uso y desecho. Estos objetos tienden a conservarse por el gran valor personal que tienen, el nexo que se genera por la interacción compleja entre el objeto y el sujeto hacen que deshacerse del objeto sea difícil, esto resulta en que en vez de desecharlo como basura se venda como un objeto usado o se cambie en los mercados de bicicleta que se hacen en determinado momento. Entonces existe otra persona en la línea de vida de la bicicleta, aquel que tiene un objeto transformado de alguna manera por su antiguo dueño, al mismo tiempo que desde el momento de

su adquisición ya tiene una serie de imágenes en su cabeza que valorizan el objeto, la ilusión de tener esa bicicleta que le gustó tanto, la imaginó usándola y transformándola a su gusto. Entonces vuelve a ser un objeto totalmente distinto, aunque físicamente continúe siendo el mismo.

A partir del siglo pasado y hasta ahora, la bicicleta hereda su desuso vehicular y el último “boom” que tuvo en las ciudades lo dejándolo como un objeto para niños ya que este es el preámbulo infantil de libertad y diversión. En general se pueden establecer tres climas en lo que se refiere a la bicicleta, el primero en el siglo XIX cuando la bicicleta se definió en un diseño seguro y eficiente, el cual, a partir de su industrialización se expandió a un costo más moderado. Años más tarde, ya con el automóvil dentro de las ciudades, alrededor de 1970 se crea la bicicleta de 10 velocidades, esto propicia otro “boom” en su uso. En ese momento en las calles de las pequeñas ciudades, las personas lo incorporaron como un sustituto viable del automóvil y otros medios de movilidad. Por último, ya en los años ochenta se crea la bicicleta de montaña. Esta bicicleta, distinta a todas las demás, tiene un enfoque totalmente deportivo y lúdico, es la bicicleta para la diversión y la aventura. Y tuvo tal impacto en la sociedad para la diversión que se continúa enseñando a los niños desde corta edad a montarla para paseos familiares y actividades infantiles. Esta faceta de la bicicleta dejó en claro el aspecto infantil y lúdico de la bicicleta, sin embargo, todas estas facetas guardan la bicicleta como un objeto que nunca se ha dejado de producir.

Son estas últimas consideraciones las que nos llegan hoy en día sobre la bicicleta. No se nos enseña a andar en bicicleta para ir a la escuela, se nos enseña a divertirnos y ver a este objeto como el preámbulo de una vida adulta con un automóvil. Por lo tanto cuando llega la vida adulta, el paso lógico es la aspiración a tener tu propio automóvil, como una evolución personal, dejando a la bicicleta como ese objeto de la nostalgia de la infancia y diversión. Esta visión la comparte gran parte de la población que tuvo su bicicleta en la niñez, y este mismo proceso que se menciona anteriormente lo explota General Motors al lanzar

una campaña publicitaria para estudiantes donde se ve a un estudiante en bicicleta escondiéndose por pena de una mujer en un con el slogan “la realidad apesta, afortunadamente el descuento GM para colegiales no”. [2] Esto manda un mensaje a toda la población universitaria de que el paso lógico ya que terminas tu carrera es tener un carro y empezar tu vida adulta como se supone se debe vivir la edad adulta .

Esto genera toda una polémica atreves de grupos ciclistas dentro y fuera de la universidad que denunciaban a GM como una empresa en contra del desarrollo sustentable, levantando muchas quejas y publicaciones en línea en contra de la campaña publicitaria. Incluso la marca más grande de bicicletas en el mundo, “Giant Bicycles,” respondió con una campaña publicitaria difundiendo una imagen donde se ve un embotellamiento vehicular, parados completamente, mostrando también el costo de venta y el costo por combustible entre una camioneta y una bicicleta. Por debajo se lee el slogan, “la realidad si apesta, por suerte las bicicletas no” y “deja de manejar ... empieza a pedalear”. [3] Esta actividad en contra de la publicidad hizo que GM se disculpara por la campaña y lanzó otra diferente para su descuento de colegiales. Esto nos quiere decir que la bicicleta está llegando a algo, que existe ya un grupo tan grande y unido de personas en bicicleta como para hacer que una de las más grandes compañías de automóviles se disculpe por su publicidad (Vivanco 2013).

La bicicleta ya le ha dado un giro a la trayectoria que había tenido a lo largo del siglo pasado. Se está llegando a algo con todo este movimiento, existe ya una conciencia de cambio y es tanto lo que está creciendo alrededor del mundo que cambiar prejuicios

[2]. Para ver la publicidad y algunas respuestas de la comunidad en línea, entre aquí: <http://bikeportland.org/2011/10/11gm-ad-urges-collegestudents-to-stop-pedaling-start-driving-60399>.

[3]. Respuesta de Giant a GM original esta aquí: <http://bikeportland.org/2011/10/13/giant-remakes-gm-ad-and-other-reactions-to-the-fiasco-60505>.

Publicidad lanzada por GM para estudiantes y graduados universitarios.

REALITY SUCKS

LUCKILY THE GM COLLEGE DISCOUNT DOESN'T.

In fact, it's the best college discount from any car company,¹ and can save you hundreds — even thousands — on an eligible, new Chevrolet², Buick or GMC. If you're in college, a grad program or even a recent grad...take advantage today and get a great deal on a new ride to call your own!

2012 Chevrolet Sonic Sonic 5 Door (S-MSP starting at \$15,995.00 MSRP of Sonic 5 Door 1.7 as shown? \$24,495.00 Preferred Pricing? \$28,202.00 Year Discount \$ 288.00	2012 GMC Sierra 1500 Sierra 1500 Reg. Cab WT 2WD (MSRP starting at \$22,940.00 MSRP of Sierra 1500 Extended Cab 4.2 2WD with optional equipment as shown? \$32,940.00 Preferred Pricing? \$31,509.24 Year Discount \$ 1,833.74
---	---

To save even more, combine your discount with most current incentives.

Stop pedaling...start driving.
Visit gmcollegedisc.com/save

Publicidad lanzada por Giant en respuesta a la publicidad de GM.

REALITY DOES SUCK

Luckily bicycles don't...

In fact it's the best thing you can do to save hundreds...even thousands of dollars a year. It doesn't matter if you're in college, young, or old. The only thing you have to lose is some weight...and the burden of fuel prices.

2012 Giant Escape 2 Retail Price : \$420 Yearly Fuel Cost : \$0	2012 Chevy Silverado LT Retail Price : \$27,300 Yearly Fuel Cost : \$3,600* <small>* based on 18k mi / year</small>
--	---

stop driving...start pedaling.
visit www.giant-bicycles.com to learn more.

GIANT

arraigados y emociones negativas hacia un objeto y todo lo que hace que una persona se mueva de cierta manera, pueda cambiar de manera sencilla, tanto es así que sin infraestructura ni apoyo ya se ven más bicicletas compartiendo la calle.

Como lo mencionábamos en la sección anterior, el cambio en la cultura se acelera en situaciones de conflicto. Existen muchas formas de aparición de coyunturas, las cuales pueden ser desastres naturales, guerras, crisis económicas, etcétera. Siempre existe una estabilidad previa, que en el caso de la movilidad era el momento en que la bicicleta era este elemento intruso e incómodo; después se dio un periodo de crisis, de conflicto, en el que se reconsideraron elementos de la cultura, hasta que finalmente se llega a una estabilidad diferente a la anterior. En el momento en que las bicicletas toman la calle para que en multitud se reclame un derecho de piso que también les pertenece, se crea un conflicto. Estimo que el primer paso para el cambio se da, casi sin quererlo, cuando se genera la primera ciclovía para llegar a Chapultepec. Escribo “casi sin querer” debido a que esta propuesta tenía un sentido muy recreativo. Esto se volvió un detonante de la discreta comunidad ciclista que empezó a abogar por ciclovías con un verdadero uso práctico. A partir de este momento todo se fue hacia arriba, los medios empezaron a hablar del ciclismo urbano, el gobierno le empezó a dar prioridad, y los primeros grupos empezaron a convocar a la gente para hacer crecer una comunidad ciclista. Este es el trayecto al que hemos llegado hasta ahora. El punto es no dejar que se pierda la tendencia hasta que se vuelva a estabilizar en un panorama donde la bicicleta ya sea parte innegable, usada y natural de la movilidad.

LA BICICLETA COMO OBJETO-MERCANCIA

La sociedad contemporánea globalizada, es una sociedad líquida, donde la única estabilidad reside en lo efímero y donde las formas sociales cambian antes de asentarse completamente. En esta cultura del cambio constante lo único que se mantiene como algo definitivo es la relación del sujeto de consumo y mercancía. (Martínez Hernaez 2009).

Estos conceptos de la sociedad y la vida como modelos efímeros que cambian todo el tiempo y no tienen una estabilidad en el tiempo Martínez Hernaez los moldea de la modernidad líquida establecida por Bauman (2004). En este sentido vale la pena mencionar que Bauman ve a las sociedades de la modernidad bajo la analogía de un líquido, el cual se remodela todo el tiempo. Piensa por ejemplo en la lava volcánica, la cual se hace costra por un momento pero en cualquier momento puede seguir en movimiento por los cambios de temperatura. Bauman nos habla de cuatro conceptos principalmente los cuales son ejemplos de esta sociedad efímera que reconfigura todos sus conceptos dentro de los cuales se encuentra la individualidad en la cual, a partir de toda la influencia de la sociedad y la vida contemporánea nos vemos inmersos en un mundo del consumo de necesidades ficticias. El modelo de vida, así como todo, sus características está en todo momento en duda y son fácilmente remplazadas, esto puede ser un arma de doble filo en lo que a esta investigación se refiere. Tanto puede que el ciclismo se meta en la vida de las personas como las personas pueden cambiar este medio por su principal condición, la moda.

“Comprar una bicicleta es una decisión consecencial” (Vivanco 2013). Cuando alguien decide comprar una bicicleta es una decisión que está rodeada de muchos factores. Este deseo puede ser impulsado por conservar una bicicleta en casa ya que tienes

(Página anterior) Luces para bicicleta. Derechos reservados de Revolights.



una guardada desde que eras niño, o cuando todo tu consciente apunta a moverte en bicicleta, decisión que tomaste por tener algún amigo que la usa o, por cierta conciencia ecológica. También puede ser motivado por estar harto del tráfico y el estrés del automóvil. De esta forma, nunca nada es tan sencillo como querer comprar solo por comprar. Todo tu entorno te moldea para tomar este tipo de decisiones, ya sea por influencia de la publicidad, de campañas gubernamentales, el internet o de la sociedad.

Incluso cuando la bicicleta haya sido uno de los primeros objetos de lujo de gran duración, este objeto ha encontrado en los accesorios y refacciones un espacio de comercio competitivo. Aún cuando la bicicleta en sí misma no se venda mucho, el servicio y todas sus partes ofrecen una oportunidad de deseo que promueve la eficiencia de su uso. Es esta clase de publicidad la que a finales del siglo XIX impulsó la equidad de género y la liberación femenina por su condición de ser un objeto de uso personal y que te puede llevar a donde te plazca, ya que no se necesitaba más de hombres que manejaran carruajes para llegar a algún lugar, evitándose esta privación de la movilidad femenina. Es esta misma publicidad hoy en día la que está impulsando el cambio de movilidad y generando un cambio en los problemas climáticos. Sin embargo, también son estos medios de comunicación los que promueven una imagen de la bicicleta como objeto infantil, incluso cuando las bicicletas infantiles tengan un porcentaje bajo comparado con las rodadas para adulto.

La bicicleta nace nuevamente después de ser casi olvidada como medio de movilidad en esta tendencia del deseo y necesidades creadas a partir del cambio en la movilidad de la ciudad bajo los esquemas de contacto humano. En el caso concreto de la Ciudad de México, este objeto es promovido como objeto de moda, susceptible al deseo de consumo efímero a partir de una cultura ciclista de otros países y a las tendencias del consumo ecológico. Mientras tenga este papel efímero donde su uso este ligado a un modo de vida específico, a una clase social y a una imagen de deseo cambiante en realidad no tendrá un espacio específico en la ciudad.



Imagen sacada del sitio web: fixiestudio.com (14.Oct.2014)

En este sentido es fácilmente reconocible su uso efímero al ser un modo de transporte extraordinario y especial, como objeto todavía no adoptado como parte de una naturalidad de la movilidad en la ciudad y, en este sentido, se debe tener cuidado hasta qué punto este objeto tendrá una trascendencia en el futuro de la ciudad.

La bicicleta en realidad nunca ha desaparecido desde su llegada a la ciudad, mucho menos ahora que ha tenido un auge a nivel internacional que nos llega como una estética de las ciudades de primer mundo, lo peligroso de esas imágenes de otros sitios es que son fácilmente corruptibles bajo el ojo de consumo que las trajo como objeto de moda. Pensemos, por ejemplo, cuando se habla de ser ciclista: en la Ciudad de México cualquier persona que vaya de un sitio a otro de manera regular en bicicleta es un ciclista y hasta cierto punto siente un orgullo sigiloso por ser ciclista [4]. Al contrario a otras ciudades como Amsterdam donde un gran porcentaje de las personas utilizan la bicicleta como medio primario de movilidad pero casi ninguno se considera ciclista. Como lo dice Kuipers Giseline, para los habitantes de la capital holandesa el uso de la bicicleta no es en sí un estilo de vida consiente, como tampoco una manifestación política, es simplemente una rutina del cada día, el único que es ciclista es el que también la saca a la montaña o a carretera los fines de semana. Estas contrastantes maneras de ver un objeto son resultado de una trascendencia en la historia de una ciudad y están ligadas con una relación comercial donde el “ser ciclista” tiene un significado de consumidor-mercancía con una trascendencia efímera que cambia con las nuevas tendencias de necesidades instauradas.

Bajo esta comparativa previa vale la pena mencionar que la bicicleta ha estado a los ojos de todas las personas en Amsterdam desde mediados del siglo pasado y vino como un movimiento contra automovilístico para desahogar las pequeñas calles Europeas (Soja 1992; Uitermark 2009; Furness

2010) que no toleraban ni una fracción del tránsito que tenemos en la Ciudad de México. Históricamente cuando en Amsterdam no toleraron más el automóvil y hubo movimientos políticos de jóvenes contra la polución y el consumismo -además de que fue desplazado por otros medios de movilidad, en México, este problema se resolvió haciendo las calles más grandes, circuitos rápidos y haciendo la ciudad más grande. Estas “soluciones” hasta el día de hoy siguen vigentes como alternativas viables que cada vez son más grandes y cuestan cada vez más dinero.

Con esto quiero decir que es reciente esta intención de liberarnos del dominio automotor en la ciudad y que conlleva un tiempo para adoptarlo con naturalidad y libertad; y también en esta parte se quiere exponer que si no llevamos una adaptación acompañada de la infraestructura necesaria es posible que la bicicleta detenga su auge comercial y quede de nuevo como un artículo deportivo y como medio de movilidad de un sector desfavorecido; es por eso que esta cultura ciclista pueda ser parte de este flujo efímero y cambiante de las sociedades contemporáneas de consumo que antropólogos describen (Bauman 2006). La infraestructura es especialmente importante en el sentido de que le da un lugar en específico y definitivo a la bicicleta, dejando siempre un vestigio de que este medio también pertenece a la ciudad.

[4] Trabajo de campo de narrativas con personas que usan la bicicleta como medio de movilidad.



Segunda parte

Dónde es la bicicleta

Sólo con una ardiente paciencia conquistaremos la espléndida ciudad
que dará luz, justicia y dignidad a todos los hombres. Así la poesía
no habrá cantado en vano.
Pablo Neruda

La ciudad es un organismo heterogéneo complejo, mutable e inestable, sin embargo, lo que muchas veces se olvida es que la ciudad está compuesta por ciudadanos, no la urbe como tal. La urbe funciona como el cascarón donde nos desenvolvemos como personas, la vida de una ciudad consiste de las personas, no de los edificios. Por lo tanto cuando se escribe de la ciudad en esta tesis se dejarán los mapas y todos esos datos de distancias en otros libros, así mismo omitiré los planes urbanos, su proyección en la ciudad, así como su huella en el territorio, que solo satélites y aviones pueden apreciar. Cuando se habla de ciudad normalmente se habla de infraestructura, de arquitectura, calles, avenidas, túneles, puentes, trayectos, nodos, distancias, áreas verdes, espacios públicos, etcétera. Pero es raro que un urbanista hable de sociedad o de comunidad emocional. La ciudad no es un cascarón de edificios así como un recorrido no es una calle con determinados kilómetros lineales, es una sucesión de experiencias, memoria y experiencia colectiva. Reconocer la ciudad como un compendio de imágenes es darle un giro a cómo se ve la ciudad, ya que cuando se camina o se va de un punto a otro no estás viendo tu recorrido como un mapa donde te faltan tantos metros para llegar a tu destino (Najmanivich 2005).

Para hacer este preámbulo un poco más claro pensemos en sitios violentados. Cuando una sola persona es violentada en un sitio específico, ese sitio se vuelve un sitio en conflicto solo para esa persona, sin embargo cuando una gran cantidad de personas son violentadas en un solo sitio, ya sea en un solo momento o en varias ocasiones, este sitio adquiere un significado de espacio violentado en la memoria de una sociedad específica (Lindon 2009). Así como estos espacios violentados, cada elemento de la ciudad tiene o una experiencia individual o un significado

colectivo [5] y al decir elementos se refiere a todo lo que hace ciudad, mencionando desde espacio, calle, estación de metro, hasta indigente, bicicleta, camión, etcétera.

Al hablar específicamente de la bicicleta, actualmente esta es vista como un objeto violentado por otros medios de movilidad. Existe una sensación de miedo respecto a la idea de manejar una bicicleta en la ciudad, sin embargo como ya lo dijimos antes, la cultura se crea y recrea todo el tiempo (Vivanco 2013) y una sociedad fluida e inestable como la que vivimos ahora como el modelo de vida moderno (Martínez 2009) nos permite cambiar estos conceptos fácilmente. Esta facilidad de cambiar significados hace que sea mucho más relevante la bicicleta ahora de lo que era cuando Marcelo Ebrard empezó los programas de movilidad sustentable hace 7 años. Las tendencias comerciales del consumo de la bicicleta como una nueva necesidad de moda es parte de este cambio, sin embargo, es la ciudad la que le puede dar un papel más definitivo en su uso.

La importancia que hoy tiene en nosotros tiene sus orígenes en la historia de la bicicleta en la ciudad y a sí mismo está ligado de manera muy estrecha con la llegada del automóvil. La bicicleta en la ciudad muchas veces va ligada a la idea de ecología y sustentabilidad, y es muy aplaudido entre las personas que alguien use la bicicleta ya que deja una menor huella de carbono en el mundo. Es el transporte verde por excelencia y es este mismo motivo lo que le da gran popularidad entre el gobierno y organizaciones privadas para impulsar este medio de movilidad. Sin embargo, cabe destacar que una bicicleta sirve para mucho más que para moverse y significa mucho más de lo que las personas se dan cuenta. Esto no significa demeritar su importancia ecológica con su impacto en las ciudades, es muy relevante pensar en medios de movilidad sin combustibles fósiles e impulsarlos para poder equilibrar el cambio climático, sin embargo, la bicicleta significa mucho más

[5]. Estos significados colectivos no son expuestos por una sociedad tan grande como la población de una ciudad completa, es en este punto donde el concepto de comunidad emocional de la que se hablara después tiene una importancia en la formación de estos significados de la ciudad.

que solo sustentabilidad, significa calidad de vida, ciudades equitativas y salud, así como igualdad social, cambio social e inclusión social, entre otras cosas.

Los medios de transporte, desde el punto de vista de la movilidad son vistos como medios para llegar de un punto A al punto B, en un determinado lapso de tiempo y con otra serie de consideraciones respecto a eficiencia económica y eficiencia energética. El transporte dominado por la postura ingenieril de la infraestructura piensa en los pasajeros como objetos que deben ser llevados de su hogar a su trabajo o cualquier otro destino que se necesite (Illich 1977; Sachs 1992). Por otro lado, es extraordinario el número de personas que salen a la calle y pasan horas en sitios llenos de personas, incluso cuando esto signifique pasar mucho tiempo en el tráfico o gastar dinero utilizando medios de transporte. Con las nuevas tecnologías de comunicación es posible (fantásticamente hablando) permanecer en tu casa todo el tiempo sin tener que salir para nada. Para el ser humano el contacto físico con otras personas es tan necesario como reproducirse, incluso tiene repercusiones psicológicas el aislamiento o la falta de contacto con otras personas.

Desde el punto de vista de la sociología, la proximidad juega un papel fundamental en la creación y progreso de la cultura, esto ha sido reconocido desde hace muchos años; lamentablemente tiene poco tiempo que los arquitectos empezaron a darse cuenta de que la proximidad en la ciudad tiene múltiples beneficios, no solo en su desarrollo personal y calidad de vida, sino también en la economía y desarrollo de un país.

La modernidad en este sentido nos dejó un vestigio de máquinas de habitar y medios de transporte increíblemente eficientes en su momento, bajo la perspectiva de la relación distancia-tiempo, y eso lo tenemos como base infraestructural en la ciudad que habitamos. Es especialmente importante el contacto y la proximidad en ciudades del tercer mundo, donde la mayor parte de la población llega de otros sitios para intentar tener una mejor vida, sin embargo estas personas llegan a formar parte de un establecimiento informal donde nadie se conoce, todos

son de distintos lugares y es difícil poder generar un concepto de ‘comunidad’ (Tönnies 2011) entre ellos y, por lo tanto, el fin común del progreso y el bienestar social. La movilidad, para este tipo de sociedades significa conocerse entre ellos, como habitantes del mismo sitio, por tanto el espacio común como el de una banqueta es importante pensando en que es el medio que ellos tienen en el espacio para poner atención en ver con quién comparten la calle, en vez de pensar en si el auto que viene puede pasar entre la persona y un carro estacionado.

Existe una de estas comunidades a la periferia de la ciudad de la que se va a hablar para dar ejemplo de las implicaciones del espacio y el sentido de comunidad. Esta comunidad a partir del dialogo y de la convivencia se puede reconocer el proceso que ellos llevaron a cabo para generar este sentido de comunidad, pasando de ser completamente extraños en un sitio de gran violencia y una alta tasa de suicidios gracias a la falta de oportunidades entre los jóvenes; a una comunidad con necesidades reconocidas, con una organización, solidaridad y una familiaridad que los reconocía como parte de un mismo cuerpo (Tönnies 2011) bajo la necesidad de cambiar el futuro de sus hijos. El espacio público y las calles fue factor determinante en esta organización que se empezó a generar. El espacio como la clave para el comienzo de la familiaridad y el dialogo, donde una salida al mercado podría significar hablar con otra víctima de los problemas de la colonia, compartir el transporte público podría significar reconocer el dolor entre los pasajeros.

La movilidad y la proximidad significa tener un contacto con el resto de las personas y tiene especial repercusión en la manera en que las personas viven en una ciudad (Urry 2002), sentirse parte de un todo, viendo el resto de las personas caminar y estar al lado de otra aunque jamás tengan una conversación (Gehl 2006). Un académico dijo “...medios de transporte no son simples conductos por el espacio. Barcos, buses, bicicletas, yates, trenes, y estaciones de entrenamiento espacial son el contexto de actos, dramas, experiencias e interacciones únicas” (Vannini 2009: 11). En todos los casos, los académicos coinciden en que los medios de movilidad están asociados con “distintivos

modos de ... vida, cada uno con ritmos característicos, preocupaciones e interacciones sociales” (Patton 2005). Aunque estas interacciones son generales para todos los medios de transporte, las velocidades tienen espacial repercusión en las interacciones que se generan ya que los sentidos se acostumbran a las velocidades que son humanamente posibles, por tanto entre mayor velocidad tengan estos medios de transporte, menos percepción de la gente se puede tener (Gehl 2006), por tanto “diferentes tipos de movilidad constituyen diferentes tipos de sociedades” (Urry 2007).

En este bloque hablaremos más a fondo de todo lo que se ha expuesto anteriormente, pasando por las distintas capas que genera de ciudad así como de su relación con la bicicleta como medio de movilidad. Se prestará especial atención a esta consciencia social de la ciudad como el contexto en el que se desenvuelven las personas como una espacialidad creada por imágenes, emociones, experiencias, memoria y significados. De tal manera se preguntan varias cosas como base para analizar la ciudad social: ¿qué sentidos corporales se nutren de la ciudad y cómo? ¿es la ciudad una idea social? Y si lo es ¿de qué maneras se construye esta idea? También nos preguntamos ¿las diferencias sociales como juegan en papeles donde se mezclan y se excluyen las clases sociales bajas? Y ¿qué significan los medios de movilidad y la proximidad en este papel? Y principalmente se pregunta ¿qué impacto tiene la bicicleta como medio de movilidad en la inclusión en todo este mundo social especializado y emocional?

CIUDAD Y LA CALLE



(pagina anterior) Calle peatonal Madero. Ciudad de Mexico, México. 2011
 (izquierda) Calle peatonal. San Cristóbal de las Casas. México 2014
 (centro) Calle peatonal. Oaxaca. México 2014
 (derecha) Calle peatonal. Oaxaca. Mexico 2014

Bajo una aproximación de hacer ciudad ¿Cuál es el elemento constante en cada uno de los rincones de la ciudad? Alberto Odériz (2014) se plantea esta pregunta para realizar un estudio de la Ciudad de México a partir de una elemento en conjunto, alguno que unifique la ciudad sin importar de que punto en esta megalópolis se está hablando, sin importar barrio o ciudad satélite que se trate o alguna denominación de origen. Y encuentra la idea de “la calle” como este símbolo de todo lo que no es adentro, del espacio que se comparte y en el cual la vida pasa. La calle no responde a ningún estrato social específico, no está condicionado por el uso de piso que tenga en los lotes que comunica, no tiene relación alguna con sus vecinos

arquitectónicos ni cambia cuando esta bajo el uso privado o junto a una plaza pública, claro que puede cambiar de escala, incluso puede desaparecer como calle y volverse una vialidad. La calle como idea es calle y nada más. Así como la palabra arte no existía en la primeras civilizaciones, al no haber algo que fuera arte y algo que no fuera arte la palabra no existió hasta que se hizo una disociación de las creaciones humanas, de la misma manera la calle no debió haber sufrido esta disociación entre espacio público y espacio privado sin embargo su posición definitiva en la ciudad y su significado social hacen que hablar de la calle sea todo lo que se comparte fuera de casa.

Al decir en la casa, en tu familia -voy a la calle- es esta declaración de voy a salir al espacio de todos, fuera del confort del hogar, al espacio compartido y donde todo puede pasar. La vida en la calle siempre está en movimiento y siempre está cambiando. El cascarón de edificios que delimitan la calle solo es una escenografía donde ocurren cosas todo el tiempo, no podemos dar fe de cada una de ellas y sin embargo hemos experimentado algún suceso extraordinario que salta a nuestra normalidad y hemos escuchado en exceso historias de algún encuentro casual, algún reencuentro inesperado, algún romance a primera vista, entre muchas otros sucesos que pueden ocurrir en el espacio “de todos”.

La calle como elemento de análisis sufre de una condición muy específica y es que no es un espacio en blanco. Tiene ya una forma definida con colores, cambios de nivel, simbología naturaleza, materiales, etcétera, estos elementos definen espacios virtualmente separados. Sumado a esto, al ser el espacio de todos y estar en constante cambio todo el tiempo, esto simplemente porque ahí ocurre la vida. La vida de la calle contemporánea no solo carga con personas, también carga una serie de objetos que transforman el espacio mismo; no solo va siendo moldeado por huellas y personas si no que sufre de contener objetos que crean ciertas barreras de este espacio de todos. En este sentido la calle ha encontrado su antítesis en el automóvil y la modernidad del siglo XX, diversas consideraciones del hacer ciudad bajo esta bandera vanguardista de la modernidad o la más nueva tendencia de implantar muros impenetrables pueden ser vistas en la tesis de Odériz (2014) sin embargo el automóvil, al ser medio de movilidad entra a ser elemento de investigación.

“El signo distintivo del urbanismo del siglo XIX fue el bulevar, un medio para reunir materiales y fuerzas humanas explosivos; el sello distintivo del siglo XX ha sido la autopista, un medio para separarlos” (Berman 2011) Estas separaciones pueden ser claramente vistas al encontrar líneas urbanas que disocian la ciudad antes de y después del automóvil. La manera de hacer ciudad cambio y paso de hacer calle a hacer vialidades, estas vialidades pueden ser vistas como murallas en la ciudad. La



Bulevard Manuel Ávila Camacho (anillo periférico)
Toma de Street View, Google maps.

muralla siempre ha sido un elemento defensivo, virtualmente impenetrable que demarca una situación del adentro y el afuera, sin embargo, la constante más grande de la muralla es que ha sido superada en todos los casos por el crecimiento urbano pero deja límites muy definidos que muchas veces se destruye para conectar de nuevo la ciudad. Esta lectura de la ciudad amurallada por vialidades puede ser vista al momento de pensar “de este lado de la vialidad es esto y del otro lado será otra cosa pero no es igual a esto”. Las murallas que crean la vialidades del Circuito Interior o el Periférico (entre muchas otras) ya delimitar los fracciones de la ciudad, separando radicalmente lo que es el interior y el exterior “violento, popular, desordenado, sucio, peligroso, etcétera” Dejando solo algunos accesos por puentes y pasos a desnivel. De cierta manera la única posibilidad de vincular uno del otro es por un transporte motorizado ya que en realidad no queremos que aquellas personas puedan entrar caminando a este interior

(profundizaremos en estas ideas en “ciudad y exclusión social”). Esta acción de murallas motorizadas están compuestas principalmente por el automóvil, en este sentido es importante en ver que es el automóvil en la calle.

Más allá de ser un medio de movilidad ¿qué es un carro? Como lo destaca Odériz, el carro es un apéndice de la casa. Que este apéndice sea también un medio de transporte es casi una casualidad. Como tal tiene sus ventanas para ver al exterior, te acoge cómodamente en un espacio aislado y acondicionado para poner tu música y tener una cápsula del hogar todo el tiempo de tu recorrido.

Bajo esta perspectiva del automóvil es como si la calle se hubiera convertido en un fraccionamiento que muta cada segundo, se define su mancha urbana en el tráfico y los semáforos solo para volver a disolverse y volverse a crear. Imaginemos un momento que se pudiera hacer una acción drástica en la ciudad que pareciera (de manera muy falsa) cumplir todas las necesidades de la ciudad, resolviendo el conflicto entre el carro y todo lo demás. Imaginemos entonces que de la noche a la mañana existiera una red subterránea compleja para carros, en la cual sales de tu garaje que esta acoplado a esta red y te llevará a tu trabajo sin ningún semáforo ni tráfico y especialmente sin el molesto contacto tan impredecible de la vida peatonal. ¿Qué pasaría con la ciudad entonces? ¿Sería todavía más atractiva la idea de tener tu carro y construir un garaje que te lleve a tus destinos en un instante? No olvidemos que ahora la vida en la calle vuelve a ser de todos, y no existe la máquina frenética que te pueda atropellar y matar, puedes caminar sin mirar a los dos lados de la calle a alguna estación de transporte y llegar también a tu destino. Cada persona pensará lo que sea de estas dos opciones pero eventualmente la gente también necesita estar en este lugar de todos y en esta situación hipotética habrá quien se compre un carro y viva esta vorágine de movilidad y también habrá el que no quiera transportarse siempre en un túnel y siempre estar aislado del exterior.

Una situación hipotética similar se encuentra en la película de “Yo Robot”[6] En la cual puedes comer, leer o realizar una investigación homicida en la comodidad de tu carro automático, este te deja en la entrada subterránea de un edificio y sin entrégale las llaves a ningún valet tu carro se estaciona en una maquina enorme y te lo saca automáticamente incluso antes de que hayas salido del edificio. Lo curioso, o más bien, lo más humano de esta película es que en primer lugar, el edificio, al que se puede llegar por un subterráneo, tiene un número de personas al nivel de calle importante, se ve lleno de personas caminando y hablando entre ellas al exterior. En segundo lugar, la calle en este futuro automatizado y robótico es el espacio donde se pelea contra la modernidad, este espacio de todos donde todos podemos tener presencia y voz.



(abajo) Escena de la película “Yo Robot” [6]

[6] Yo robot (película) 2004. Dirección de Alex Proyas.

En este sentido la calle tiene una serie de problemas, mas sin embargo la vida en la calle se mantiene “¡que ruido y que bulliciosa muchedumbre de gente a pie y a caballo! Mas parece una feria que una calle”[7]. Es el espacio de comunicación social, de teatro, de fiesta, es el espacio del tianguis y al mismo tiempo es el espacio de reflexión, del amor, del romance, entre muchos otros usos peatonales. La vanguardia ahora apunta a ciudades más humanas, con menos automóviles y mayor calidad de vida, en esto la Ciudad de México no debería retrasarse a la vanguardia.

Bajo lo dicho anteriormente, fraccionar la calle, acoger a mas objetos metálicos que a personas y poner muros ciegos y anónimos se vuelven el contario de la vida de la ciudad. Y en este contexto habría que preguntarse ¿dónde entre la bicicleta en este paradigma de la ciudad a partir de la exploración de la calle para la vida de la sociedad? Para llegar a esto primero deberíamos pensar a la sociedad como un organismo complejo que así como la ciudad, nunca para de cambiar y siempre está sujeta a la vorágine de la modernidad (Berman 2007).

[7]. Francisco Cervantes de Salazar. Diálogos descriptivos de la Ciudad de México de 1554.



San Cristóbal de las Casas. México 2014



Valdivia, Chile 2012



Uso de verano de una fuente en Santiago, Chile 2012

CIUDAD SOCIAL



Calle de Moneada. Ciudad de México, México. 2012.

La sociología contemporánea ha encontrado una oportunidad de investigación en lo que se refiere a pensar a los sujetos sociales como actores corporizados y sensibilizados en el tiempo y el lugar. El pensar en las personas como sujetos intrínsecos se convierte en una falacia donde cada vez es más evidente que las personas se construyen a través de sus emociones, su cuerpo en el espacio y en su relación con otras personas. La espacialidad es ahora relevante para la sociología tanto como para la ciudad es relevante la sociedad compuesta por sujetos corporales y emocionales. Pensando en estos sujetos afectivos que vuelcan sus emociones significadas por el espacio y su propia corporalidad como el medio como se mueven.

Primero cabe destacar la visión del sujeto corporal como elemento de análisis, para generar una visión transversal de la sociedad. Ya desde hace tres décadas la sociología y las ciencias sociales le han dado un papel fundamental en lo que se refiere a la generación de sociedad (Giddens, 1995; Elias, 1990; Martuccelli

y de Singly, 2009). En cualquier caso, se ve que los sujetos son los que producen o reproducen la sociedad. Este sujeto de estudio está muy ligado a lo previamente mencionando de que es el sujeto invariablemente quien ejecuta la acción. Hay una relación de acción y sujeto es la que forma esta figura del sujeto social quien cuenta con la capacidad de para transformar su realidad.

Estos giros recientes que ha realizado la teoría social sobre el sujeto por encima del actor muestran una visión de la sociedad como algo orgánico y en constante cambio, visión contraria a la vieja visión estructuralista o superorgánica que indica que los actores tienen un papel en dinámicas preconcebidas, una vida social preconfigurada, presupuesta. Este avance le da una visión a la vida social como algo que puede cambiar todo el tiempo. Los sujetos cambian las estructuras y todas las construcciones sociales en cualquier momento, incluso cuando ya eran papeles aceptados y adaptados por la sociedad como correctos, transgredir lo que era aceptado. Esta capacidad creativa de los sujetos se entrelaza con tendencias de repetir, reiterando lo establecido instaurando patrones de comportamiento cotidiano.

Este sujeto/actor da la posibilidad de trabajar en un análisis de prácticas sociales bajo las acciones que realiza. Estas acciones no son resultado de un pensamiento propio si no es la imagen de un comportamiento compartido por una sociedad, de los sentidos y orientaciones, mundos de memoria y fantasía individual y colectiva. El sujeto corporizado es este que se vincula por sus sentidos con el mundo, de esta manera el cuerpo se vuelve también una pieza importante en esta tendencia contemporánea de pensar en sociedades corporizadas y le otorgan centralidad al sujeto en la Sociología del cuerpo (Le Breton, 2008).

En estos nuevos paradigmas de la sociológica cabe destacar que incluso con estas nuevas miradas que le dan luz a sociedades más complejas todavía existen vacíos que se deben llenar para comprender a estos sujetos corporales, el más destacado es la relación de la condición espacial en el sujeto social (Gieryn, 2000) entendiendo la espacialidad como algo tanto objetivo

como subjetivo. La sociología olvida este espacio como un elemento a considerar en lo que se refiere al sujeto corporal con sus sentidos vinculados con la exterioridad, tanto social como espacial dentro de un momento.

Por el otro lado, en este análisis transversal de la ciudad tenemos los estudios urbanos como teorías que piensan en la espacialidad de una manera en la que la sociología todavía no se ha inmerso demasiado. Los estudios urbanos y la geografía urbana encuentran también una ausencia muy importante en lo que se refiere a un estudio profundo de su materia, ya que los sujetos o actores de la ciudad no tienen un papel tan importante como la espacialidad. Sin embargo, dentro de estos campos, así como la teoría social vislumbra un acercamiento a la espacialidad los estudios de geografía humana o geografías de género han mostrado un interés cada vez más creciente en lo que se refiere al entendimiento del sujeto corporal y emocional. Uno de los conceptos clave que se ha desarrollado en la geografía cultural es la de *embodied* que tiene una relación espacial del sujeto muy estrecha, este concepto es cada vez más usado entre geógrafos, generado un entendimiento cada vez más profundo ya que, aunque al principio era un concepto ambiguo y nada claro, su uso constante en teoría de Geografía Cultural lo ha desarrollado y explorado cada vez más.

De manera esquemática se puede ver que en el concepto de *embodied* destaca la corporización de las relaciones sociales, políticas y culturales en el espacio, de manera que el espacio, el territorio y el paisaje se vuelven parte de esta reproducción social ya que su participación está ligada a la corporización de las relaciones sociales (Winchester, Kong y Dunn, 2003). Esta visión de la geografía humana puede ser claramente vista en las relaciones de violencia o miedo que se sienten en un espacio, esto es determinado por lo corporal del sujeto que genera una perspectiva social y de acción respecto al espacio. También cabe destacar la relación de los sujetos de la ciudad y los sitios que se frecuentan, como puede ser el mercado y las relaciones sociales que interactúan dentro de él; o la afección a un sitio que produce una marcación del resto de los lugares como pueden

ser las señalizaciones de arte urbano hacia una sociedad concreta. “Así, al concebir al sujeto espacialmente se reconoce que nuestro actuar en el mundo hace y modela los lugares y al mismo tiempo, deja en nosotros la marca de los lugares que habitamos” (Lindón, 2009).

La ciudad entonces es el escenario donde los sujetos actúan, crean y recrean la sociedad. La espacialidad de la ciudad está vinculada y creada en si misma por el gran conglomerado de personas. Como sujetos experimentando situaciones que generan una visión compartida, “La espacialidad de la ciudad siempre refiere a mundos muy diversos, tanto en lo que respecta al sujeto como también a los lugares [...] Tanto la ciudad como la vida urbana que se despliega y se recrea constantemente en ella, constituye un ámbito de la vida social fértil para adquirir inteligibilidad a través de los planeamientos anteriores sobre el sujeto y su quehacer espacializado” (Lindón 2009). Es en la ciudad donde se representan todas las acciones sociales, la ciudad es un espejo de la sociedad, tan cambiante, orgánico y mutable como lo son las sociedades formadas por sujetos a partir de una visión colectiva. Esto puede ser visto no solo desde el despliegue social que se vierte hacia la calle en colectivos que transforman la ciudad por su corporalidad; la estructuración misma de la ciudad está vinculada al modo de vida de las personas. Su uso, desuso, sus espacios de miedo, memoria, de interacción o de tránsito, así como sus usos de suelo están determinados por sujetos, pero siempre vinculado a la sociedad.

La ciudad como tal es el todo, desde el rascacielos hasta la alcantarilla, de tal manera la calle se vuelve el sitio idóneo para un acercamiento más estrecho con estos sujetos-corporales, los sitios cerrados tienen una connotación más personal y privada vinculado a ese espacio mismo pero la calle siempre mantiene una relación estrecha con las acciones del sujeto, “las prácticas que despliega cada sujeto se relaciona con la de los otros.” (Lindón, 2009) Por tanto en estas dinámicas continuas, múltiples sujetos interactúan en un sitio específico en un lapso de tiempo efímero y fugaz, estas personas se distancian pero

en su recorrido se vuelven a encontrar con otras personas para tener otras dinámicas sociales en otro lugar; así se va generando la construcción socio-espacial de la ciudad de manera permanente, fragmentada pero siempre interconectada (Lindón, 2009). La calle y el espacio público se funden con estas dinámicas sociales que crean una ciudad en la sociedad, una ciudad intangible en la mente compartida de las personas, esa calle que se vive de tal manera para una sociedad o en el caso específico que nos interesa, ese medio de movilidad que se vive de cierta manera para la sociedad. Estos papeles que llevan a cabo los sujetos en la espacialidad de la ciudad son analizados socialmente como micro-situaciones. Estos micro-situaciones muestran las interacciones normales que se han generado como sociedad en conjunto, visto de otra manera es la representación de las dinámicas sociales de la ciudad como situaciones cotidianas, generalizadas y aceptadas.

Estos focos de análisis dan luz a lo que se vive todo el tiempo en la ciudad y espacialmente a la parte emocional de las personas en el espacio. La emotividad se vuelve parte fundamental en los papeles de los sujetos y el espacio ya que la sociedad crea conceptos emocionales de los espacios de manera individual y conjunta. Esta componente afectiva es la que significa al espacio como por ejemplo, sitios de una memoria agradable y placentera o como sitios de peligro y miedo. Los sujetos como parte de un conjunto colectivo tienen ya una preconcepción del lugar por estas construcciones que se dan continuamente de interacción, narrativa y experiencia “estas componentes afectivas y emocionales tienen conexiones con construcciones subjetivas, como los imaginarios sociales, los imaginarios urbanos, los fantasmas y fantasías sociales, que regulan las prácticas y estados emocionales” (Scribano, 2008) . De tal manera, la ciudad que pensamos o creemos tangible y real es resultado de la interacción del espacio con las personas que lo han vivido y lo han significado a través del tiempo, estos focos de análisis son la ventana para vislumbrar un entendimiento de las dinámicas sociales que se viven en la ciudad.

Bajo este modelo de análisis, se pueden notar las prácticas sociales relacionadas a los medios de transporte, desde la visión de los imaginarios sociales asociados a cada uno de ellos, así como su interacción conjunta en la ciudad. Los medios de transporte vinculan a la sociedad dentro de la ciudad, cada medio de transporte es adoptado por distintas sociedades y como tales, estas sociedades interactúan con otras sociedades generando una visión alterna a partir de la interacción y una visión de la calle. De esta manera cada medio de transporte es significado a partir de estas dinámicas continuas.



(pagina anterior) La vida en la ciudad. Calle Madero. Ciudad de Mexico, Centro. 2012
(arriva) Manifestacion en el D.F. descargada el dia 14.Oct.2014 del sitio lagazzettadf.com



CIUDAD Y EXCLUSIÓN SOCIAL



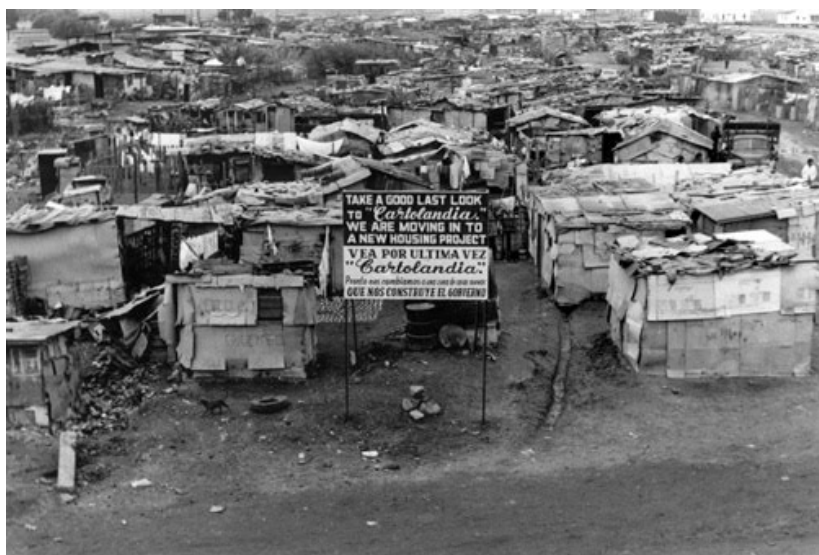
Recorrer las calles de cualquier ciudad de América Latina, para un transeúnte atento cuyas experiencias de vida se traman en sus vivencias como sujeto nacido, crecido, formado y deformado en países periféricos, implican toda una disposición corporal y subjetiva particular [...] Resultan entonces 'múltiples' los relatos de/sobre la Ciudad, pero la materialidad de los mismos se constituye a partir de la tríada cuerpo-clase-espacio.
Espoz, 2009

Este concepto de clase social nos refiere definitivamente a los distintos barrios que se arman dentro de la ciudad. La imagen de la ciudad que se teje entre los sujetos tiene este vínculo con un barrio y un lugar dentro de la cartografía; de esta manera, cuando se piensa en barrios y perspectivas de la ciudad esto depende de la clase social a la que se pertenezca. Las personas crecen con una carga de símbolos e imágenes que se instauran desde la niñez para tener una visión del resto de la ciudad a partir de narrativas o de los medios de comunicación. Estas ventanas que tienen cada clase social difícilmente cambian ya que la dislocación social, desde el diseño de la ciudad hasta los medios de movilidad, no permiten una interacción donde la gente construya sus propios conceptos de esta relación de sitio-clase social.

Belén Espoz (2009) propone esta perspectiva de las distintas aproximaciones de la ciudad a partir de una construcción social del estrato de la población desfavorecida y de cómo los medios de comunicación terminan por definir por completo las diferencias entre los barrios y la imagen de los sujetos viviendo en ella. Se enfoca principalmente en el caso de la ciudad de Córdoba, Argentina, donde en el 2004 se lanzó un programa de reubicación para las personas que sufrieron una serie de inundaciones de las "villas miseria" en la que habitaban,

dejando en claro la calidad de sus viviendas de muy precaria condición y estado de vulnerabilidad. Estas personas fueron trasladadas a una serie de edificios construidos fuera del anillo urbano, fuera del centro económico y productivo, lo cual marcó en definitiva su condición de pobreza.

Teniendo ya un sitio definido con servicios, escuelas, comercio y el resto de las cualidades que mantienen una ciudad, la autora define estos desarrollos como ciudades-barrio. Sitios donde ahí dentro se desarrollaban sus vidas sin la necesidad de salir de esas nuevas ciudades. Si las “villas miseria” ya tenían esta condición de espacio del horror y violencia, estas imágenes son transportadas a las “ciudades-barrio” redoblando los procesos de estereotipación/estigmatización de estos sujetos como los “otros” dentro del ambiente del centro de la ciudad, teniendo una imagen como de fantasmas en el espacio público, desvinculando lo que son los habitantes del centro de la ciudad y estos sujetos habitantes de la miseria y la violencia de la ciudad.



Ciudad Perdida. Cartolandia. Foto sacada del sitio: animalpolitico.com el 15. Oct. 2014

La falta de medios de transporte entre las ciudades-barrio y la ciudad, solo suficiente para las personas que trabajan en la ciudad, trata de separar las distintas condiciones de habitabilidad para que este choque de imágenes vinculado al horror quede lejos del sujeto pasivo. Como si esta demarcación no fuera suficiente, también existe una difusión del miedo como mercancía que expone a los sujetos de estas condiciones de vulnerabilidad y miseria como personas que violentan el espacio público, le dan una imagen de raza, vestimenta y comportamiento propio de esos sujetos vulnerables. En el espacio público, estos fantasmas no propios del centro de la ciudad mantienen en los habitantes del centro este vínculo con ese “otro lugar” donde el resto de los fantasmas habitan, sitios donde es muy difícil tener un contacto personal y por lo tanto no se desea acceder. De tal manera no puede existir una vinculación sin la preconcepción del miedo con estos sujetos que marcan como si todos fueran violentos y todos fueran de la manera que nos han hecho creer o como los muestran en distintos medios de comunicación.

La fundación “Servicio País” en Chile [8] trata estos problemas de la creciente desigualdad social y exclusión social, principalmente en los sectores donde la política pública no llega, comunidades lejanas de las grandes ciudades y con problemas de vulnerabilidad y pobreza. Su objetivo principal es la participación social y la integración de las comunas para lograr un nuevo sentido de comunidad después del golpe de estado y los problemas de exclusión que se desarrollaron a partir de la dictadura. Esta integración social solo es posible a partir de la vinculación entre los sujetos, la proximidad que hace generar el sentido de comunidad; y con este sentido de comunidad poder tener una mejor calidad de vida gracias a la cooperación social y al crecimiento económico.

[8]. La fundación Servicio País para la superación de la pobreza nace en 1995 gracias a la participación de jóvenes interesados en la complicada situación de vulnerabilidad en la que estaban inmersas estas localidades aisladas. <http://www.serviciopais.cl/>

El contraste entre lo que se hace en la ciudad de Córdoba con estas ciudades-barrio y la cooperación voluntaria que regenera los lazos casi perdidos en las localidades aisladas en las comunas de Chile (En Chile las regiones se dividen en comunas, no en municipios) no solo es un contraste de escalas urbanas si no la implicación de la unión de los sectores sociales para la cooperación social y la superación de esta condición de pobreza. Mientras que una propuesta se dedica a aislar a este sector desfavorecido en un lugar difícil de salir y todavía más difícil de llegar; para dejar a estos fantasmas que no pertenecen a la ciudad lejos, donde el ojo del resto de las personas no pueda ver la miseria y el horror de estos sitios aislados; la otra propuesta busca la interacción y la cooperación a través de proximidad entre los sujetos y las oportunidades de poder crecer económicamente como comunidad, no como sujetos individuales. Por lo tanto ¿Es posible tener una estrategia de regeneración de sentido de comunidad y oportunidades para la superación de la pobreza en una escala tan grande como las grandes ciudades? Y todavía más importante para esta investigación: ¿Qué papel tienen los distintos medios de movilidad en esta integración social?

En el texto de Tönnies (2011) se expone que esta comunidad está prácticamente perdida en la manera de vínculos que él manifiesta; para él, la ciudad de la sociedad occidental tiene un destino definitivo que es que todos seamos comerciantes en la ciudad, que nuestras relaciones sean de asociación por nuestras necesidades y que mas allá de eso, no exista una comunidad emocionalmente vinculada. Han pasado más de cien años de este texto y si bien las ciudades continúan siendo centros de comercio y de asociación maquinada como él lo describe, es innegable el sentido de comunidad que se genera especialmente en sociedades de crisis, esto no es solo evidente en los movimientos ciclistas que se agrupan como comunidad para exigir respeto; es mucho más importante pensar en las periferias de la ciudad donde algunas sociedades se crean de la nada con personas que vienen de muchos estados de la república, y a partir de circunstancias de crisis, estas sociedades empiezan a hacer comunidad con un interés en conjunto, ya

no solo como núcleo familiar si no la familiaridad de toda la comunidad [9].

La movilidad, la ciudad y la proximidad generan en estas sociedades condiciones de vida y de interacción social. “Considerar el diseño de una ciudad en su ‘arquitectura’ y su ‘estética’, es una forma de considerar la materialidad de los imaginarios que se tejen a partir de las posibilidades de habitarla, recorrerla, compartirla[...].” (Espoz 2009); y generar la posibilidad del vínculo social que va uniendo a los sujetos a partir de un espacio compartido e inclusivo. La ciudad se vuelve entonces el espacio compartido, la movilidad: la opción de juntarse en el trayecto y tener la posibilidad de correlacionarse dentro de ese espacio compartido y la proximidad la cualidad de terminar de tejer ese vínculo social y generar la posibilidad de hacer comunidad. En esta relación de cuerpo y espacio (anclado a una temporalidad histórica particular) hay una vinculación visible; esta permite dar cuenta de los tipos de intercambio/interacción, es decir, socialidad y socialización dentro de esta materialidad de la ciudad en relación al tejido de un imaginario configurado por las percepciones/sensaciones del espacio-tiempo (Espoz 2009). Este imaginario es ajeno totalmente al diseño ya que este tejido que se forma es a través de la experiencia del espacio, la cualidad que tiene el espacio es que es libre de contener fenómenos sociales de vinculación, exclusión y hasta violencia, en este sentido el diseño se vincula más a la posibilidad de una vinculación por sus cualidades espaciales.

La movilidad en esta dinámica es el uso del espacio de un punto a otro, pero es espacialmente en estos trayectos donde se forman estos vínculos de interacción social (Gehl 2006), donde la gente se empieza a reconocer como parte de una misma localidad y es en estos trayectos donde se empieza a dar la comunicación (verbal y no verbal). La vista es el sentido que más vincula a la gente, es este sentido el que reconoce el desapego entre una persona

[9]. Estas comunidades son parte de un trabajo de diseño participativo vinculado a los programas de participación ciudadana y del presupuesto participativo y se ha detallado en un capítulo anterior.

u otra, mediante el cual se reconoce la oportunidad de generar estas primeras aproximaciones a partir del lenguaje no verbal (Urry 2002). Pero este vínculo visual depende en gran medida de qué tan visible eres y qué tanto puedes ver al resto de las personas, es entonces donde los distintos medios de movilidad se vuelven realmente importantes para la proximidad social ya que los medios de transporte mantienen una velocidad y una proximidad con las personas distinta. Como lo plantea Gehl (2006) lo más humano para reconocer el espacio y a las personas es idealmente desde una perspectiva detenida, esta visión de la ciudad y la gente se va haciendo cada vez más escasa mientras se vuelve más rápida, de esta manera vemos menos al caminar, todavía menos al correr y así sucesivamente hasta el automóvil que mantiene una velocidad donde casi no se puede reconocer a nadie.

Con todo lo anterior bajo consideración ¿qué papel cumple la bicicleta o podría cumplir? La ciudad en este momento tiene la mayor cantidad de bicicletas en las zonas de bajo nivel socio-económico, teniendo a Iztapalapa con mayor número de viajes con el 28% (EOD 2007) lo que nos da a entender que son los lugares donde más se usa este medio de movilidad. Lamentablemente en esta ocasión las tendencias de las clases altas no influyen la mentalidad de estos sectores, por lo que, mientras que en Reforma aumento 1,722.9% en el 2010 y 34.2% en el 2012 las tendencias de movilidad en estos sectores bajos siguen manteniendo la aspiración a poseer un automóvil, no sólo por sus trayectos si no como un muestra del poder adquisitivo que pueden llegar a tener.

Estas son las diferencias en cuanto a la forma de pensar, apoyadas substancialmente por las grandes campañas y programas que se dan al centro de la ciudad en comparación al poco desarrollo que se muestra fuera del centro. En este sentido se está dando mucho mayor apoyo al centro, mientras que fuera del centro la gente todavía quiere definitivamente su carro, aunque le signifique gastar la gran parte de sus recursos.

Sin embargo, son estas poblaciones bajo el estado de vulnerabilidad que podrían ser socialmente beneficiadas por este tipo de transportes. La convivencia nace del contacto y las posibilidades de comunicar. Esta convivencia es básica para el desarrollo comunitario y la eventual progreso socio-económico para salir del llamado estado de vulnerabilidad que tienen estos sectores de la ciudad. En este sentido se debería apoyar también a lo largo de toda la ciudad pero de otra manera. Difícilmente programas de ecobici funcionarían en estos sectores, sin embargo el tener un espacio seguro en los CETRAM o estaciones de metro apoyarían tener una movilidad sobre una bicicleta. Ambos sectores de la población son igualmente importante para su propio desarrollo ciclista, por un lado el centro de la ciudad y sectores económicamente estables ayudarían principalmente a reducir en número de automóviles, mientras que los sectores vulnerables tendrían la equidad de vivir en una ciudad para todos los estratos (no solo los que puedan poseer un automóvil), también podrían empezar a desarrollar comunidad en sus colonias y poder crecer en conjunto.



Ciudad de Mexico desde el aire. Foto sacada del sitio web: controversia.com.br el 15. Oct. 2014

CIUDAD Y PROXIMIDAD

Las ciudades son un conjunto de muchas cosas: memorias, deseos, signos de un lenguaje; son lugares de trueque, como explican todos los libros de historia de la economía, pero estos trueques no son solo de mercancías, son también trueques de palabras, de deseos, de recuerdos.
Calvino 1998

Proximidad, esta clase de contacto es irremplazable, existe algo en movernos en la ciudad y la proximidad entre nosotros que nos arroja a esta vorágine y nos hace vincularnos con el resto de las personas hasta cierto punto.

En un modelo de vida como el que vivimos ahora, con tantos medios de comunicación, posibilidades de estar lejos y conectarte con todo el mundo, no solo con las personas pero también conocer ciudades enteras ¿Por qué viajar? ¿De qué nos sirve la movilidad? Estas mismas preguntas se las planteó John Urry (2002) hace catorce años cuando la tecnología en comunicaciones no era lo que es ahora y, sin embargo, la movilidad en la ciudad sigue creciendo. Virtualmente hablando es posible vivir encerrado en tu casa y trabajar, comer y tener una vida sin tener que salir jamás, incluso conocer el mundo a partir de imágenes, videos o modelos virtuales interactivos de ciudades o sitios turísticos. Sin embargo el ser humano jamás podrá desvincularse del contacto social, salir al espacio público e interactuar con la ciudad y la gente; incluso cuando existan peligros, espacios mal diseñados o que no permitan un buen contacto social. Elementos que Alberto Oderiz describe como enemigos de la calle.

Siguiendo con lo que plantea John Urry(2002), el nos habla no solo de la necesidad laborar de tener contacto frente a frente, como los estudios indican, un gerente pasa mas de la mitad de su tiempo en contacto frente a frente con las personas a las que dirige. También el contacto con la familia y seres queridos son puntos en los que difícilmente un contacto artificial puede tener el mismo efecto que el contacto real. En este sentido es virtualmente imposible que las personas dejen de transportarse. Incluso cuando cada vez sea mas fácil trabajar a distancia, esta personas que trabaja a distancia ocupara su tiempo libre en recorrer la ciudad, encontrarse con algún ser querido incluso visitar algún bar local cada noche. Bajo esta necesidad de viajar nos plantea seis razones por las cuales las personas tienen que salir de sus hogares para transportarse:

-Obligaciones económicas, familiares, legales u otro tipo de viajes que necesiten a un tipo genérico de personas.



Dos mujeres. San Cristóbal de las Casas. México. 2014

-Obligaciones sociales: como personas con las que tienes que ver por algún motivo pero es necesario tener un contacto personal, cara a cara para cualquiera que sea el motivo.

-Obligaciones de tiempo: como aquel tiempo con seres queridos y familia. Solo por el placer de verse.

-Obligaciones de lugar: Como aquellos viajes e un sitio específico por disfrutar del sitio.

-Obligaciones de vida: como aquellos eventos que necesitas experimentar con todo tu cuerpo y no como el video en la TV.

-Obligaciones de objeto: La firma de algún contrato, la compra de algo o cualquier viaje que sea con el propósito del objeto mismo.

En este sentido, las razones están dispuestas para realizar viajes toda nuestra vida, algunos con el sentido económico de ganar o gastar dinero, otros con el propósito del placer de sentir con más que los ojos. En este sentido el transporte es indispensable en la gente, casi como una obligación personal la gente tiene que salir a la calle. En este punto es relevante pensar de que manera llega a su destino ya que como ya hemos mencionado no es tan sencillo como pensar en el punto A al punto B. Y como gran parte de su vida depende de ello (desde económicamente a personalmente) el transporte no solo condiciona un desarrollo económico (Echenique 2007) en la ciudad si no también determina la calidad de vida de las personas de la ciudad.

Ahora, no solo es cuestión de conectar a las personas en un lugar, el trayecto en si mismo también esta lleno de contacto con personas. Como lo dice una y otra vez Gehl en sus investigaciones publicadas, las personas también disfrutan del hecho mismo de ver otras personas y compartir un espacio, como estar en una plaza publica y tener algún tipo de nexo con alguna persona en la terraza de algún café sobre la plaza. Los trayectos son realizados en un espacio compartido y esta proximidad determina la comunicación y los lazos que se generan o su puedan llegar a generar entre las personas. Los



Siluetas en el Monumento a la Revolución. 2011

medios de movilidad moldean este contacto por si mismos, el espacio compartido de la calle y de la ciudad en general esta siendo reconfigurado todo el tiempo ya que existen objetos que delimitan el espacio total de la calle, un automóvil puede ser una barrera entre los peatones y el flujo vehicular, así como un árbol con su pedazo de tierra. En este sentido, los cambios de nivel, las barreras virtuales, las barreras físicas (ya sean definitivas o temporales) hacen del espacio publico compartido un espacio indefinido y de exclusión, haciendo que las oportunidades de conectarte con otra persona se reduzcan.

Los medios de movilidad involucran barreras. Su condición física y espacial tiene barreras que separan ya sea física o virtualmente. Un cristal es una barrera física que encierra a un automovilista de todo el exterior, sin embargo, también la disposición de los camiones en conjunto con barreras sociales

que impiden que se hablen los pasajeros son difíciles de romper y sin embargo se rompen en algunos pocos casos. Inclusive, el caminar al lado de alguien (siendo este caso en el que difícilmente se ven barreras físicas o virtuales) socialmente no permite el contacto personal, sin embargo el contacto existe y sin palabras la gente empieza a comunicar.

El acercar a la gente es clave para el desarrollo, sin embargo la escala de la Ciudad de México así como también los modelos de vida creados en la ciudad y otra serie de consideraciones hacen difícil el contacto entre la gente, la ciudad debería apuntar a acercar a las personas, este acercamiento tiene repercusiones en e desarrollo, especialmente de las sociedades vulnerables de las que ya hablamos.

Caminar es el medio idóneo para generar proximidades entre las personas, sin embargo, en una ciudad tan grande es imposible moverte a tus destinos a pie. Es por esto que la bicicleta tiene tal importancia ya que tiene una aproximación más cercana a la peatonal aunque sigue siendo lo suficientemente eficiente para realizar tus traslados. Más aún, las personas en bicicleta tienen una cierta estima por sus compañeros ciclistas. Como una comunidad que tiene un modo de vida, costumbres y conocimientos; la bicicleta genera una cultura a partir de la desigualdad social, esta desigualdad se encuentra inmersa cuando los medios de transporte privado y publico no dan el respeto que el ciclista necesita y les gritan o empujan a las banquetas con sus capsulas de acero. Hablar de una cultura de la bicicleta tiene dos distintas aproximaciones, una donde todos tienen una concepción cultural de este objeto y otra donde los ciclistas generan construcciones sociales y artísticas.

Esta cultura ya está creada y puede ser vista distintos días donde grupos se han formado, impulsados por la curiosidad con el único nexo de reconocerse ciclistas, estas personas se aproximan y generan comunidad exactamente como Tönnies lo describe (2011), la cual vincula y facilita el contacto con el resto de los ciclistas; estas personas se saludan desde lejos o en direcciones contrarias, y hasta pueden mantener conversaciones generadas de la nada ya que al contrario de caminar o conducir,



Portada del libro: mañana salimos de Jean Bobet.
Colección Leyenda

un ciclista no tiene miedo a ser asaltado por otro ciclista en esta ciudad, ni está encerrado como para no poder hablar con otra persona. También cabe destacar que conducir desnudo es una manifestación artística de estos círculos, llevar cierta ropa o adornar la bicicleta es tan importante como la bicicleta misma.

Como ya lo mencionamos anteriormente este tipo de contacto entre la gente genera la posibilidad de que las colonias se junten y puedan desarrollar comunidad y de tal manera progreso social. Sin embargo esta proximidad llega a cada persona, en cada rincón de la ciudad, sin importar tu nivel social, desde algún vagabundo que recibe un poco de comida de algún transeúnte hasta alguna persona con su Lamborghini dándole el paso a algún caminante sirve para conectar a la gente, no en un sentido directo si no como una red invisible de nexos entre la gente. Es por esto que existen las plazas publicas, los parques, jardines y otros espacios de contacto entre la gente. Incluso las escasas banquetas sobre las grandes vías rápidas o las generosas banquetas de Reforma podrían ser el espacio para que se genere una interacción entre los actores de la ciudad incrementando su calidad.

Los medios de movilidad y el estado pausa en la ciudad demarcan la manera en como las personas viven la ciudad Esta manera de vivir tiene especial repercusión con la calidad de vida y el progreso de la ciudad, de tal manera pensar en apoyar ciertos medios de movilidad, es desarrollar la calidad de vida de la gente. La bicicleta juega no solo un papel determinado de cumplir ciertos kilómetros lineales para transportarte, juega un papel en el contacto entre la gente y de estar mas juntos como ciudad.

CIUDAD INVISIBLE

Toda la sociedad global contemporánea viene de un esquema occidental europeo; y como tal es una sociedad que tiene a los ojos como principal medio de percepción del exterior y todo los demás sentidos quedan relegados y demeritados.

Desde los griegos se ha hablado de la vista como el sentido que nos conecta con el mundo, son los ojos los que nos hacen reflexionar acerca de todas las cosas. Así mismo Santo Tomás describe a la vista como el sentido de la cognición intelectual; en el renacimiento la vista era el más privilegiado de los sentidos dejando al tacto como lo sucio y pegado a la tierra y al polvo (Pallasamaa 2005). A partir de que los europeos llegaron a América tuvieron la estabilidad económica de conocer el resto del mundo, empezar a colonizar y explotar y teorizar los sitios a los que llegaban, como tal estuvieron en América y África, sitios que denominaron como lugares de salvajes por su precaria vestimenta y escasez de objetos que acompañaban sus vidas, lo único diferente entre estas dos culturas era su conciencia de los sentidos y la prioridad que se le da a cada uno. Estos dos continentes tenían un entendimiento de los sentidos distinto al de los europeos y como tal su desarrollo intelectual no ofrecía el desarrollo de una materialidad que respondiera al oculismo y se dedicaron a profundizar en los demás sentidos.

Las ciudades ahora son el resultado de estos contrastes y han hecho que el proyecto moderno se dedique a satisfacer el atractivo visual. La fotografía viene a explotar este factor como proyección de un edificio como objeto enfocado, dejando todo lo que el ojo capta como vista periférica como sobrantes de la imagen que reside en el objeto mismo incluso cuando haya estudios médicos que digan que la vista periférica es más importante en nuestro sistema perceptivo y mental

(Ehrenzweig 1975). Ángel Martínez (2007) destaca la rapidez con la que la sociedad se construye y reconstruye bajo la fluidez de la vida moderna, no hemos acabado de apropiarnos de una tendencia cuando nace otra en un derroche de imágenes. El ojo es el sentido del cuerpo más rápido y en la vida moderna es el único que puede llevarle el ritmo a este derroche de nuevas imágenes de las que hablamos. El problema de este efímero modelo de vida y esta tenencia de hacer arquitectura y ciudad es que “la visión periférica nos integra en el espacio, mientras que la visión enfocada nos expulsa de él convirtiéndonos en meros espectadores” Pallasamaa 2005).

La ciudad vive esta misma tendencia de lo ocular centrado. El resto de los sentidos no tienen lugar si se piensa en llegar a cierto sitio y llegar rápido. Con el modo de vida que llevan todas las personas, la rapidez es lo único que importa y el automóvil es el atractivo visual de movilidad que se presume rápida; es en este punto donde la bicicleta rompe el esquema de ver y ser visto, es muy claro que el objeto (bicicleta) sufre de este modelo al ser visualmente atractivo y personalizado por cada usuario para ser visualmente único (Vivanco 2013) pero tiene una relación con el sujeto mucho más profunda y sensorial.

Mientras que un carro mantiene una relación estrictamente visual con las personas desde que se mercantiliza, se exhibe en una caja de cristal y se usa con interiores atractivos visualmente y teniendo en conciencia en todo momento lo que le mostramos al mundo con nuestro carro; la bicicleta tiene esta otra cara con relación al cuerpo y a los sentidos. Si bien la bicicleta también es parte de este papel mercantil del sujeto-mercancía del que ya se habló, tanto su apropiación y personalización como la experiencia del uso de la bicicleta es mucho más compleja que cualquier de los otros medios de movilidad.

No son solo las personas las que actúan en la bicicleta, la bicicleta también actúa en las personas al extender su eficiencia humana muscular y la energía entregada de un modo específico, así como restringiendo sus movimientos y requiriendo ciertas habilidades y acciones corporales para conducirla (Wilson 2004). Toda

la actividad tiene relación con la física incluyendo conceptos como la inercia, fricción, fuerza, y gravedad (Jones 1970). La estabilidad viene de la geometría, la distribución de la masa, el efecto giroscópico (Jones 1970; Wilson 2004). Es así como la experiencia de la bicicleta es una conglomerado de actividades que se aprenden con el tiempo, la habilidad de no caerte de este objeto de un solo eje requiere que todo el tiempo se gire el volante en la dirección contraria, así como inclinar tu cuerpo. Estas habilidades se quedan grabadas en el subconsciente como memoria muscular y es por esto que dicen que aprender a usar una bicicleta es algo que no se olvida fácilmente ya que tiene una relación muy estrecha entre el cuerpo y el objeto. Puede ser tal la conexión sensorial que uno tenga con su bicicleta que pueda manejar, incluso girar sin tener las manos en el manubrio y esto se pierde cuando se usa otra bicicleta con la que te tienes que reconectar sensorial y físicamente. Todo esto pasa de manera ya natural, “lo que nos sube a la conciencia, sin embargo, son las sensaciones que la bicicleta provoca, ya que extienden las capacidades dinámicas del conductor y la interacción con el suelo: la sensación de velocidad, la excitación de los pulmones, el viento en el cuerpo, el dolor o fatiga en las piernas, la sensación de miedo o excitación o maestría [...]” (Vivanco 2013) generan un trayecto complejo que no está ligado a la parte visual, que juega con todos los demás sentidos, el tacto con el viento, con el suelo, con los pedales y el manubrio; el olfato de reconocer una avenida llena de contaminación o reconocer el aire fresco de un parque, sentir los olores de algún sitio de comida, y así se pueden describir muchas cosas, experiencias que son sensaciones de todos los sentidos menos de la vista.

Esto no quiere decir que el sentido de la vista no sea relevante, de hecho es el más relevante de todos ya que es el más rápido, el sentido en el que más confiamos para decidir si algo es seguro o no pero no es el único. Pero existe una ciudad escondida en la ciudad que no vemos, una ciudad que se toca con gusto al pasar por un camino bien hecho o mal hecho, una ciudad que se escucha al ritmo del escándalo que los motores y cláxones producen, sonido que bien podría cambiar por el silencio de un pequeño atajo por un parque. Pensar en una ciudad escondida

de la ciudad misma es la clave para llegar a lo más profundo del ser humano, ya hablamos de la rapidez y de la vida moderna pero como John Urry (2002) nos explica que incluso con tanta tecnología que nos podría desligar del transporte físico tenemos la necesidad de salir y sentir con más que la vista que lee un mensaje de un amigo o ver tras una pantalla a tu familia. Pallasamaa (2005) nos habla de esta arquitectura desenfocada, esta arquitectura que nos envuelve al hacernos cómplices del espacio y no espectadores. La ciudad tiene esta cualidad de envolvernos o de desligarnos de los espacios, de pasar lo más rápido posible por las salidas del tren suburbano o de godearnos por los rincones del barrio de San Ángel.

La bicicleta, en este punto se vuelve el parteaguas entre lo eficiente y lo humano. Te conecta con esta ciudad invisible mientras que al mismo tiempo tienes una velocidad promedio mayor a la del automóvil [10], velocidad suficiente para reconocer el espacio y tener tu propio espacio. No existe una estética de la emociones (William 2009) pero las sensaciones construyen nuestro mundo exterior, y les dan significados a los espacios. Diseñar pensando en los sentido es clave para trascender en los usos del espacio y crear nuevos conceptos respecto a un medio de movilidad así como cambiar significados emocionales respecto a esta actividad. Tener la libertad de no sentirte en constante peligro, y disfrutar del viento, el paisaje y del sol que atraviesa las frondas de los árboles como lo hacen los peatones pero mantener la velocidad promedio que hace a este medio de movilidad tan competente es reconocer la ciudad invisible y hacer infraestructura con potencial del cambio social (Pérez 2013).



Tercera parte

(de) **Quién es la bicicleta**

De mi madre aprendí que nunca es tarde, que siempre se puede
empezar de nuevo, ahora mismo le puedes decir basta a los
hábitos que te destruyen.
Facundo Cabral

Perception is reality. Famosa cita americana encontrada especialmente en textos de política, sociología, psicología, entre otras disciplinas donde los resultados dependen mucho de la percepción del ser humano. La percepción para este texto lo significa todo ya que la percepción de los distintos medios de transporte determina como se mueve la gente; lo que se percibe nunca va a ser la verdad absoluta de nada de lo que sentimos, de tal manera que algo seguro puede ser inseguro para otra persona, algo natural, puede ser totalmente desconocido por otra persona.

De tal manera, cuando a algún ciudadano de Ámsterdam que usa la bicicleta de manera diaria se le pregunta cómo se siente al usar la bicicleta lo común sería que no sintiera nada especial (Kuipers, 2012), ya que es algo tan natural como nosotros en México tomar algún transporte público o el automóvil; es simplemente la manera de ser de las cosas, la manera de ser de la movilidad.

El concepto de seguridad, como ya lo mencionamos, está totalmente ligado a la percepción de las personas, estas percepciones generan construcciones sociales, por lo tanto el ciclismo urbano, como medio de movilidad, tiene una construcción específica que determina en gran medida la cultura del ciclismo en la ciudad.

El ciclista urbano, como objeto de conceptos sociales, es visto con cierta percepción de inseguridad, incluso cuando él, como ser individual se sienta seguro moviéndose en bicicleta. La manera en la que se siente un ciclista que ha llevado este medio de transporte por cierto tiempo no es tan importante como una persona “no ciclista” que tiene toda una cultura formada acerca

del ciclismo urbano (para el objetivo principal de esta tesis en específico), afortunadamente, la mayoría de los antropólogos de estos días dicen que “las personas crean y recrean la cultura todo el tiempo, (...) también reconocemos que la (re) creación de la cultura es un proceso impugnado que involucra política, poder y desigualdad social” (Vivanco 2013).

La manera natural de ver el ciclismo urbano en Ámsterdam es un proceso cultural, es por eso que el estudio etnográfico de percepción tiene una importancia muy importante para la transformación de la cultura de la movilidad y debe de abarcar diseño de infraestructura, política, medios de comunicación, educación y desigualdad social percibida.

Johnn Urry (2007) acierta en su investigación cuando dice que “distintos medios de movilidad constituyen diferentes sociedades”. El trabajo de campo que se desarrolla en este capítulo parte del concepto de “Comunidad Emocional” como propuesta hipotética. Estas son comunidades emocionales dependen del medio de movilidad que usen primordialmente. Son vistas como sociedades que comparten una visión de la ciudad y una visión de sus actores de la ciudad de una manera muy específica y distinta a las de otras comunidades (Rosenwein, 2006); así como una emotividad significada a partir de las experiencias y eventualidades que han percibido en su espacio en el que llevan a cabo su trayecto, las imágenes que rodean su actividad y la percepción de la ciudad. Como ejemplo de esto podemos pensar en una persona sentada en el transporte público viendo hacia la calle, esta persona ve a un ciclista esquivando un taxi recogiendo pasaje, por lo que el ciclista se abre a los otros carriles pasando entre dos carros; todo este evento es una dinámica social del transporte donde existen actores, espectadores y objetos, en este caso el espectador que ya mencionamos puede sentir miedo, mientras que el automovilista (si no está acostumbrado a compartir la calle con la bicicleta) puede sentir enojo o miedo, mientras que el ciclista podría no sentir nada ya que es algo muy común en los trayectos que se generan sin la infraestructura. Estas emociones son nacidas a partir de todo nuestro conocimiento de los demás

actores de la ciudad, bajo otra perspectiva, este evento pudo no haber causado ninguna emoción por que en el imaginario social de cada comunidad emocional ese evento no refiere a algún otro evento peligroso.

Estas emociones demarcan nuestra percepción de los medios de movilidad y si como espectador del transporte público sentí miedo por el ciclista ahora tengo una memoria del miedo respecto a la bicicleta. En este sentido sí se está trabajando con narrativas de la ciudad de cierto medio de movilidad, esta visión de la ciudad, a parte de las nociones de seguridad y el significado del miedo de una comunidad será compartida hasta cierto punto con las personas que tienen el mismo medio de movilidad.

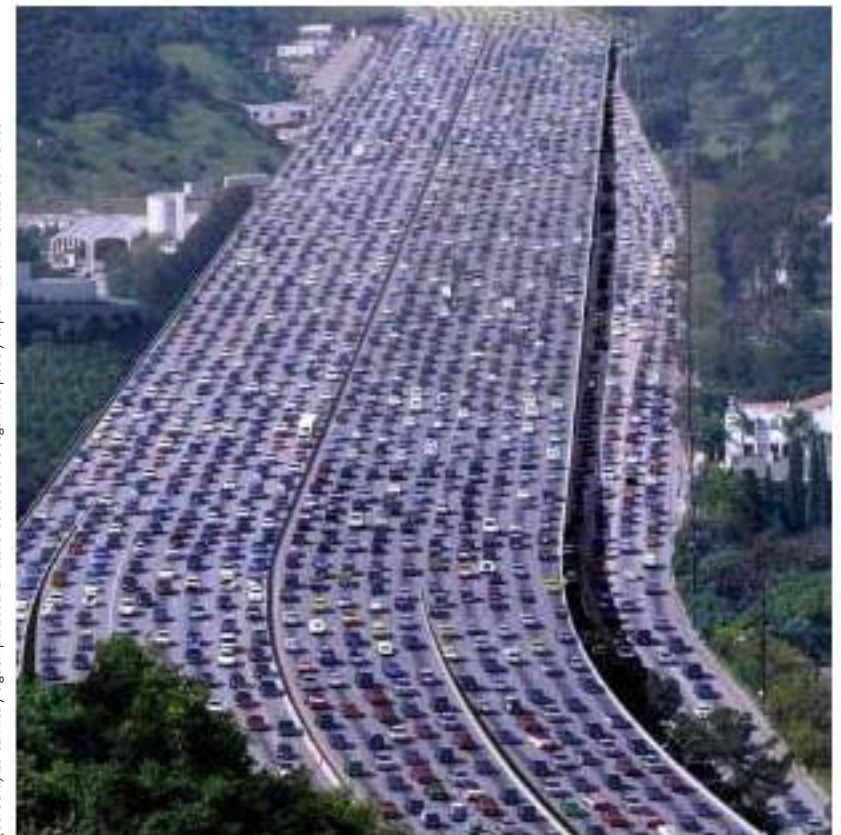
LOS ESPECTADORES DEL CICLISMO

Los miedos son individualmente experimentados, socialmente
construidos y culturalmente compartidos.
Reguillo 2000



Los espectadores del ciclismo pueden ser visto como cualquier persona que tenga contacto como tercera persona en la dinámica del ciclismo urbano. Son estas personas las que se hacen una idea en la cabeza a partir de su experiencia visual con estos personajes de la calle, son estas ideas las que moldean la ciudad en su cabeza y como lo indican los modelos de investigación social, estas personas son sujetos que conforman a un grupo social y por lo tanto, su perspectiva es reflejo de sujetos que comparten un ambiente similar, en este caso, cada medio de movilidad. Principalmente nos interesa saber qué

es lo que piensan los automovilistas, siendo estos los que conllevan más problemas para la ciudad, desde sus emisiones de gases invernadero por cabeza (promedio de 1.3 personas en promedio por automóvil) hasta la saturación la cual afecta la efectividad los medios de transporte colectivo, a excepción del metro. Lo que se presenta a continuación nace a partir de un análisis de las encuestas: Muévete en bici 2012 y encuesta ecobici 2012 (específicamente los grupos focales). Por otro lado se toma el análisis de Priscila Connolly sobre la transformación de la movilidad a través de las encuestas “origen y destino” de los años: 1983, 1994 y 2007. Sin embargo las conversaciones sostenidas sobre la movilidad y la reincorporada presencia de



(pagina anterior) Zocalo, Ciudad de Mexico. 1920's
(derecha) 23 carriles y siguen parados. El futuro de todos los segundos pisos y super vías en la Ciudad de Mexico

la bicicleta que se tuvieron en el desarrollo de esta investigación así como el trabajo de campo como parte del proyecto Laboratorio grupo de estudio de las emociones – Mexico: ciudad y emociones. Tienen especial importancia para el desarrollo de esta parte de la investigación.

Priscila Connolly (2009) hace hincapié especialmente en la pérdida de movilidad que esta sufriendo esta ciudad, lo que es muy alarmante considerando que a principios de este siglo se empezó a notar una relación estrecha entre el desarrollo de un país y el índice de movilidad cotidiana (Schäfer y Victor 2000; Schäfer 2006: 27). A lo que muchos países respondieron con un gran impulso para la calidad de la movilidad y la vida en la calle. Con los resultados obtenidos y comparados de las encuestas origen y destino de los años ya mencionados Priscila da alarma de la pérdida de la movilidad que está sufriendo la ciudad y por lo tanto su desarrollo.



Cabe destacar que Echenique (2007), después de estos estudios y la evidente relación entre la movilidad y el desarrollo propone algunas ideas para incrementar la movilidad, sin embargo denota que el automóvil, el transporte aéreo y en ferrocarril es mucho más eficiente que otros medios como caminar o la bicicleta, por lo cual su principal propuesta se centran en incrementar la infraestructura motorizada y cobrar peajes en ciertos puntos de la ciudad, lo conflictivo en su propuesta (y es algo que el también nota) es que las infraestructura motorizada tiende a llenarse en poco tiempo después de su construcción, saturando también esta nueva vía. El hace estas propuestas para Inglaterra por lo tanto no conozco las razones que tenga para dar estas soluciones pero en la Ciudad de México no deberíamos minorizar la importancia de ningún medio ya que cada uno cumple su función en distintas escalas, especialmente pensando que el automóvil en hora pico ha bajado su velocidad promedio hasta llegar actualmente a 12 km/h.(EOD 2007)

En cuanto a la distribución de la movilidad en las distintas delegaciones y municipios de la ZMVM es notablemente más dinámica y mas saturada la movilidad al centro de la ciudad a comparación con los municipios conurbados donde tanto la calidad de vida como nivel de desarrollo es más bajo que al centro de la ciudad. Estos factores van denotando cierto impulso a la movilidad para las zonas del centro a comparación



(izquierda) Entrada del Metro Bellas Artes. 2012.
(pagina siguiente) Escena del Sistema de Transporte Colectivo Metro. 2012.

con los municipios y delegaciones fuera del centro. Especialmente cuando las obras de movilidad se dan para uso de automóviles, recurso del que se carece especialmente en estas zonas de la ciudad, donde los caminos a pie a veces carecen de banquetas y el transporte colectivo es ineficiente (motivos que se puede pensar como principal razón por la que delegaciones como Iztapalapa son las que tienen mayor movilidad en bicicleta).

Estas personas todos los días tienen que recorrer trayectos largos, principalmente al centro de la ciudad la cual alberga la mayor población flotante de la ciudad, y estos trayectos dentro de sus localidades o fuera de ellas lo hacen por transportes de muy baja calidad combinando muchos medios de movilidad, combinando hasta 5 medios, lo cual encarece mucho la movilidad (lo cual también reduce el número de viajes que se realizan sin algún objetivo concreto y definitivo como lo es ir al trabajo o a la escuela). Indicadores de cómo viven la ciudad estas localidades donde es difícil e incomodo moverse.

Esta necesidad de disfrutar la ciudad y vivir la calle lo suplen por ejemplo en los paseos ciclistas organizados cada mes o el paseo muévete en bici todos los domingos sobre reforma. La mayoría de las personas que van a estos paseos irónicamente son personas que utilizan al automóvil entre semana, incluso cuando el 75% dice que lo cambiaría por la bicicleta aunque por diversos motivos no lo han hecho (EMB 2012). Comparado con esto la encuesta ecobici 2012 muestra que el uso de este medio de transporte trae consigo un placer por la ciudad y por el recorrido mismo. Esta serie de factores nos podrían estar diciendo que mientras que algunas personas disfrutan de su trayecto cotidiano otras personas suplen esta necesidad de disfrutar la ciudad con paseos una vez al mes o cada domingo sobre Reforma. Lo que podría significar que su medio de transporte cotidiano, ya sea el automóvil o alguno de los transportes colectivos no dan esta necesidad de recorrer la ciudad.

(pagina siguiente) Viaducto con un trafico cotidiano. 15.Oct.2014.



Por otro lado, fuera del ámbito de desarrollo, pero viendo la movilidad como elemento parte de la calidad de vida de las personas, a partir de las narrativas de la ciudad existen ciertos elementos que se repiten entre las conversaciones, palabras como: Frustración, enojo, estrés y desesperación son las más comunes cuando se piensa en el tráfico, el cual es una situación diaria entre la mayoría de ellos. Mientras que se está en esta situación de inmovilidad motora, vehículos como colectivos con carriles confinados, motocicletas y bicicletas pasan al lado de los autos, situación que en algunos despierta las ganas de pasar pedaleando entre el tráfico que ya los tiene hartos. Este paso de imaginarse en una bicicleta a comprar una bicicleta, usarla y trasportarse sea el más difícil, es notable que la idea de verse a sí mismos sobre una bicicleta ya está ahí, en sus pensamientos, especialmente al centro de la ciudad (donde el tráfico es más denso).

El miedo es la constante más fuerte en lo que se refiere a la gente que considera el ciclismo como una opción, esta idea del miedo eso solo una idea, creada a partir de un imaginario social colectivo, a partir de ser el espectador y significar eso que vemos en otras personas como peligroso y por lo tanto, como una actividad de miedo. "Los miedos contemporáneos constituyen, sin duda, un espacio de frontera" (Reguillo 2000) Esta frontera es un impedimento personal a ciertos elementos los cuales hemos significado a partir del miedo. Como lo define la Real Academia Española (como también lo hace Reguillo y lo descompone en cada palabra) el miedo es: Perturbación angustiada del ánimo por un riesgo o daño real o imaginario. En este sentido es especialmente llamativo el uso de la palabra imaginario. Como ya se ha visto hasta ahora existe una disociación absoluta entre como experimentan el ciclismo los ciclistas y como significan al ciclismo urbano los espectadores del ciclismo. Es aquí donde el miedo en lo que se refiere al ciclismo se vuelve algo imaginario, sin embargo esta imagen es completamente real para los que lo ven así. Este es el principal reto de la infraestructura, como medio para resignificar este miedo por algo más.



Observando y esperando. 14.Oct.2014.

Desde el principio de este texto mencionamos la ciclo vía del eje 7 sur, la cual es compartida principalmente con el sistema de Trolebuses. A los ojos de los espectadores de esta convivencia lo que más salta es el miedo, incluso siendo un espacio suficiente y seguro para ambos. Es este tipo de propuestas urbanas, en conjunto con las dinámicas cotidianas de la calle las que van armando esta idea del ciclismo urbano como algo peligroso, algo que no haría por qué me siento amenazado por los carros que me rodean.

La distancia también (o la percepción de distancia) también es muy constante en sus narrativas. Lo que habría que pensar aquí es que las distancias son un juego mental de cómo percibimos las distancias y los recorridos. Es así como medio kilómetro caminado entre el muro de algún conjunto habitacional cerrado y una súper vía puede sentirse como muy largo, cansado y estresante mientras que caminar medio kilómetro en un parque, una agradable calle o alguna plaza se siente como si fuera poca la distancia y continuas caminando.

Denise Najmanovich (2005) exhibe la necesidad de concebir nuevas maneras de hacer cartografías, pensando en que la modernidad desglosa todo y lo estudia como elementos aislados en el mundo. La complejidad de la cartografías es que actualmente le dan una dimensión muy cerrada y sin posibilidad de duda a estos pero caminar y estar en el espacio moldea estas dimensiones espaciales de manera distinta, en la cabeza de las personas no se piensa en kilómetros para llegar a... se piensa en lugares, personas, experiencias pasadas, memorias. Una aproximación más certera de la dimensión del espacio (incluso cuando haya sido hecha bajo una postura científica e intelectual) puede ser visto en los antiguos mapas, creados antes de poder estar en un avión o un satélite tomando fotos. En este sentido, el mundo tuvo la cara que las personas le dieron, a partir de cómo se veía a cada paso de estas antiguas personas.

Con esto en mente no sorprende que un trayecto como el del automóvil con tráfico, cláxones, ruidos de la ciudad, vendedores ambulantes, limosneros, limpia parabrisas y todo lo que compone un trayecto sea tan visto como tan largo. Es la misma historia cuando pasas un trayecto en un transporte colectivo donde hace mucho más calor que el exterior, con un olor particular y estar apretado entre gente desconocida. Si vemos que se estima que el 40% de los trayectos en la ciudad no exceden los 8km es esta noción de la distancia la que cobra importancia para determinar que tan largo en un trayecto.

“Recorro en promedio 16 kilómetros, pero, por diversión trato de hacer otros cuatro más para llegar a 20 kilómetros diarios.” (Pérez López 2011) Esto lo dice un ciclista cuando habla de su recorrido diario. Para esta persona los 8 km de ida y 8 km de regreso no son suficientes para terminar el día (sorprende pensar que 8 km como ya dijimos en el 40% de los trayectos). Esto significaría que hace 2km mas solo por diversión y no lo ve como una distancia agotadora o demasiado larga como para hacerla en bicicleta. ¿Cuál es entonces la diferencia entre lo lejano y agotador y lo cercano, ligero y ameno? La calle es lo que en la mayoría de los casos contiene a estos

espectadores y protagonistas del ciclismo, en este sentido, lo que es lejano para alguien, para otra personas que vive el mismo lo ve como cercano. Sin embargo las velocidades máximas, las velocidades promedio y el número de tiempo de espera cambian, la ciudad cobra otra dimensión y se transforma.

Por otro lado, uno de los puntos que hace más fuerte la postura ciclista se encuentra en el cambio de movilidad que se ha dado en la ciudad con los años. Como también lo nota Priscila (2009) las personas están cambiando de un transporte colectivo a uno individual. Como se ve en las distintas encuestas de origen y destino es cada vez más creciente el uso de transportes como el automóvil, la motocicleta, el taxi y la bicicleta en menor medida. Bajo esta tendencia, el ciclismo urbano podría ser el punto de encuentro entre una movilidad individual y el contacto social entre la gente. Esto se podría ver como una oportunidad de mantener esta tendencia de la movilidad individual pero con un medio de transporte no contaminante y de mejor calidad de vida.

Estos protagonistas de la ciudad de los que hemos hablado en esta última parte son una obra de teatro en las dinámicas urbanas. El espectáculo y las apariencias construyen su imagen de la ciudad, porque todo lo que vivimos como protagonistas o lo que vemos como espectadores lo transformamos en nuestra realidad, el resto de sucesos que no vemos o vivimos son rumores de una realidad alterna (es como pensar que en muchas otras ciudades del mundo se puede beber alcohol legalmente en la calle). La escenografía de la ciudad tiene la capacidad de cambiar para incentivar ideas o destruirlas, siempre dependiendo de cómo se haga ciudad. Alberto Oderiz (2014) plantea estos enemigos de la calle, los cuales generan una manera de vivir la ciudad, por otro lado una infraestructura clara y evidente es un teatro longitudinal que muestra a otro nuevo protagonista de la calle, el cual ya está siendo evaluado y reconsiderado.





Bicicletas pasando, observadores esperando 5-10 min. por su transporte. Cuanto mas van a esperar.
15.Oct.2014.



Contractoriente, la mejor manera de ir hacia adelante...
15.Oct.2014.

LA CIUDAD EN BICICLETA



como la percepción de las distancias y la comunicación con el resto de las comunidades emocionales.

Se empieza con la bicicleta ya que son las primeras nociones de la visión que estas personas tienen sobre la calle y la manera que ellos imaginan la ciudad con bicicletas. Estas consideraciones son de personas que incluso con los peligros y limitantes que la ciudad le impone a la bicicleta se han atrevido a dar este paso arriesgado y muy decisivo para la mayoría de ellos. Por tal motivo estas personas se acostumbran a la ciudad que tenemos hoy en día y el transitarla en la bicicleta ya no es tan emotivamente negativo como puede ser para todas las demás personas. Es por este motivo que se vuelve más importante y decisivo considerar al no ciclista como punto fundamental para transformar la ciudad, como personas a las que está dirigido la infraestructura como medio para cambiar sus medios de movilidad.

(pagina anterior) Invierno en bicicleta.

(abajo) Programa Muevete en Bici sobre Reforma. Ciudad de Mexico. 2012

En términos generales se pueden reconocer cuatro medios que moldean una ciudad de distinta a la de todos los demás, son estos mismos grupos que podríamos considerar como comunidades emocionales como lo describimos al principio de esta tesis. Estos son: el peatón, el ciclista, las personas en transporte público y las personas en un automóvil. La bicicleta tiene una altura de ojos promedio de 1.65m mantiene una velocidad promedio de 16.4 km/h con una velocidad máxima promedio de 35 km/h. Todas estas características, así como otros factores, determinan la visión que el ciclista urbano tiene de la calle. La velocidad a la que vas, así como las sensaciones en tu cuerpo, la fatiga muscular, la luz en tu rostro va moldeando una ciudad distinta a la que este acostumbrado. Esta postura moldea nuestros significados emocionales del trayecto, así





(pagina anterior) Perspectiva de una bicicleta entre el trafico.
 (arriba) El inverso de las actuales propuestas ciclistas.

Ya se ha mencionado antes, pero es relevante aquí volver a recordar que la bicicleta no es el eslabón primario en la movilidad, es solo una parte de una visión de transporte multi-modal necesario para la buena movilidad; eficiente y sustentable que necesita la Ciudad de México. Por lo tanto, aunque de todo lo que habla este texto es de la bicicleta, no se cree que sea el único medio de transporte necesario.

Esta sección se hizo en base al libro de “Por mi ciudad en bicicleta”, “Encuesta ecobici 2012”, “Encuesta muévete en bici 2012” y “conteo ciclista reforma 2012”. Complementado por las platicas mantenidas de manera casual entre personas de la ciudad, metodología que no es exactamente científica pero que sin embargo te dan un panorama más claro al interaccionar con los sujetos, así como notar sus expresiones en su manera de hablar y en su rostro.

En general se pueden reconocer dos tendencias en cuanto al uso de la bicicleta; las personas que tienen ciertas reservas en cuanto algunos recorridos en calles grandes o muy transitadas y las personas que recorren la ciudad sin importar la escala de la vía, con excepción a las vías prohibidas que solo algunos ciclistas con una postura muy ofensiva del ciclismo toman. Esta diferencia entre viajar entre vías rápidas y vías secundarias pasan por distintas experiencias que van generando una formación ciclista entre cada persona. En general este proceso se lleva a través del tiempo, atreves de la experiencia de la calle y la pérdida del miedo a ciertos caminos catalogados como peligrosos. Esto se nota cuando las personas que usan vías secundarias la catalogan como segura y las vías rápidas como peligrosa, cosa que cambia en las personas que utilizan las vías rápidas y las catalogan rápidas y seguras. Sin embargo es hasta cierto punto evidente la cuestión de género y edad lo que demarcan estas maneras de vivir y recorrer la ciudad en bicicleta.

Entre más tiempo las personas han estado sobre la bicicleta sus recorridos se vuelven en caminos que ya perciben como seguros y sus recorridos cambian de un trayecto de vialidades rápidas a calles secundarias, en primera por la rapidez de llegar a su destino (Encuesta Ecobici 2012) y otra por la acción política de ser visto en lugares saturados de carros y exigir un lugar en estas vías. Esta acción política agresiva y fuerte es una constante entre hombres jóvenes; cosa que algunas personas han catalogado como una acción juvenil en la búsqueda de adrenalina y rapidez que ofrece el ir a alta velocidad entre los carros. Por otro lado es cada vez más creciente el uso de vías rápidas para adultos entre todos los géneros, pero llegar a este punto significa pasar un tiempo tomando la experiencia de calles menos transitadas para poder acostumbrarte al contacto con los automóviles. Sin embargo, para poder ser incluyente en estos trayectos largos en cuestión de género debería ser igual de usada la vía rápida entre hombres y mujeres, cuestión que un espacio exclusivo, las diferencias de velocidad y de experiencia pueden ser compartidas y al mismo tiempo presumido a los espectadores como libres de riesgo y eficientes.

También cabe destacar una distinción muy importante en lo que a uso de bicicleta se refiere. En cuestión de estratos sociales, en general, se identifica que las personas de un estrato social bajo han hecho uso de la bicicleta desde niños, por lo que no sufrieron una transformación del automóvil a la bicicleta mientras que las clases medias y media-alta relatan este hecho como el punto decisivo que marco su medio de movilidad, algunos catalogándolo como un cambio en sus vidas. Por lo tanto esto nos empieza a dar un panorama de la complejidad de este medio de movilidad susceptible a cuestiones de género, edad y posición social. Factores que van moldeando una sociedad de ciclistas bajo una emotividad significada en conjunto. Echo que se vuelve evidente cuando se comparan los significados que se les dan a las vías de la ciudad, así como su postura respecto al resto de los medios de movilidad en su narrativa.

Hablando de este cambio de movilidad repentino, muchas veces como una decisión apresurada y radical se nota en su

narrativa como resultado de muchas razones. Estas razones pueden variar como lo son la salud, condición física, incluso la nostalgia. Sin embargo la mayoría de las personas que toman esta decisión es por librarse del estrés y pérdida del tiempo que sufrían en el automóvil, característica que comparten las personas que quisieran cambiar su automóvil por una bicicleta pero todavía no lo han hecho. Cualquier decisión de esta envergadura, bajo una conceptualización social del automóvil como cúspide de un logro económico personal se vuelve muy difícil, a las personas les cuesta mucho trabajo cambiar, incluso cuando su normalidad sea difícil o violenta. También aquí juega la percepción de lo seguro como punto relevante al cambio, esta característica es un factor contrastante entre los ojos de un ciclista experimentado y las personas que observan al ciclismo, la imagen de un trayecto en bicicleta como seguro o como inseguro es una cuestión de significar tu emotividad hacia al objeto y hacia la actividad, significado emocional que agravan la dificultad del cambio de movilidad.



Encuentros en la ciudad. 15.Oct.2014

Sin embargo las personas que ya lo determinaron como su medio de movilidad principal no solo lo gozan por la rapidez de su trayecto y por la actividad física en sí misma, eventualmente le van dando mucho más significado a su trayecto, catalogándolo como un momento de su día de relajación, de contacto con la ciudad, libertad, diversión, entre otras. Estas características van complejizando el objeto como objeto antropológico y son estas características las que van asegurando la permanencia de la bicicleta en sus vidas. Incluso las distancias cambian y lo que antes parecía un trayecto largo como para hacerlo en bicicleta, ahora es un camino sin ninguna dificultad e inclusive: “Todos los días, es mi medio de transporte de la casa a mi trabajo. Recorro en promedio 16 kilómetros, pero, por diversión trato de hacer otros cuatro más para llegar a 20 kilómetros diarios”. (Pérez López 2011) Considerando que en la Ciudad de México el 50% de los recorridos diarios son menores a 8km (EMBCM 2009) es posible pensar en un porcentaje similar de ciclistas en la ciudad, con menor obesidad y mejor calidad de vida.

¿Este contacto con la ciudad mencionado a menudo en las conversaciones, narrativas y encuestas, que está diciendo? Las personas que manifiestan esto notan un contraste evidente con el contacto con la ciudad y la vida en la calle entre la bicicleta y otros medios de movilidad. Elemento que va formando esta mejor calidad de vida entre las personas en bicicleta bajo el constante contacto con el aire, con los edificios, con el contacto con las personas, con la capacidad de pararse a hablar sin la presión de estorbar a alguien atrás y con la posibilidad de pararse solo a ver y tener una visión ilimitada de tu entorno. Características que se pierden en otros medios de transporte, ya sea porque alguien más este conduciendo o por las normas de tránsito que no permiten pararse por platicar, mas aparte del estar inmerso en un objeto con barreras visuales inmovibles. Esto lo menciona una persona en su narrativa como: “El coche y el pesero son como una burbuja que te aísla de lo que está a tu alrededor.” (Pérez López 2011).



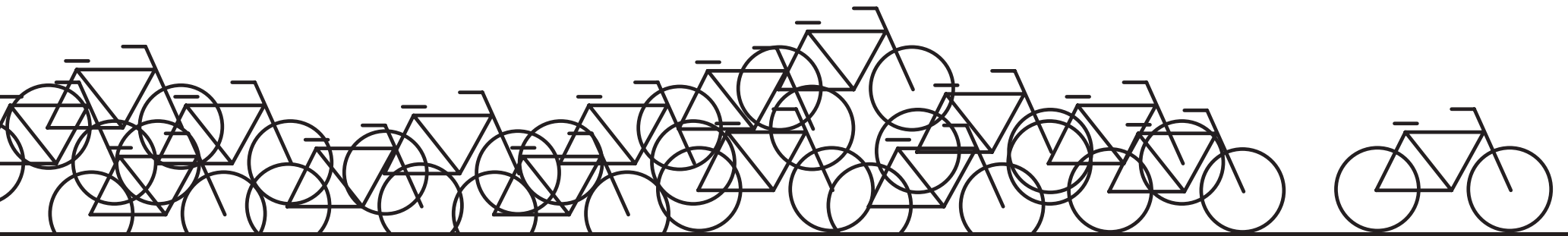
15 minutos en una esquina de Eje Central 15.Oct.2014

El lado humano también juega un papel muy notorio en el uso de la bicicleta. Mientras que en otros medios vamos encerrados y bajo normativas que impiden la convivencia y la interacción social y paisajística, la bicicleta llega ahora generando un juego de blancos y negros en la movilidad. Su condición de interacción constante con el cuerpo y con todo a su alrededor denota una capacidad de acercarte como ser humano al espacio físico, a la ciudad y la arquitectura; pero especialmente a la sociedad. Es en este momento el medio de movilidad que más acerca a las personas, ya sea para tener un paseo ciclista con extraños en la noche, poder avisarle a algún automovilista que tiene la puerta abierta o la llanta baja, incluso poder ver a los ojos a las personas con las que interactúas “Cuando un chofer de pesero, que todo el día le mientan la madre y se la pasan gritándole, le pides el paso y le das la gracias, pues te va cuidando. Tienes que tener contacto visual con él, este contacto humano”. (Pérez López 2011) Es este punto donde rompe con todas las dinámicas de movilidad como se han tratado hasta ahora, claro que dentro del pesero o el metro la gente podría hablar, pero se ha perdido esta comunicación. La virtud de la bicicleta, aparte de su flexibilidad y apertura que posee, en este momento es que se genera como una comunidad emocional vulnerable y las sociedades en conflicto siempre tienden a unirse y esta necesidad de hablar y comunicar se manifiesta incluso sin la bicicleta, en la vida diaria.

No es un objeto nuevo, lleva guardado en nuestros recuerdos, en nuestras bodegas y en las memorias de nuestros ancestros ya muchos años; pero como medio de movilidad este solo es el principio del ciclismo urbano en la Ciudad y su llegada rompe con la estabilidad que se había generado en años posteriores, este rompimiento, casi como una catástrofe, empieza a poner todo en perspectiva y a cada medio de movilidad en duda de sus capacidades.



¡Bicicletas! Use en caso de calentamiento global (traducción)
Vancouver, Colombia Británica, Canadá. 2011 (sacada del sitio: Flickr.com)



Conclusiones

CONCLUSIONES

Pensar en redes, donde todo se cruza y cada fenómeno resuena en todo este tejido que forma la investigación puede resultar en investigaciones y propuestas más fuertes, con bases sólidas, para concretar algún objetivo en específico. Esto es solo la base teórica de lo que se pretende desarrollar a fondo bajo un nivel de maestría, la cual contemplará tanto elementos urbanos como objetos arquitectónicos.

El ciclismo como cualquier cosa que tenga que ver con los seres humanos está lleno de complejidades. Toda esta parte de investigación se dedicó a entender la sociología a través de los ojos de un arquitecto, así como sus fenómenos, complejidades y dicotomías. Asimismo se dedicó a analizar las prácticas de los medios de movilidad, así como su emocionalidad y su perspectiva de la ciudad. También le dio una gran importancia a la bicicleta como objeto antropológico, el cual tiene una evolución, tanto formal como en las construcciones sociales de algunas ciudades. Por último se pensó en la ciudad, una ciudad que, en este caso específico, es el escenario de una obra compleja en el que cada individuo que sale a ella es un espectador y un protagonista.

“Pensemos en una célula o en una persona. La célula, mientras está viva siempre está en actividad, intercambiando materia y energía con su entorno, en una dinámica globalmente transformadora, aún cuando conserve la pertenencia a una misma clase: una célula cardíaca mientras está viva seguirá siendo una célula cardíaca, pero al estar viva, es decir, al inter-cambiar permanentemente con su medio, nunca será idéntica ni siquiera a sí misma. Una persona mantiene a lo largo de la vida ciertos rasgos que nos permiten reconocerla aún cuando está cambiando todo el tiempo.”

Denise Najmanovich (2005)

Ahora pensemos que esta persona utiliza cierto medio de movilidad cotidianamente, mientras esta persona vive, siempre se está moviendo en la ciudad, intercambiando experiencias de ésta y comunicándose en la calle, hasta cierto punto siempre conserva cierto medio de movilidad pero a diferencia de las células puede cambiar de medio para tomar otro, sin embargo siempre habrá algo que la reconozca como alguien que tuvo cierto medio de movilidad por mucho tiempo o creció con él. En este caso lo importante es cambiar, a partir de este momento depende de las futuras generaciones formarlo como algo natural de la ciudad. Gran parte de esto depende de la infraestructura como parte de la escenografía de la ciudad, como un vestigio de lo que fue y lo que puede llegar a ser.

La ciudad, por otro lado, es el elemento unificador de la ciudad, uno de los pocos elementos en conjunto que llega a cada rincón de la mancha urbana, por eso es el elemento que se puede trabajar para crear una mayor igualdad social. Como ya lo mencionamos, la bicicleta, en conjunto con el transporte colectivo forman ciudades más equitativas y, como también ya se mencionó, el contacto entre la gente genera oportunidades para incentivar la cohesión social y el desarrollo de comunidades vulnerables. El ciclismo incentiva esta clase de acciones sociales al mismo tiempo que manda un mensaje a las personas: en esta ciudad, tanto los pobres como los ricos, tienen un lugar igual de significativo, sin importar que tengas una bicicleta económica o un auto de lujo, la calle es el lugar de todos y los recibe a todos igual. Para generar ciudades más sociales, dinámicas y unidas, la movilidad es pieza clave para unificarla.

Por otro lado en este punto habría que preguntarnos ¿qué elementos se han de considerar en el diseño de las propuestas? Existen dos puntos muy fuertes de la parte de los espectadores del ciclismo urbano que han de servir de pauta principal, una es el peligro, la otra es la distancia. Como ya lo planteamos anteriormente, estos elementos son conceptos que están flotando en el imaginario de estos espectadores, las bases

que los sostienen son frágiles y fácilmente desmentibles. Sin embargo si se mantiene la escenografía que actualmente posee la ciudad, difícilmente se podrán cambiar. La imagen que expone una ciudad determina la manera de moverse en ella. Entonces, ciudades con segundos pisos, vías rápidas, autopistas urbanas, y tanta infraestructura automovilística crea la ciudad que vivimos hoy, contaminadas, llenas de concreto y con disociación social. ¿Qué pasa si se ven más transportes colectivos, bicicletas y grandes banquetas en la ciudad? ¿Es tan difícil pensar en esta transformación cuando se dedica tanto dinero al automóvil?

La Ley de Movilidad del Distrito Federal determinó una pauta muy clara, esto respecto a la jerarquía que ellos plantearon al respecto de los medios de movilidad: Primero y sobre todos los demás medios está el peatón, después la bicicleta, transporte público, motocicletas y automóviles en ese orden (Ley de movilidad 2014). Ahora sólo hace falta que la inversión sea coherente a este planteamiento tan básico y lógico para crear una ciudad segura y accesible para los peatones y ciclistas.

Ver y ser visto. Lo que no ves no existe, pueden ser rumores, leyendas, mitos pero si tú nunca vieras una bicicleta en la calle difícilmente lo evaluarías como posible medio de transporte. Es casi como pensar que allá, muy lejos, en otra latitud y longitud, en ciudades como Ámsterdam el problema es el exceso de bicicletas. Afortunadamente el movimiento ciclista urbano ya empezó, ya se ven diario al menos a un ciclista haciendo su recorrido cotidiano en la ciudad y esto empieza a generar una reconsideración del ciclismo como una opción. Por ahora el ciclismo urbano está destinado en personas que viven en determinado lugar y empiezan a tener sitios por donde pasar o personas valientes que se avientan a calle, arriesgándose y compartiendo una vía junto a máquinas que fácilmente matan. Darle un espacio a estos pioneros es re significar la ciudad, darle otra imagen, pero ahora una imagen de seguridad.

Esta es la primera parte de un proyecto urbano-arquitectónico al que se aspira realizar para la Ciudad de México. En este momento termina la base teórica de esta investigación teórico-práctica la cual se realizó en un lapso de poco más de un año. Para este punto toda la información recabada nos da fundamentos para seguir el proyecto para su parte constructiva y como tal nos arroja mucha información importante a considerar en el proyecto. Esto es solo el principio, todo lo aquí presentado afianzará forma en el futuro y con suerte ayudará a cambiar las dinámicas de movilidad que en la actualidad se dan en la Ciudad de México.

BIBLIOGRAFÍA

- Álvarez Reyes, Alejandro (2009) La bicicleta: Una alternativa de movilidad ante el reto del calentamiento global. Facultad de Ingeniería, UNAM.
- Bauman, Zygmunt (2004) Modernidad líquida. Fondo de Cultura Económica, tercera reimpresión. Buenos Aires, Argentina.
- Bauman, Zygmunt (2006). Vida Líquida. Barcelona: Paidós.
- Berman, Marshal (2007) Todo lo sólido se desvanece en el aire: la experiencia de la modernidad. Siglo Veintiuno editores, segunda edición en español. Traducido por Andrea Morales Vidal.
- Calvino, Italo (1998) Las ciudades invisibles. Ediciones Siruela.
- Carreón García, Areli , Martínez Monterrubio, Agustín, Treviño Theesz, Xavier (2011) Manual del ciclista urbano de la Ciudad de México, Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal.
- Carreón, Areli (2013) Giren la rueda que esto debe avanzar: un nuevo modelo de hacer ciudad sobre dos ruedas. Defensor: Revista de los Derechos Humanos no. 3 año. XI marzo 2013.
- Cepeda Zorrilla, Magda Rosario (2011) Experiencia internacional del uso de la bicicleta como sistema de transporte público para reducir las emisiones de gases invernadero: Ecobici sistema para la Ciudad de México. Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.
- Connolly, Priscilla (2009) La pérdida de la movilidad. Ciudades 81, abril-junio. RNIU, Puebla, México.
- Conteo Ciclista Reforma (2012) Institute for Transportation and Development Policy.
- Delgado Manuel (2008) De lo común a lo colectivo. Universitat de Barcelona.
- Díaz Vázquez, María Soledad de la Paz (2012) La bicicleta en el contexto de la movilidad en la Zona Metropolitana de la Ciudad de México (ZMCM). Facultad de Ciencias Políticas y Sociales, UNAM.
- Diccionario de la Lengua Española (2014) Real Academia Española.
- Echenique, Marcial (2007) Mobility and income. The relationship between income and mobility. Environment and Planning a, vol. 39
- EEB Encuesta Ecobici: principales resultados (2012) Secretaria del Medio Ambiente / Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.
- Ehrenzweig, Anton (1975) The psychoanalysis of artistic vision and hearing: An intrudccion to a theory of unconscious perception. Sheldon Press, London.
- Elias, N. (1990) La sociedad de los individuos. Barcelona: Península.
- EMB Encuesta Muévete en Bici: de la recreación a la movilidad, impacto de la ciclovía recreativa de la Ciudad de México en los hábitos de la movilidad de los usuarios(2012) Secretaria del Medio Ambiente / Centro de Estudios Mexicanos y Centroamericanos.
- EMBCM estrategia de movilidad en bicicleta de la ciudad de México (2007) Secretaria del Medio Ambiente. Gobierno del Distrito Federal, Universidad Nacional Autónoma de México y Gehl Architects (asesores). (colección 6 volúmenes).
- EOD Encuesta Origen – Destino (2007) INEGI-Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática.

- Espoz, María Belén (2009) La ciudad y las ciudades-barrio: Tensión y conflicto a partir de una lectura de la producción mediática de miedos en el marco de espacios urbanos socio-segregados. *Cuerpos, emociones y sociedad*, córdoba, no1, año 1, p. 78-87.
- Furness, Zach (2010) *One less car: Bicycling and the politics of automobility*. Philadelphia Temple University Press.
- Gehl, Jan (2006) *La humanización del espacio urbano: la vida social entre los edificios*. Barcelona : Reverté
- Giddens, A. (1995) *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Buenos Aires: Amorrortu Editores.
- Gieryn, T. (2000) "A space for place in sociology", *Annual review of sociology*, núm. 26: 463-496.
- Herlihy, David. (2004) *Bicycle: The history*. New Haven, Yale University Press.
- Jones, David E.H. (1970) *The stability of the bicycle*. Physics Today.
- Kuipers Giselinde (2012) *The rise and decline of national habitus: Dutch cycling culture and the shaping of national similarity*. *European Journal of Social Theory*.
- Lehtovuori, Panu (2011) *Towards experimental urbanism*. Estonian Academy of Arts, Estonia.
- Le Breton, D. (2008) *La sociología del cuerpo*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Ley de Movilidad del Distrito Federal, publicada en la Gaceta Oficial del Distrito Federal el 14 de julio de 2014, última reforma el 14 de abril de 2016.
- Lindón, Alicia (2009) *La construcción socio espacial de la ciudad: El sujeto cuerpo y el sujeto sentimiento*. *Cuerpos, emociones y sociedad*, Córdoba, no1, año 1, p. 06-20, dic.
- Luna Sandoval, Juan Humberto (2012) *La importancia de la bicicleta en la movilidad del Distrito Federal*. Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo Facultad de Arquitectura, UNAM.
- López, F., Rangel, M., de la Sierra G. (1982) *El transporte en la Ciudad de México: 500 años de evolución*. Ed. Castellnova.
- Martínez Hernaez, Ángel (2009) *Cuerpos fantasmales en la urbe global*. *Revista de Psicología* v.21-n.2
- Martínez Juez, Fernando (2002) *Contribuciones para una antropología del diseño*. Gedisa editorial, Barcelona, España.
- Martuccelli, D. y de Singly, F. (2009) *Les sociologies de l'individu*. París: Armand Colin.
- Najmanovich, Denise (2005) *El desafío de la complejidad: Redes, cartografías dinámicas y mundos implicados*. Primer Seminario Bienal de Implicaciones Filosóficas de las Ciencias de la Complejidad. La Habana, Enero.
- Oderiz, Alberto (2014) *Los enemigos de la calle: los espacios de contacto en la Ciudad de México*. Programa de Maestría y Doctorado en Urbanismo, Instituto de investigaciones históricas, Facultad de Arquitectura, UNAM.
- Pallasmaa, Juhani (2005) *Los ojos de la piel*. Editorial Gustavo Gili, SL, Barcelona.
- Penn, Robert (2011) *It's all about the bike: The pursuit of happiness on two wheels*. New York: Bloomsbury USA.
- Pérez López, Ruth (2009) *¿Ciudades para personas o para autos?*. Defensor: *Revista de los Derechos Humanos*. no. 11 año. VII noviembre.
- Pérez López, Ruth (2011) *Por mi ciudad en bicicleta: Experiencias de ciclistas en la Ciudad de México*. Bicitekas A.C.
- Pérez López, Ruth (2011-2) *La vida en bicicleta*. Publicación: el correo de la UNESCO. julio-septiembre.

•Pérez López, Ruth (2013) El sistema de bicicletas públicas “ecobici”: Del cambio modal al cambio social. Espacialidades, Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura. Volumen 3, No.2, julio-diciembre.

•Pløger, John (2001) Millennium urbanism – discursive planning. Norwegian Institute for Urban and Regional Research, Oslo, Norway.

•Reguillo, Rosana (2000) Los miedos: sus laberintos, sus monstruos, sus conjuros. revista etnografías contemporáneas 2 (2) 45-72. Universidad Nacional de San Martín.

•Schäfer, Andreas y D.G. Victor (2000) The future mobility of the world population. Transportation Research. part a, Policy and Practice, vol.34, n° 3 pp. 171-205.

•Schäfer, Andreas (2005) Transportation, Energy and Technology in the 21st Century. Ponencia presentada en el GCEP advanced transportation work-shop, Stanford University.

•Scribano, A. (2008) “Fantasmas y fantasías sociales: notas para un homenaje a T.W. Adorno desde Argentina”. Revista Intersticios: Revista sociológica de pensamiento crítico, vol. 2: 87-97.

•Soja, Edward (1992) The stimulus of a little confucion: A contemporary comparison of Amsterdam and Los Angeles. New Brunswick, NJ: Transaction Publishers.

•Suarez, Antonio (2012) La bicicleta en México, en intensa competencia con el automóvil. La Jornada.

•Tönnies, Ferdinand (2011) Comunidad y asociación : el comunismo y el socialismo como formas de vida social; traducción de J. F. Ivars. Madrid : Biblioteca Nueva /Minerva

•Urry, John (2002) Mobility and proximity. Dept of Sociology, Lancaster University.

•Urry, John (2007) Mobilities. Dept of Sociology, Lancaster University.

•Vivanco, Luis A (2013) Reconsidering the bicycle: An anthropological perspective of a new (old) thing. Routledge (University of Vermont).

•William, Gaver (2009) Designing for emotion (among other things). Interaction research studio, Goldsmiths, University of London, London.

•Wilson, David Gordon (2004) Bicycling science. Cambridge, MA: MIT Press.

•Winchester, H.; Kong, L. y Dunn, K. (2003) Landscapes. Ways of imagining the world. Pearson, Prentice Hall. United Kingdom.

OTRAS FUENTES CONSULTADAS

•Planning cities for people: an international perspective, Enrique Peñalosa.
<https://www.youtube.com/watch?v=W03qBlwtRJI>

•Why buses represent democracy in action, Enrique Peñalosa.
http://www.ted.com/talks/enrique_penalosa_why_buses_represent_democracy_in_action

