



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA
DE MÉXICO**

**FACULTAD DE CIENCIAS POLÍTICAS
Y SOCIALES**

**EL ACTIVISMO CICLISTA COMO CULTURA
ALTERNATIVA DE MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE
MÉXICO**

T E S I S

**QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE:
LICENCIADO EN SOCIOLOGÍA**

P R E S E N T A

ERICK BRANDON SERNA BARILLAS

**DIRECTOR DE TESIS:
DR. TOMMASO GRAVANTE**



Ciudad Universitaria, CD.MX. 2024



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

Índice

Agradecimientos	4
Introducción	5
Capítulo 1	8
<i>Del uso de la bicicleta al activismo</i>	8
1. La bicicleta como invención	8
2. La bicicleta en México, llegada, clubes y usos	9
3. La llegada del automóvil, su predominio y el menosprecio a la bicicleta	10
4. El activismo ciclista: la reconquista de la ciudad, el comienzo	13
5. La difusión del activismo ciclista y la reconquista del espacio público	14
5.1 La bicicleta como otra forma de hacer política	14
5.2 El activismo ciclista en América Latina	19
5.3 El activismo ciclista en México	21
Capítulo 2	25
<i>Prefiguración política y emociones: un marco interpretativo para comprender el activismo ciclista</i>	25
1. Uso de la bicicleta, cotidianidad y activismo político	26
1.1 El uso de la bicicleta: un estudio interdisciplinario	26
1.2 El uso de la bicicleta como una forma de hacer política	28
2. El estudio de la dimensión emocional en los movimientos sociales	31
3. Prefiguración política, activismo y movimientos sociales	38
Capítulo 3	43
<i>El diseño de la investigación: método y casos de estudio</i>	43
1. Diseño metodológico	43
2. Elección de las técnicas para la recolección de datos	44
3. Trabajo exploratorio	47
4. Elección de los casos de estudio	54
4.1 Bicitekas	54
4.2 Red Bicis, Tierra y Libertad (Anticapitalista y Antipatriarcal)	55
4.3 Hormigas Brigada Ciclistas	56
5. Trabajo de campo	57
Capítulo 4	59
<i>La bicicleta como otra forma de hacer política</i>	59
1. El proceso de apropiación política de la bicicleta	59

2. La relación entre prácticas prefigurativas y valores	67
2.1 Los talleres como laboratorios para construir el futuro	69
2.2 Rodadas ciclistas, una forma de solidarizarse y resistir.	75
2.3 Okupas para hacer frente al olvido	84
Conclusiones.....	88
Bibliografía	95

Agradecimientos

Un primer agradecimiento es para los Programas de UNAM-PAPIIT <IA300221> “Activismo urbano de base y futuros alternativos en tiempos de crisis” y <IA300123> “Experimentación, innovación y aprendizaje en el activismo prefigurativo urbano frente a la crisis socioambiental”. Deseo que otros tengan la misma oportunidad que me dieron los proyectos PAPIIT para investigar.

Un segundo agradecimiento es para mí director de tesis Tommaso Gravante, por su acompañamiento en la escritura y corrección, por su contención en los momentos de ansiedad, por su paciencia, pero sobre todo por su valiosa guía. Así mismo, estoy agradecido con cada uno de los lectores de esta tesis, gracias por sus comentarios, sugerencias y aportes, Baltazar Gómez, Lorena Umaña, Miguel Ramírez y Natanael Reséndiz.

El tercer agradecimiento es para los colectivos y activistas ciclistas que me abrieron las puertas de sus espacios, de sus acciones, de su vida y de su forma de vivir, sin ellos nada de esto hubiera sido posible. No tengo más que agradecerles por las enseñanzas tanto de vida como arriba de la bicicleta.

Gracias a la UNAM, por ser casa de estudios de personas tan valiosas que encontré en el camino: la sociología de Mariana, las charlas de Freddy, la risa de Zeltzin, las historias de Hugo, el humor de Maydali, los brownies de Bruno, los consejos de Ximena, la seriedad de Lalo, el cerrito frío de Caas, las visitas de Beto, el cereal de Karla y el tiempo en vida que compartimos Noe.

Por último, pero no menos importante, a mamá y papá, quienes me han guiado, aconsejado y querido. A Ximena, Nancy y Adrián, quienes me acompañan y apoyan siempre. A Nelly y Martín por los consejos. Y a mis abuelitas, que con su comida y palabras dan el soporte para seguir. Gracias.

Introducción

El activismo ciclista ha buscado promover una movilidad alternativa al modo de transporte privado, con lo cual se ha difundido una nueva cultura para moverse por la ciudad y con ello una forma diferente de vivirla. Buscan dejar atrás un modelo individualista centrado en el automóvil para pasar a un modelo donde la bicicleta está al centro y que puede ser comunitario. Al usar la bicicleta como el principal medio de transporte en la ciudad la convierten en una acción política, lo cual permite utilizar el estudio de los movimientos sociales para identificar los elementos que componen el cambio cultural que proponen.

El fenómeno del activismo ciclista en la Ciudad de México no es nuevo, sin embargo, el interés desde la academia ha sido carente en su comprensión. En otros países no hispanohablantes tenemos estudios con enfoques desde otras disciplinas, pero también de las ciencias sociales. A diferencia de México y América Latina donde el estudio se ha centrado en el uso de la bicicleta desde disciplinas como la ingeniería, la arquitectura o el urbanismo y, si bien las ciencias sociales han abordado el tema lo han hecho desde la comunicación en el ciberespacio, o redes sociales, dejando de lado las acciones llevadas a cabo por los activistas. Las ciencias sociales, en específico la sociología, no han entrado de lleno a comprender los impactos culturales del uso de la bicicleta y menos el hecho de reivindicar el uso de la bicicleta como otra forma de hacer política.

La presente investigación busca contribuir en aportar conocimiento en este vacío de literatura que tenemos en la academia mexicana y latinoamericana. La investigación se apoya en el campo de estudio de los movimientos sociales, un campo que se caracteriza por su interdisciplinariedad.

Desde la sociología me interesa abordar el tema del activismo ciclista desde el estudio de los movimientos sociales y el activismo de base y por otro lado, a través del enfoque sociológico me interesa comprender cuales son los elementos que constituyen la cultura de movilidad promovida, el vínculo entre las prácticas y valores, y cómo la bicicleta es una herramienta para llevar a cabo otra forma de hacer política.

Esta pregunta de investigación es importante en un contexto donde el activismo ciclista ha tomado mayor relevancia en las calles de la Ciudad de México y, por ende, vislumbrar sus prácticas y formas de protestas lleva a comprender desde donde están proponiendo esta alternativa de movilidad.

Abordar la investigación desde la dimensión emocional implica no sólo mostrar que las emociones están presentes en la protesta, sino que permite entender cómo las emociones pueden explicar muchos aspectos de estas. Permite comprender el proceso de empoderamiento que muchos activistas tienen a partir de la experiencia de subirse a la bicicleta. La importancia que tienen las emociones se especifica en las motivaciones para llevar a cabo las acciones, donde tiene relevancia a nivel individual para hacer parte del activismo y colectivo, en el desarrollo de las movilizaciones y acciones prefigurativas.

Las prácticas llevadas a cabo por los movimientos sociales y en específico por los activismos de base presentan un carácter prefigurativo cuando cumplen con determinadas condiciones en el cómo se llevan a cabo ciertas prácticas.

La acción directa como forma de protesta busca tener una correspondencia con los objetivos del activismo ciclista. La acción directa prefigurativa es a una escala una expresión sinécdoque de los objetivos del movimiento social. La prefiguración se efectúa a través de las actividades que tiene una estrategia para el logro de los objetivos del movimiento, en otras palabras, las prácticas políticas prefigurativas son un componente añadido, sin embargo, fundamentan los objetivos del movimiento pero que se caracterizan por ser contra institucionales, buscan transformar las relaciones y construir comunidad de una manera diferente.

Abordar la investigación desde las prácticas como constructos sociales nos posiciona con relevancia sociológica para comprender cómo se configuran dichas prácticas y su importancia para la construcción de una alternativa en la movilidad en la Ciudad de México.

La tesis que el lector encuentra está compuesta de cuatro capítulos, más las conclusiones. El primer capítulo busca centrar la bicicleta como el modo de transporte que ha existido a través de los años, su relevancia en la sociedad como una forma que irrumpe en el espacio público que se encuentra dominado por vehículos automotores y una forma de moverse que parecería la oposición a esta; para así dar cuenta que con el uso de la bicicleta como medio de transporte se puede ejercer otra forma de hacer política. Una vez teniendo el uso de la bicicleta como otra forma de hacer política nos adentramos a la forma en que ha sido estudiado el activismo ciclista en otras partes del mundo y cómo se ha hecho en América Latina y posteriormente en México.

En el capítulo dos, aborda la propuesta teórica para esta investigación. Si bien el uso de la bicicleta ha sido estudiado desde diversas disciplinas, comprender desde la sociología las formas en que se usa la bicicleta como herramienta para otras formas de

hacer política es relevante dada la propuesta alternativa de moverse en la ciudad y de relacionarse de diferente forma con las personas y con el entorno. Aquí se plantea la importancia de la dimensión emocional aplicada a los activistas de base y cómo este enfoque permite la interpretación de las experiencias de los sujetos, además de los procesos de movilización. Finalmente, se presenta el enfoque analítico de la prefiguración política, el cual permite comprender la relación entre los sujetos y sus prácticas, además de sus valores.

Para el capítulo tres, se presenta el diseño de la investigación. Se especifica el diseño metodológico adecuado para el estudio del activismo ciclista desde la incorporación de la dimensión emocional además de captarlas como parte de un constructo sociocultural a través de un diseño cualitativo. Se presenta la elección de las técnicas para la recolección de los datos y su relevancia en la investigación de los activismos de base. Asimismo, se presenta la elección de los casos de estudio y su importancia para buscar dar cuenta de las diferentes formas de llevar a cabo las protestas y exigencias desde el activismo ciclistas. Se hace un recuento breve sobre la historia de los colectivos y su importancia para el movimiento en pro de la bicicleta como una alternativa de movilidad.

Finalmente, el capítulo central, sin restar importancia a los demás, es el número cuatro. Comienza con el análisis del proceso de politización que experimentan los activistas ciclistas, como transforman el ir en bicicleta en otra forma de hacer política, de protestar y de vivir la ciudad. Posteriormente, se exploran las experiencias caracterizadas por diversas prácticas y valores que encarnan un compromiso social y por ende, un carácter prefigurativo. Se presentan los esbozos de lo que significa la bicicleta como herramienta para los activismos de base y la forma en que prefiguran sus acciones de forma política.

Para toda la investigación se ha utilizado el formato de citación de la asociación estadounidense de psicología, *American Psychological Association* (APA) en su sexta edición.

Capítulo 1

Del uso de la bicicleta al activismo

1. La bicicleta como invención

La invención de la bicicleta tal como la conocemos hoy en día es una patente que data del año 1885, la *Rover Safety Bicycle*, fue creada por el londinense John Kemp Starley. Es un vehículo con dos ruedas iguales que se mueve por la transmisión de dos pedales a través de una cadena que va a la rueda trasera (Bravo, 2014). Sin embargo, 68 años antes, en el año 1817 fue creada una forma de transporte propulsada por humanos, dejando de lado la tracción por animales, la cual daría paso a la *Safety Bicycle*.

El ciudadano alemán Karl Friedrich Christian Ludwing Freiherr Drais von Sauerbronn inventó la *laufmaschine* o máquina de correr, que también fue conocida como draisina o velocípedo. Dicho artilugio eran dos ruedas de carro pequeñas alineadas una delante de la otra, ambas unidas por un cuadro, algo parecido a un gancho para colgar la ropa, sobre el cual descansaba un asiento acolchonado y un manillar (Ambrose, 2013), todo era hecho de madera a excepción de las placas de hierro que cubrían las ruedas.

Para usar la draisina la persona usuaria debía sentarse adoptando una postura recta sobre el sillín, agarrar el manillar y empujar con sus pies y sus piernas sobre la tierra ya que no contaba con pedales; para frenar tenía que hacerlo con los pies, bajándolos para tocar el suelo e irse deteniendo paulatinamente, para ir con mayor velocidad se podía correr o simplemente trotar. Algunos usuarios de este artefacto preferían el trote o galope dado que el impulso mismo de la carrera hacía moverse solo al vehículo y porque era una forma de correr en la que la mitad superior del cuerpo descansaba estando sentado.

Karl Friedrich buscó, mediante demostraciones en parques franceses y británicos, dar a conocer su invento. Realizó un viaje de Mannheim a Frankfurt montado en su *laufmaschine*, trayecto de aproximadamente 80 kilómetros de distancia, sin embargo, no tuvo nunca los reflectores suficientes ni personas interesadas en su invento (Bicycle network, 2018). A pesar de eso, en otras partes de Europa e incluso del mundo su invento sirvió de inspiración para que otras personas llevarán a cabo la creación de sus propios modelos de la draisina.

Fue así como en 1861, un herrero parisino llamado Pierre Michaux creó un vehículo como la draisina pero con dos pedales unidos a la rueda delantera (Tandem Gasteiz, 2015). Esto provocó un éxito inmediato y llevó a que en poco tiempo se tuviera la llegada de la *Rover Safety Bicycle* de Starley. La *Rover Safety* o bicicleta segura, fue

llamada así para diferenciarla de las bicicletas de rueda alta, invento anterior, llamadas *boneshaker* (Bravo, 2014). En 1888, otro suceso importante ocurre, el cual desencadena el boom de la bicicleta: la invención de un neumático hinchable patentado por John Boyd Dunlop.

2. La bicicleta en México, llegada, clubes y usos

Las primeras bicicletas que llegaron a México fueron exportadas de Boston, Estados Unidos, aproximadamente en 1869. Estas llegaron principalmente a las ciudades y eran propiedad de personas con alto poder adquisitivo (Beezley, 1983). Aproximadamente en los años 1870, llegaron las famosas *boneshaker* o “acomoda huesos/sacude huesos” las cuales adoptaron ese nombre por tener la llanta delantera más grande que la trasera, modelo que fue visto como peligroso para algunas personas debido a la postura que había que adoptar al andar en ellas. Tan solo 20 años después llegaron a México las bicicletas “seguras”, *Rover Safety Bicycle*, las cuales tenían ambas llantas de la misma dimensión, eran unas llantas que se llenaban de aire y un volante que podía girar más de 180°; este modelo desató el *boom* en su uso a lo largo y ancho del país (Secretaría del medio ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2013).

Las bicicletas se convirtieron en competencia directa, en cuanto a movilidad, de los caballos, mulas, burros y calandrias. Ya para el siglo XX, en México, varias empresas comenzaron a hacer llegar grandes cargamentos de bicicletas a las ciudades, posicionándose en las tiendas como objetos exclusivos de importación. La bicicleta se acomodaba junto a otros productos que prometían hacer más eficiente el trabajo, como las máquinas de coser o escribir. Se ofrecía para hacer servicios de mensajerías, como el correo o el telégrafo (de la Garza, 2016). Eran muy útiles para el trabajo y muy usadas para pasear.

Así mismo, se crearon los primeros clubes de ciclismo, la mayoría por extranjeros viviendo en México. Cada club tenía sus uniformes, logotipos y lugares de reunión, por lo que era más sencillo ubicarlos. En años previos al porfiriato se creó el *Cycling Union Club*, el cual agrupó a toda la diversidad de ciclistas que existían en la capital (Gómez, Villasana, 2021). Los miembros del *Cycling Union Club* financiaron y construyeron el velódromo de La Piedad, planeaban recorridos a pueblos aledaños como Cuernavaca o Amecameca e impulsaron el uso de la bicicleta como práctica de deporte, en especial de las carreras (Beezley, 1983).

3. La llegada del automóvil, su predominio y el menosprecio a la bicicleta

Con el crecimiento de las ciudades, en el siglo XX irrumpe de forma más agresiva, en el espacio público urbano un nuevo actor: el automóvil. La expansión de las ciudades y el crecimiento de las distancias para los desplazamientos en el territorio tiene como consecuencia el auge del uso del automóvil, en un principio como distintivo entre las clases sociales respecto de los sectores populares debido a su alto costo.

La llegada y auge del automóvil propiciaron una nueva forma de concebir el espacio público, en el cual se debía incluir ese medio de transporte y las velocidades que prometía. En la Ciudad de México los primeros automóviles comenzaron a hacer su aparición en los primeros años del siglo XX, como era de esperarse, dado que había pasado en otras ciudades, comenzó a haber una gran cantidad de personas atropelladas, heridas e incluso muertas a causa de automóviles. Las personas que se veían afectadas por eso eran quienes no poseían un automóvil, incluso se dieron algunos intentos de linchamiento a los conductores de los vehículos involucrados en estos hechos (Gorostiza, 2014).

La Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal en su libro *Bicicleta: de la idea a la política pública*, retoma notas periodísticas del cronista Héctor de Mauleón para hacer un recuento sobre cómo a pesar de que el modelo de ciudad buscaba imponer al automóvil como la forma más importante de moverse por la ciudad, la bicicleta se convirtió en una alternativa para ejercer diversos oficios en los que era necesario recorrer gran parte de la ciudad.

“Cuando la ciudad se rindió al automóvil, en las décadas en que el paisaje quedó subordinado a las urgencias del autotransporte, la bicicleta perdió sus prestigios porfirianos: fue arrinconada como herramienta de trabajo de panaderos, lecheros, carteros, cobradores y repartidores de periódicos” (Secretaría de Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2013, p. 14)

La bicicleta pasó de ser el objeto de novedad entre quienes podían adquirirla en las tiendas de importación a estar subordinada como un medio de transporte popular. Al ser el medio de transporte de las clases populares, eventualmente se dieron más accidentes, en su mayoría choques, con los demás ciudadanos que andaban a pie, el robo de bicicletas y los enfrentamientos con los pocos vehículos por el uso de la calle. Esto generó que el gobernador, del aún Distrito Federal, Pedro Rincón Gallardo y Terreros promulgara reglamentos tomando en cuenta a las bicicletas como medio de transporte (Bezzley, 1983). En estos reglamentos, las bicicletas tenían autorización para andar por

todas las calles con la condición de que todos los conductores llevarán consigo una campana o bocina que harían sonar al acercarse a los ciudadanos a pie y una linterna por las noches para alumbrar el camino (de la Garza, 2016). Así mismo, se les prohibió andar por las aceras, las calles principales y rodar a velocidades altas.

Fue hasta mediados del siglo XX que la bicicleta mantuvo un fuerte arraigo como medio de transporte popular ya que constituía una forma segura de transportarse, sin embargo, con la llegada masiva de los automóviles esto cambió. Comenzaron las regulaciones municipales en las cuales se pusieron reglas al espacio público y se generó una nueva forma de hacer uso de este. Lo más sobresaliente de las regulaciones fue la preferencia del automóvil sobre cualquier otra forma de transporte para poder moverse y sobre todo, contra un nuevo actor, el peatón (Bezzley, 1983).

Ese mismo auge del automóvil provocó que se pensara y defendiera al coche con un derecho mayor sobre las demás formas de movilidad, la preferencia se plasmó visiblemente en el diseño y políticas públicas de la ciudad. En el Distrito Federal dicha supremacía del automóvil se entiende perfectamente desde el 23 de junio de 1979, cuando el regente de ese momento, Carlos Hank González, inauguró 15 ejes viales con una extensión de 133 kilómetros, el fin de estas obras fue que los automovilistas pudieran circular a sus anchas (Camarillo, 2021).

El embotellamiento de miles de automóviles que propiciaban largas filas llevó al regente a presentar el plan de la construcción de los ejes viales, dicho plan consistía en ensanchar algunas avenidas para conectar de sur a norte y de oriente a poniente la ciudad. Para lograrlo se tuvieron que expropiar los predios que estaban sobre el diseño de los ejes viales; al final se destruyeron 1727 predios y se talaron miles de árboles (León, 2015). La gran solución duró poco tiempo pues fue una invitación a que más coches circularan por esas rutas y pronto se generaron embotellamientos sobre los ejes viales.

Acciones como estas son muestras de una privatización de la calle para que quienes poseen un automóvil puedan hacer uso de ella. Esta es una práctica que se ha llevado a cabo en la Ciudad de México y en muchas otras ciudades a nivel mundial (Riveros, 2017), lo cual se logra cuando el Estado y el sistema económico suman esfuerzos para desarrollar una ciudad basada en modos de producción de capital, como lo son las magnas obras exclusivas para el desplazamiento de vehículos motorizados pero también su subsistencia, como lo son: las refinerías, las plantas ensambladoras de vehículos y refacciones, las unidades productoras de llantas, gasolineras, etcétera, dejando de lado los espacios para habitar, coexistir y vivir. Esto produce que los

habitantes sean despojados de su capacidad para ocupar y vivir en sociedad (Gorostiza, 2014).

Según Aguirre Riveros (2017) la “ciudad automóvil” es un término que puede ser usado para referirse a las ciudades que ven el desarrollo como la búsqueda de la satisfacción de la fluidez del coche y del transporte de carga, lo que ocasiona que se deje de ver una ciudad para las personas que se trasladan, caminan, se mueven en ella y sea una ciudad para los automóviles en la que solo ellos pueden usar la calle para desplazarse.

El coche monopolizó la imaginación y los proyectos del crecimiento de las ciudades de la vida urbana dejando a la bicicleta como un modo inferior o secundario de movilidad, el cual quedaba restringido a los pobres, las mujeres y los niños (Sanz, 2008). La bicicleta se dejó de ver como un medio de transporte y pasó a ser un objeto meramente para el ocio. Sin embargo, que se decidiera haber colocado al automóvil sobre cualquier otro medio de transporte no solo trajo problemas de tráfico, sino que generó, y sigue generando, una serie de problemas urbanos, sociales, económicos, ambientales y un impacto en la salud de las personas.

Gradualmente se va generando una privatización de la calle y con ello del espacio público, en cuanto que la calle se piensa únicamente para el uso del automóvil. Esto da como resultado que solo aquellas personas que pueden acceder o cubrir el costo de un automóvil tienen derecho a utilizar la calle, a diferencia de quienes no cuentan con uno o deciden no utilizarlo, no tienen derecho a hacer del espacio público.

A medida que los desplazamientos en vehículos privados aumentan, también lo hacen los bienes y servicios dedicados a su circulación, necesidades y privilegios, como las autopistas, los estacionamientos, centros de servicios, gasolineras, etcétera, mientras que decrece la inversión en medios no motorizados, como el presupuesto para banquetas, rampas o ciclovías. Esto ha ocasionado que quienes anteriormente utilizaban el transporte público o modos no motorizados se unan al “club del auto”, lo cual conlleva a la necesidad creada de seguir construyendo la ciudad para conveniencia de los viajes en automóvil y que aumenten los servicios exclusivos para ellos. Lo que entraña en generar mayores incentivos para que la gente se una al “club” y se va generando tráfico de forma inducida. En otras palabras, la ciudad se va diseñando como un sistema, la cual se entiende desde la auto-movilidad, un sistema en sí mismo el cual se retroalimenta y fractura las relaciones sociales de sus habitantes de una forma dialéctica dado que a más automóviles más espacio destinado a ellos y menor el que es para las personas (Garduño, 2013).

4. El activismo ciclista: la reconquista de la ciudad, el comienzo

La privatización del espacio público conlleva una disputa, entre quienes ven bien que se privatice el espacio público en un lugar exclusivo para unos pocos, es decir automovilistas, y están quienes no quieren que se pierda ese espacio común. Es esta disputa el marco donde cientos de personas buscan visibilizar otro modelo de movilidad, uno basado en el uso urbano de la bicicleta. De a poco se formaron grupos de ciudadanos que no solo buscaban una movilidad alternativa como respuesta a varios de los problemas que supone el uso del automóvil, sino que también reivindican la apropiación colectiva del espacio urbano bajo otra relación con la naturaleza y con las demás personas. Esta forma de hacer frente al uso excesivo del automóvil a través de la bicicleta se denominó desde la academia como activismo ciclista o *cycling activism* en la literatura anglosajona. El activismo ciclista politiza el uso mismo de la bicicleta, transformado este medio de locomoción en un estilo de vida.

El activismo ciclista con un contenido político podemos documentarlo a finales de 1992 en el estado de California, Estados Unidos, con las llamadas *critical mass*. Las *critical mass* son paseos masivos en bicicleta que se llevaban a cabo todos los viernes de fin de mes en la ciudad de San Francisco, California. Comenzó siendo un *commute clot* durante septiembre de 1992 con una participación de entre 30 y 60 ciclistas en sus primeros eventos (White, 1999). Para incrementar la participación de más personas decidieron empezar a repartir folletos y volantes en los cuales hacían la invitación a pasear en bicicleta y tomar las calles. Tuvo ese nombre durante dos meses hasta que adoptó el nombre de *critical mass* (masa crítica) derivado de una escena del documental *Return of the scorecher*. Este se desarrolla en la ciudad de Guangzhou, China, donde la bicicleta es usada como un medio de transporte eficaz y es utilizada por miles de personas. Las personas que usan la bicicleta al llegar a los cruces de avenidas o calles donde no existían los semáforos se juntaban y esperaban a ser varios para ir cruzando entre todos; en palabras del narrador:

“era una especie de masa crítica. Los ciclistas se iban juntando y luego avanzaban. Todos los ciclistas que querían dar vuelta a la izquierda en una intersección esperarían en medio hasta que fueran un suficiente número para forzar el paso de los autos y hacer que se detuvieran.” (White, 1999, mín. 6).

De ahí que a los paseos donde comenzaban a ser decenas de ciclistas, empezaban a ser visibles a los ojos de los peatones, pero sobre todo en los de los automovilistas, lo que motivo a denominar dicha acción como una *critical mass*.

Esos paseos en bicicleta comenzaron sin tener un objetivo claro excepto el de pedalear juntos. Tiempo después cada asistente le iba dando su propio significado al por qué asistía y con qué fin (Carlsson, Elliott & Camarena, 2012). Para algunos de los primeros asistentes de la *critical mass* la idea del espacio público era importante, las calles debían ser un espacio para que las personas pudieran hablar entre ellas e interactuar, pero con los coches apoderados de estas eso era casi imposible. La calle tenía que dejar de ser lo que era, un espacio que no les pertenecía a las personas, un espacio para conducir, pues las personas que usaban la calle iban en coches, todas conduciendo hacia el mismo lado, para ir a la misma dirección, llegando a sus casas a ver la misma serie, todas las personas hacían lo mismo pero solas. Buscaban una nueva forma de hacer uso del espacio público, de las calles y salir andar en bicicleta siendo una gran masa de personas era la idea (White, 1999).

En palabras de Chris Carlsson, cofundador de la *critical mass* en California y de Jim Swanson, quien fue el artista que dio voz gráfica a la *critical mass* en sus primeros años creando decenas de imágenes:

“la gente siempre piensa que la masa crítica es un movimiento ciclista. Y sí lo es. Tiene que ver con el ciclismo, pero reducirlo sólo en las bicis cuando también tiene que ver con el petróleo, con esta aceleración sin fin del desarrollo humano [...] lo que se ha conseguido está más relacionado con la creación de un espacio público.” (White, 1999, min. 4).

La crítica que buscaban hacer va más allá del automóvil, si bien este es el representativo de una cultura que se enfoca al uso de este como principal medio de transporte. A través de esta acción trataban de hacer visible a la bicicleta como una alternativa a la movilidad en sus calles, en su ciudad, pero también a los problemas ambientales que trajo consigo la modernidad, el predominio del automóvil y una ciudad diseñada para su uso.

5. La difusión del activismo ciclista y la reconquista del espacio público

5.1 La bicicleta como otra forma de hacer política

Los paseos masivos en bicicleta dejaron de ser exclusivos de la ciudad de San Francisco y se extendió a otros estados de Estados Unidos, como: Austin, Texas; Chapel Hill en Carolina del Norte; Eugene, Oregon; New York, entre otras tantas. Además, comenzaron a realizarse en otras ciudades de otros países como fueron: Londres, Inglaterra; Bonn,

Alemania; París, Francia; Ámsterdam, Países Bajos; Copenhague, Dinamarca; Sídney, Perth, Melbourne, Australia; entre otras tantas ciudades alrededor del planeta (Carlsson, 2002).

Los paseos *critical Mass* buscaban fomentar y fortalecer el sentido de comunidad e identidad colectiva entre los ciclistas. Además de ser un espacio con un sentido de camaradería y de solidaridad política, las calles se convirtieron en el lugar en el que se iba gestando y sustentando el activismo ciclista y muchos de sus discursos. Un ejemplo de esto es que al principio de los paseos *critical mass* se repartían volantes sobre próximas charlas ambientales, proyecciones de películas con ciertas temáticas y diversos temas que podían interesar a los ciclistas asistentes (Carlsson, Elliott & Camarena, 2012).

Los paseos *critical mass* también fueron ese espacio donde se pudo reunir una multitud de personas con la idea de llevar a cabo la recolección de firmas para una campaña política o hacer frente a acciones en las que veían una afectación. Tal como sucedió en California, donde las compañías petroleras suspendieron los esfuerzos por crear empleos verdes y los ciclistas fueron un grupo que buscó que la creación de esos empleos se llevara a cabo (Carlsson, Elliott & Camarena, 2012). Otro ejemplo fue en el paseo *critical mass* en Tel Aviv en el año 2011, el cual terminó en un parque donde los ciclistas se reunieron con una asociación sin fines de lucro de recolectores urbanos de la ciudad llamada “*city tree*”, quienes prepararon tazones de ensaladas para los ciclistas, los cuales fueron hechos con las verduras recolectadas de los jardines y los parques de la ciudad. Durante la convivencia los recolectores urbanos compartieron con los ciclistas información sobre la organización que tienen y los lugares donde podía recolectar esas verduras comestibles, todo esto dentro de los límites de la ciudad (Carlsson, Elliott & Camarena, 2012). Estos son algunos de los ejemplos, pero no los únicos, más adelante veremos más en los cuales las *critical mass* reúnen públicos afines y fomentan una comunidad que puede movilizarse para apoyar ciertas causas o para apoyarse mutuamente de diferentes formas.

Durante las *critical mass* se dialogan situaciones cotidianas y se crean experiencias espaciales que van correspondidas con sus contra-discursos sobre la eficacia del automóvil, símbolo de la modernidad. En lugar de automóviles, las personas llenan las calles sin tener barreras físicas que les impida tener contacto y comunicación entre ellas. Mientras se llevan a cabo pareciera una puesta en escena, una obra de teatro donde se demuestra cómo serían las calles con menos automóviles y más bicicletas, más personas (Carlsson, 2002).

Las experiencias que generaron y siguen generando los paseos masivos de ciclistas son contrarias a las que se puede vivir día a día en las calles. Dichas contra-experiencias han introducido nuevos códigos culturales, desafiando los existentes y culminando en un cambio social y cultural, al menos en algunas partes del mundo (Carlsson, 2012). La ciudad de San Francisco es un buen ejemplo, las *critical mass* y otros eventos similares han recibido más apoyo y más difusión, algunos ejemplos son: la fiesta en bicicleta de East Bay, la cual reúne a miles de personas; el paseo en bicicleta a la luz de la luna de Berkeley; los paseos comunitarios en Richmond; el paseo misterioso de medianoche y el paseo de mantequilla (Carlsson, 2002). Todos estos son ejemplos de los crecientes paseos urbanos en bicicleta organizados por y para ciclistas, pero antes que nada para las personas.

Estos paseos si bien han sido creados con diferentes fines, en diferentes horarios y por diferentes personas todos han contribuido a que se busque tener acceso más seguro a las calles de las ciudades. Esas transformaciones han llegado al ámbito social pero también al paisaje físico, han logrado cambios importantes, como que se visibilice la necesidad de tener infraestructura para ciclistas y otros proyectos con vistas a hacer una ciudad más amigable con las personas.

Por otra parte, tenemos ejemplos como Holanda, que en los años sesenta un grupo de jóvenes influenciados por el pensamiento de la llamada Escuela de Frankfurt, en especial por Herbert Marcuse, se agruparon en un movimiento llamado “*provos*”. Implementaron medidas para hacer frente al robo de bicicletas que se estaba dando en sus alrededores, decidieron pintar sus bicicletas de blanco, esto con el fin de que si alguna bicicleta fuese robada con ese singular color podría ser rápidamente identificada en alguna otra parte de la ciudad. Además, impulsaron un sistema de bicicletas públicas llamado “*White bikes*” el cual fuera accesible para todos los estudiantes (Groningen, 2015). Esto era una revelación contra el modelo de desarrollo y el sistema capitalista, denunciando el uso del automóvil y proponiendo un nuevo modelo urbano para moverse e ir a la escuela.

En Montreal, Canadá, los años setenta representaron un *boom* en el uso de la bicicleta, lo que permitió dar cuenta de la carencia en la infraestructura necesaria para que la bicicleta fuera un medio de transporte seguro para las personas. No existían las ciclovías o los carriles exclusivos para las bicicletas lo que obligaba a los ciclistas a competir por el espacio con los automóviles. Marc Raboy, de los primeros miembros de los *Monde à bicyclette* (MÁB) relata que utilizar la bicicleta como medio de transporte

suponía poner en riesgo la propia vida (Ross, 2015). Esto no era un decir por decir, estaba sustentado en lo que pasaba alrededor de los ciclistas, en las carreteras de Quebec existía una media de 68 muertes de ciclistas al año, alcanzando la media más alta en el año 1974 con 84 ciclistas asesinados.

Montreal no contaba con un sistema de estacionamientos para bicicletas, éstas tenían prohibido el acceso en los autobuses, el metro y en los puentes vehiculares para cruzar la ciudad de un extremo a otro. Durante los años setenta el partido en el gobierno había centralizado el poder de la toma de decisiones en unos cuantos, los cuales veían el futuro de Montreal en términos de grandes proyectos de modernización, tales como carreteras, estadios, centros comerciales, edificios de departamentos y grandes estacionamientos para los automóviles (Ross, 2015).

La *Fédération québécoise de cyclotourisme* (Federación de ciclismo de Quebec) era una organización providencial la cual estaba interesada en el ciclismo urbano, buscaba lograr el cabildeo en los cambios de ley que garantizaran el tránsito seguro para las personas ciclistas. Gilles Prévost, defensor de la seguridad vial presentó, en el año 1972, un plan ambicioso donde promovía la creación de 2400 km de ciclovías urbanas, plan que quedó como letra muerta en el Ayuntamiento. Jacques Barrière, director del departamento de tránsito resumió la visión que prevalecía en el ejecutivo municipal: “Las bicicletas no son una prioridad en el momento actual. Si fomentamos la bicicleta, ¿nos vamos a meter el coche en el bolsillo” (Ross, 2015). Esto conllevó a que los ciclistas buscaran cambiar la forma en que buscaban seguridad al moverse en bicicleta, dejando lo institucional y pasando a la vida cotidiana.

La “ciclofrustración” generada dadas las acciones llevadas a cabo por parte de los tomadores de decisiones la canalizan en fundar *Le monde à vélo*. En abril de 1975 lanzan un anuncio publicitario en el *Montreal Star* (un periódico de Montreal) para anunciar una reunión con el objetivo de fundar un grupo de ciclistas, y organizar eventos lúdicos para ciclistas, así como presionar a las autoridades municipales para que brindaran instalaciones adecuadas para transitar las calles en bicicleta.

Unos de los actos más disruptivos por parte de los miembros de *Le monde à vélo* se llevó a cabo en octubre de 1976 en plena hora pico en el centro de Montreal irrumpieron en la calle con una protesta particular. Cien personas se acostaron en el pavimento en la intersección entre las calles *Sainte-Catherine* y *University*, junto a ellos un niño en camilla, bicicletas dañadas, ataúdes, muletas y litros de ketchup derramada haciendo alusión a la sangre. La protesta buscaba recordar las consecuencias del predominio del

automóvil en las zonas urbanas: la muerte de cientos de ciclistas y peatones. Entre todas las “víctimas” mortales que motivaron esa protesta se encontraba Robert Silverman, una de las personas precursoras de los MAB, grupo que estaba detrás de dicha manifestación. Claire Morissete, amiga de Silverman tomó un megáfono y se dispuso a enumerar una larga lista de problemas que provocan los automóviles, entre los cuales destacó el acaparamiento del territorio urbano y con ellos la relegación de la bicicleta y del transporte público (Ross, 2015).

Esta protesta dio paso a la creación de un colectivo más organizado con visionarios del ciclismo, lo principal era demostrar que el ciclismo no solo es un deporte, sino que es una forma de transporte. Como en otras partes del mundo lo primordial era abogar por infraestructura que permita la circulación segura por las calles de la ciudad, que se pueda cruzar la ciudad de norte-sur y de este-oeste, acceso al metro en bicicleta, además de la red BIXI, un sistema de bicicletas de autoservicio disponible para todas las personas. Este grupo comenzó a llamar la atención por sus formas de protestas: realizaron una obra de teatro donde atravesaron el río en bicicleta, en canoas, a través de bicicletas, simulando a un episodio de la biblia cristiana, donde Moisés parte el agua del río, pero, en esta ocasión para que pasen los ciclistas. Durante las noches se organizaban para pintar de forma clandestina ciclovías y realizar marchas reivindicativas, iban en bicicletas con máscaras antigás y algunas bicicletas llevaban marcos de madera del tamaño de un coche, esto como una crítica al espacio que puede ocupar una sola persona al usar un automóvil (Ross, 2015).

Como forma de protesta política, muchos se sumaron al movimiento ecologista donde los coches eran vistos como el enemigo público, pues eran una fuente de ruido y contaminación, que causaban la muerte de personas, deudas y pérdidas de tierra cultivable para la creación de autopistas y carreteras, mientras que la bicicleta era una herramienta de transformación de las ciudades amables con las personas. Uno de los lemas representativos fue: “Vive la véloration!”¹ como símbolo de resistencia a poder pasear y andar en bicicleta por las calles de su ciudad (Ross, 2015).

Durante la segunda mitad del siglo XX, la bicicleta fue objeto de oposición en diferentes movimientos sociales. Dave Horton realizó un estudio sobre el papel de la bicicleta en movimientos sociales como: el feminismo, el socialismo, el anarquismo y

¹ Dicho lema es un juego de palabras, en idioma francés, entre la palabra *vélo*, bicicleta, y *revolution*, revolución. Haciendo referencia a la bicicleta como una herramienta para hacer la revolución a través de ella.

recientemente el ambientalismo (Horton, 2006). En dicha investigación sostiene que la bicicleta permitió la expansión en el horizonte geográfico, social y político del movimiento feminista y socialistas. Mientras que para el anarquismo y ambientalismo la bicicleta simbolizó y produjo una forma de comprender la vida cotidiana, encajando en una política preocupada por la autenticidad, la comunidad y lo local (Horton, 2006).

En Reino Unido, en el año 2012, específicamente en Londres y Edimburgo se formó una campaña que buscaba presionar a los candidatos a la alcaldía de Londres para que se posicionaran a favor del uso de la bicicleta en la ciudad. Dicha campaña realizó reclamos distributivos (basados en problemas) y de reconocimiento (basado en identidades), los cuales buscaron influir en el ciclo de culturas e identidades, y a su vez en infraestructuras ciclistas. Todo esto con un fin claro, influir en la elección del alcalde.

5.2 El activismo ciclista en América Latina

En América Latina tenemos la formación de distintas redes o grupos de ciclistas que reivindican otra forma de hacer política, poniendo al centro el uso de la bicicleta. El Movimiento Furioso Ciclista se creó en los años noventa, nació con un sentido determinado que es esencia del movimiento, la reivindicación de la bicicleta como medio de transporte y la libre militancia activa que se manifiesta en la acción de pedalear (Alviña & Campos 2017). El movimiento se desarrolló en Santiago de Chile cuando un grupo de personas decidió realizar una cicletada (término de uso chileno que hace referencia a una rodada) en el metro Escuela Militar, el objetivo era protestar por un conflicto con el alcalde de la comuna de Las Condes. El problema era que el alcalde había prometido a los ciclistas construir en dicha estación de metro un estacionamiento para bicicletas, promesa que no cumplió y conllevó a las protestas.

La cicletada organizada como forma de protesta constituyó una tradición emblemática, el salir a rodar los primeros martes de cada mes. Aunque la cicletada fue una respuesta en forma de protesta a una promesa incumplida también tenía influencia de fuera, en especial de las *Critical Mass* de San Francisco.

Las circunstancias políticas, económicas y sociales del país llevaron a que las rodadas de los martes tuvieran otros objetivos. La bicicleta fungió como una herramienta para protestar en contra de la dictadura y de las desigualdades generadas. Se subían a las bicicletas para protestar, en un primer momento, no por un uso seguro de la bicicleta sino por las desigualdades sociales, esto fue generando, tanto entre los asistentes a las cicletadas como en otras personas que veían esa forma de protestar, consciencia sobre las

desigualdades y las injusticias (D'Andrade, 2012). Posteriormente, una injusticia que comenzó a ser señalada fue el diseño de la estructura urbana, la cual estaba pensada únicamente para quienes tenían el poder económico para costear un automóvil.

Sin embargo, a pesar de tener simpatizantes también existían personas que veían mal sus formas de protestar, esto porque, en palabras de unos de sus primeros voceros, en los orígenes la forma de actuar era violenta, lo que le restaba popularidad a las cicletadas entre personas no usuarias de la bicicleta.

En las primeras cicletadas los ciclistas rompían parabrisas y espejos de automóviles, reaccionaban con violencia ante el sonido de los cláxones, se robaban señales de tránsito, entre otras acciones. Dichas acciones eran interpretadas, por algunos miembros, como una forma de expresión a través de la cual mostraban su furia hacia el sistema (Alviña & Campos 2017). Sus acciones eran tomadas como una forma de tener una identidad de grupo y un significado a lo que era ir en bicicleta por las calles de la ciudad. La búsqueda de su identidad se veía plasmada en la violencia que ejercían contra los automovilistas, una forma de expresar y vivir una contracultura contra lo que definieron como el Imperio Motorizado sin Freno representado por el automóvil.

El Movimiento tuvo problemas y quiebres desde su interior, el no respetar las decisiones que se tomaban en asamblea, las luchas por el poder, la intervención de partidos políticos y el desapego de miembros fundadores generó cambios internos y posteriormente cambios en sus dinámicas. Cambiaron su forma de actuar, sus objetivos, la esencia del movimiento y con ello su estrategia. Las cicletadas comenzaron a ser mejor vistas y con mayor presencia de personas externas cuando proyectaron la imagen de una protesta pacífica, tanto así que niños eran quienes llevaban el ritmo de la rodada. Si bien continuaba la idea de ir contra corriente, de ser un movimiento contracultural y subversivo, este se pacificó y masificó, lo cual contribuyó a que existiera una proliferación de la cultura de los ciclistas urbanos y la aparición de más grupos en otras partes del país (D'Andrade, 2012). El movimiento dejó de buscar una identidad y pasó a perseguir objetivos más definidos y relacionados a reformar el sistema. Era un movimiento plural e inclusivo con miras en empoderar a más personas para que se subieran a la bicicleta y se bajaran de los automóviles (Evans, 2018).

El Movimiento empezó a ser referente y ayudó a la existencia de otros grupos ciclistas tanto dentro de Chile como también fuera del país. Su influencia llegó a diferentes países de América Latina.

En Perú existe Cicloaxion, un colectivo de ciclistas que promueven el uso de la bicicleta como medio de transporte, además de promover la defensa y recuperación de los espacios públicos de la ciudad para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

La Unión de Ciclistas de Brasil, una organización de la sociedad civil que reúne asociaciones de ciclistas, ciclistas y personas interesadas en promover el uso de la bicicleta como medio de transporte, ocio y deporte, tanto en regiones urbanas como rurales.

5.3 El activismo ciclista en México

En México en los años noventa existía un grupo de ciclistas que los domingos por la mañana se daban cita para llevar a cabo un recorrido sobre la avenida insurgentes hasta el Ajusco. Eran unos pocos, pero consistentes, este número de asistentes se debía a que el automóvil era visto como el símbolo del progreso y la bicicleta se quedaba relegada (Arias, 2014). Caminar y andar en bicicleta no era una aspiración de los ciudadanos. Los ciclistas que existían en la ciudad se enfrentaban a largas filas de tráfico compuesto por automóviles y automovilistas que se percibían como dueños y los únicos usuarios autorizados para las calles. Esto hacía que cualquier ciclista que se atreviera a entrar al tráfico era visto como una molestia, una persona desconsiderada que podría causar algún accidente.

Fue así como en 1986 decenas de entusiastas defensores de la bicicleta y su uso como medio de transporte decidieron formar el movimiento Pueblo Bicicletero. Adoptan ese nombre con el fin de reapropiarse de esas palabras. Esto es un hecho importante, en cuanto ‘pueblo’ se usa de forma peyorativa desde las clases medias urbanas para referirse a un lugar como subdesarrollado, un lugar atrasado en la modernidad. Al ser reapropiada por el movimiento buscaba eliminar su connotación negativa y dignificar la bicicleta como un medio de transporte no contaminante, saludable, eficiente y económico (Sánchez, 2012).

El movimiento fue ignorado por las autoridades, pero muchas personas respondieron al llamado del movimiento para sumarse a él. El grupo de personas que rodaba los domingos fue incrementando y realizaron rodadas en el zócalo de México para exigir infraestructura ciclista (Ramírez, 2013). Gracias a sus demandas, en 1991 se estableció una ciclo vía temporal para fines de semana en la Avenida Insurgentes de 7 kilómetros de largo y separada de los automovilistas por conos de tránsito color naranja; iniciativa que fue cancelada tan pronto los políticos que la habían permitido terminaron

su mandato. Otra de las demandas del movimiento fue convertir las vías del tren México-Cuernavaca, que recién habían quedado en desuso, en una ruta para bicicletas, demanda que no se materializó en ese momento.

Ya entrados en los años noventa no se notaban grandes cambios, las redes viales se habían ampliado y las calles de la ciudad estaban más saturadas de automóviles, era visible que el sistema de movilidad urbana basado en los automóviles era ineficiente y lento. El Distrito Federal se caracterizaba por tener una alta densidad de población y una elevada contaminación del aire (Trejo, 2015).

Para el año 1998 un grupo de entusiastas de la bicicleta comienza a buscar espacios donde compartir experiencias sobre cómo es andar en bicicleta en una ciudad donde predominan y se privilegia a los automóviles. Como en otras partes del mundo, el buscar personas que usan la bicicleta como medio de transporte se da de boca en boca, se platica, se encuentran en la calle; es así como se van organizando, se van juntando más personas con diferentes experiencias en torno al cómo es rodar por la Ciudad de México, y con influencias del Movimiento Furioso Ciclista deciden dar un paseo en bicicleta juntos (Sánchez, 2012). En un primer momento el paseo era sin un rumbo fijo, sino que se organizaba únicamente con el fin de compartir experiencias y andar por la calle todas las personas juntas. Posteriormente dicho grupo de personas aterrizó sus ideas e intereses en Bicitekas, una organización flexible y sin obligaciones, en la cual se hablaba de ciclismo, de sus historias de vida, del por qué creían que no había más ciclismo urbano y cómo se podía hacer para que eso fuera posible.

En un principio todas las personas que se unieron a Bicitekas ya usaban la bicicleta como medio de transporte diario e incluso tenían conocimientos básicos de mecánica. Algunas personas ya eran activistas de otros temas y otros tantos periodistas, por lo que ya contaban con conocimientos y habilidades que les fueron útiles para correr la voz sobre las necesidades de tener injerencia en las políticas públicas en pro del ciclismo urbano (Monterrubio, 2002). Otros tantos eran urbanistas e ingenieros, fueron ellos quienes dieron las bases sólidas a las propuestas realizadas. Cada persona tenía una experiencia distinta y que al juntarlas y darle solidez a sus ideas la bicicleta dejó de parecer una utopía y comenzó a adquirir una dimensión de realidad, de poder hacerlo posible, de poder usarla como un transporte cotidiano más seguro y que se podía ofrecer a más personas (Rivera & Aragón, 2013). Fue así como Bicitekas asumió la misión de difundir ese mensaje a los tomadores de decisiones.

Una de sus acciones fue iniciar la revista, *Vélo*, mediante la cual buscaban promover el ciclismo urbano diario. La revista se distribuyó gratuitamente en el espacio público durante los paseos, en las universidades y en todos los lugares donde encontrarán una bicicleta (Monterrubio, 2002). Sin embargo, la falta de financiamiento llevó a que pocos números después la revista desapareciera no sin antes dejar un precedente sobre sus intenciones y su propuesta.

También comenzaron a realizar cabildeo político para lograr un carril exclusivo para bicicletas en la Colonia Condesa, proyecto que no se llevó a cabo, pero que de igual forma sirvió para dejar un antecedente. Poco tiempo después Areli Carreón del Movimiento Bicyclero de la ciudad de Cuernavaca contactó a Bicitekas para buscar llevar a cabo un proyecto en conjunto, ahora desde ambas ciudades comenzaron a trabajar para materializar el que las antiguas rutas del tren sirvieran como una gran ciclovía que conectará ambas ciudades (Sánchez, 2012). A la par, organizaron paseos para mostrar los beneficios de andar en bicicleta como un transporte urbano, seleccionaron lugares atractivos para llegar en bicicleta y daban paseos en grupos. Al llegar a los destinos, quienes sabían de la historia o tenían anécdotas del lugar las compartían con el resto del grupo. Este sería el antecedente de lo que sería el paseo semanal de Bicitekas.

Al ver que ya eran un grupo considerable de personas que disfrutaban el andar en bicicleta decidieron emprender acciones públicas para que más gente pudiera sumarse. En 2001 decidieron reunirse los miércoles después del trabajo, no solo para charlar sino para dar una vuelta por la ciudad en sus bicicletas, es así como nació el Paseo Nocturno (Monterrubio, 2002), comenzaron a reunirse los miércoles a las 9 de la noche en el monumento del Ángel de la Independencia.

Con el paso de los años el número de asistentes estuvo en aumento, asistían personas de los alrededores, pero también de lugares más lejanos, de las periferias de la ciudad. Algunas personas veían el paseo como un modo recreativo de usar la bicicleta, despejarse del estrés causante de la ciudad y disfrutar de la ciudad de otra forma, además de ser el primer paso para usar la bicicleta con más frecuencia e ir adquiriendo un mejor conocimiento sobre cómo maniobrar en el tráfico. Estas convivencias llevaron a que más personas se interesaran sobre el uso de la bicicleta en la ciudad e incluso unirse a Bicitekas.

El paseo fue el evento principal para dar a luz la cultura del ciclismo urbano en la Ciudad de México. Durante los viajes se crearon lazos sociales al rodar por las calles de la ciudad puesto que una vez que se hacía de noche y el tráfico disminuía, la charla entre

los ciudadanos que andaban en bicicleta se tornaba en una experiencia positiva (Trejo, 2021), hablaban de temas políticos, discutían formas de hacerse visibles para quienes tomaban las decisiones y las siguientes acciones a llevar a cabo.

Si bien los diferentes movimientos de América Latina, Norteamérica y Europa son diferentes en cuanto a motivos para llevarlos a cabo, estrategias de acción y actividades, todos estos activismos urbanos coinciden en algo: en ver a la bicicleta como un símbolo de resistencia, de protesta y de resiliencia ante los problemas sociales y ambientales. La bicicleta es el vínculo entre las esferas de lo privado y lo público (Monterrubio, 2013). Por un lado, a escala individual, quien usa la bicicleta para mejorar su salud física y mental, así como sus conciencias de agencia y libertad. Mientras que, por otro lado, esta actividad conlleva a tener un mayor contacto entre personas y hay una menor dependencia a los vehículos automotores, lo que reduce la contaminación atmosférica y auditiva.

Desde lo anterior, y bajo el enfoque del estudio de los movimientos sociales, la protesta y el activismo de base coloca el uso de la bicicleta, por un lado como medio de transporte, pero también como medio de respuesta a los problemas de automovilidad insostenible (Wolf, 1995; Moreno, 1998; Toledo, 2002; Boix, 1999 & Balkmar, 2020), y por otro lado en una herramienta para proponer una cultura centrada en el uso colectivo de la ciudad, tomando la bicicleta como símbolo de justicia social en la movilidad urbana. Estos dos aspectos son relevantes dado que caracterizan puntos centrales de la investigación de licenciatura que me propongo realizar.

Capítulo 2

Prefiguración política y emociones: un marco interpretativo para comprender el activismo ciclista

La presente investigación se apoya en la hipótesis general que el activismo ciclista además de proponer una movilidad alternativa al modelo de transporte privado está difundiendo una nueva cultura de vivir la ciudad, basada en prácticas de solidaridad, autogestión y ayuda mutua. Es por eso por lo que en el presente capítulo busco contestar: ¿cómo puede ser estudiado el activismo ciclista desde los movimientos sociales? ¿qué tipo de estudios existen sobre la bicicleta? y ¿cómo los sujetos buscan configurar el tipo de sociedad que desean a través del uso de la bicicleta?

Por lo tanto, el capítulo está dividido en tres partes. En una primera parte abordaré cómo el uso de bicicleta ha sido estudiado desde un espectro amplio de disciplinas. La bicicleta tiene estudios multidisciplinarios debido a su uso en muy distintos ámbitos de la vida cotidiana, a veces no solo para desplazarse, llegando así al uso de la bicicleta como una forma de hacer política. La cual, es un elemento central de la propuesta alternativa de moverse en la ciudad y además de una manera diferente de relacionarse con las personas y su entorno.

En la segunda parte contiene el cómo la dimensión emocional ha sido aplicada al estudio de los movimientos sociales para poder ser abordada y aplicada a los estudios de los activismos de base. Si bien el activismo ciclista es un fenómeno reciente que ha sido marginalizado por los estudios de los movimientos sociales, desde la presente investigación se propone poner sobre la mesa la dimensión culturalista del fenómeno, la cual permite comprender la interpretación de las experiencias de los sujetos. El análisis de la dimensión emocional de este fenómeno permite comprender procesos como la movilización, la organización, las protestas, entre otros.

Finalmente, en la tercera parte abordaré el enfoque analítico de la prefiguración política que, al momento del análisis, nos permitirá comprender la relación entre las prácticas de los sujetos y sus valores. Este enfoque nos facultará tener un acercamiento a las experiencias de las y los activistas ciclistas y comprender qué significa para ellos el usar la bicicleta como un elemento político. Aunado a eso, como la bicicleta es una herramienta que, si bien la usan para moverse por la ciudad, también encuentra su uso para protestar, no solo por el respeto para los ciclistas sino por la vida, tanto de las personas como de los factores externos para vivir, como la naturaleza.

1. Uso de la bicicleta, cotidianidad y activismo político

1.1 El uso de la bicicleta: un estudio interdisciplinario

El uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades es una opción de movilidad con un alto potencial para reducir algunos de los problemas de las ciudades, tales como: la congestión del tráfico, la mala calidad del aire, las emisiones de gases que contribuyen al cambio climático, entre otras. Esto ha generado que desde distintas disciplinas académicas se le esté estudiando.

La bicicleta tiene un impacto en la salud lo cual ha generado que desde las ciencias médicas se estudien los beneficios que trae para quienes usan la bicicleta como su medio de transporte habitual. En España han desarrollado estudios a las personas que realizan desplazamientos cotidianos y de una distancia moderada en bicicleta, con lo que han obtenido resultados que ponen en evidencia los beneficios para la salud de dichas personas. Está la reducción del riesgo de mortalidad por enfermedades cardiovasculares, una relación inversa con la incidencia de diabetes, diversos tipos de cáncer, daño en huesos, la obesidad (Sánchez, 2017). Por su parte, entre los beneficios que trae consigo el pedalear de forma habitual está la mejora de la condición cardiovascular, el aumento de la flexibilidad, la fuerza en los músculos, una mejor movilidad en las articulaciones, la postura y la disminución de los niveles de grasa en el cuerpo.

Otras investigaciones han destacado que el ciclismo es una buena forma de controlar los factores de riesgo para no desarrollar ciertas enfermedades, tales como la obesidad, la diabetes, daño en los huesos, artritis y enfermedades mentales. Desde las ciencias médicas, en especial desde la antropología médica han desarrollado el concepto de “salud social” el cual considera el uso de la bicicleta como una actividad física leve o moderada y que en los usuarios trae impactos positivos en su salud mental, tales como la disminución de síntomas de depresión (Whitaker, 2005). La bicicleta, al ser un medio de transporte, a diferencia de otros, que facilita el contacto humano y las relaciones sociales, conecta dimensiones psicoafectivas y sociales en las personas, con lo que se mejora las habilidades tanto motrices como sociales.

Desde otro punto de vista pero aún desde las ciencias médicas, el uso de la bicicleta vista como una actividad física ha sido estudiada para buscar el desarrollo de habilidades motrices básicas, habilidades perceptivas, sociales y que generen un mayor autonomía en el área psíquico y sensorial para niños con trastornos del espectro autista

(TEA), lo cual ha demostrado que los resultados son favorables y los niños han podido establecer relaciones iniciales entre los participantes, han logrado tener muestras de compañerismo y ayuda mutua entre unos niños y otros (Villalba y Bores, 2015). Desde otra disciplina distinta, la ingeniería, la bicicleta se ha utilizado en proyectos como una alternativa para la generación de electricidad. Con bicicletas estáticas, mayormente las de los gimnasios, se busca aprovechar el movimiento rotacional al pedalear a una velocidad constante con la cual se genera energía cinética y puede ser convertida a energía eléctrica (Carrión y Ortiz, 2013).

Hasta acá hemos hablado de los beneficios un tanto individuales, aunado a ellos también existen los beneficios colectivos, estos se han visto desde otras perspectivas, por ejemplo, el impacto ambiental. Los automóviles son uno de los principales generadores de dióxido de carbono debido a su motor de combustión interna y al mismo tiempo son generadores de uno de los grandes problemas que aqueja a casi todas las ciudades, el tráfico (Ortega, 2006). Desde este punto de vista la bicicleta y su uso de forma habitual se posiciona como un modo de transporte sustentable y no contaminante (Vásquez, 2016; Seguí, Ruiz & Martínez, 2021; Olaya, Parma y Salina, 2013). La bicicleta es vista como una opción de movilidad sostenible (Tarquino, 2013; Rivera, 2016 & Sanín 2021).

A pesar de que el uso de la bicicleta tiene beneficios individuales y colectivos, también puede tener consecuencias negativas, por ejemplo el ciclismo de montaña, esta actividad se ha convertido en una atracción turística muy interesante en algunas regiones y es una actividad impulsora de la economía local (Gómez, Mantillas y Maldonado, 2018 & Stuhlmuller, 2019). La llegada masiva de ciclistas que practican ciclismo de montaña en ciertos lugares pone el riesgo los ecosistemas, lo que genera un impacto negativo en el ambiente (León, 2015 & Galindo, 2020).

El uso cotidiano de la bicicleta que se da en las ciudades ha llevado a que la bicicleta sea estudiada desde disciplinas como la arquitectura y diseño del paisaje buscando que el poder moverse en bicicleta por la ciudad sea una actividad segura para quienes deseen tomar esa decisión. Por lo que han hecho estudios donde buscan implementar ciclovías en vías primarias y avenidas principales que conectan diversos puntos de las ciudades para que sea una realidad el moverse en bicicleta por toda la ciudad de forma segura (Tironi, 2015).

Existen otros tantos estudios que buscan obtener una correlación entre las políticas públicas que impulsan la infraestructura ciclista, es decir ciclovías, ciclocarriles e incluso carriles compartidos, con el hecho de que más personas se animen a utilizar la bicicleta

como un medio de transporte por la ciudad. La correlación va en que mientras más y mejor infraestructura exista más personas estarán dispuestas a usar la bicicleta en lugar del automóvil. Aunque la seguridad vial es un tema de relevancia debido a que muchas de las ciclovías que existen en la actualidad son invadidas, no respetadas y algunas dejadas en el olvido por parte de quienes deberían garantizar las condiciones para que se pueda hacer uso de ellas de forma segura.

1.2 El uso de la bicicleta como una forma de hacer política

Países como Holanda y Dinamarca en el continente europeo han sido ejemplo en el uso de la bicicleta como un transporte de uso cotidiano y utilizada para recorrer las ciudades, son los estandartes europeos sobre el uso de la bicicleta como el medio de transporte más eficiente.

Por su parte en Asia hay dos países que destacan por el uso de la bicicleta en su movilidad cotidiana, estos son Japón y China. Durante los años ochenta China fue conocida como el “Reino de las bicicletas”, sin embargo, en los últimos años el uso de la bicicleta ha disminuido dado a su política en pro del uso del automóvil.

Japón, en especial la ciudad de Tokio tiene un contexto diferente, cuenta con uno de los mejores transportes públicos del mundo, tiene una red ferroviaria de alta tecnología, autobuses modernos y una red de metro que destaca por su limpieza y puntualidad. A pesar de eso la bicicleta es una de las alternativas más usadas para moverse por la ciudad, lo cual tiene razón de ser por la cultura del ciclismo urbano y los desincentivos para el uso del automóvil. Tokio es una de las ciudades mejor rankeadas en el índice bianual *Copenhagen Friendly Cities Bicycle*, si bien su infraestructura ciclista es insuficiente e incluso inexistente han buscado que los ciclistas sean incorporados a las vías de comunicación existentes además de promover una cultura de respeto entre ciclistas, peatones y conductores de automóviles.

En América Latina tenemos a Colombia y Brasil como los países pioneros en incentivar el uso de la bicicleta como medio alternativo de transporte, en especial en las ciudades de Bogotá y Curitiba respectivamente. Desde Bogotá se ha documentado cómo el uso cotidiano de la bicicleta ha sido fuertemente impulsado por jóvenes que buscan hacer frente a la idea de la no dependencia al automóvil para moverse por la ciudad, la bicicleta es la alternativa para evitar pasar horas en el tráfico y con ello tener impactos positivos en la calidad de vida y el medio ambiente. Gran parte de los colectivos son dirigidos y organizados por jóvenes pues son ellos quienes ven el uso de la bicicleta como

un símbolo de identidad y con la cual se puede hacer frente a diversos problemas sociales que les preocupan (Aragón & Castañeda, 2021).

Son varias ciudades latinoamericanas en las cuales se ha visto en aumento el número de ciclistas urbanos que han encontrado en la bicicleta un medio de transporte eficiente, rápido y saludable lo que los ha llevado a buscar cambios desde sus experiencias para lograr que se respeten los espacios destinados a las bicicletas y que exista un aumento de la infraestructura urbana (Ballesteros, 2014). Es así como se han organizado en grupos y colectivos que promueven iniciativas que van desde lo legal hasta las reivindicaciones del espacio público. Existen dos colectivos que han sido pioneros en la defensa del uso de la bicicleta en espacios urbanos, se trata de “En-biciarte” y “Ciclo-amigos”, son los colectivos con más incidencia en la ciudad de Cali por el tipo de actividades que llevan a cabo (Peralta, 2018).

Este tipo de organizaciones y/o colectivos que se organizan en torno a una problemática, en este caso la movilidad en las ciudades, la falta de infraestructura ciclista, el no respeto a los ciclistas, etcétera, han llegado a cuestionar y buscar otras formas de conceptualizar el derecho a la ciudad. Si bien el derecho a la ciudad es considerado en muchos términos como acceso a vivienda, servicios, trabajo, ocio, etcétera, ellos buscan enfocarla desde la movilidad, la cual pueda ser vista como un ejercicio de participación, apropiación y gestión del espacio urbano (Castañeda, 2009). Esto lleva a pensar la movilidad como el eje central de la gestión y producción de la ciudad y del espacio urbano para que pueda ser utilizado por todas las personas y para todas las formas que estas quieran moverse a través de la ciudad.

Es así como los movimientos en pro de la bicicleta en Brasil tienen su origen en los años ochenta, estos jugaron un papel fundamental al ser la resistencia, mayormente en la arena política, al buscar presionar para poner en la agenda gubernamental la movilidad urbana apoyados en distintas teorías urbanas de esos años. En esa época ya se comenzaba a hablar de un activismo ciclista y se identificaron cuatro etapas de este (Haddad y Machado, 2020), la primera es cuando actores de la sociedad civil se articulan en grupos desde los cuales comienzan a militar por el ciclismo urbano y llevan a la agenda política sus necesidades. La segunda etapa es cuando se da la introducción de la relación de los actores de la sociedad civil con los actores del poder público, lo que conlleva a la puesta en marcha de las primeras ciclovías o la infraestructura para usar la bicicleta. La tercera etapa es cuando el activismo ciclista extiende sus agendas políticas para buscar que los cambios se hagan desde las legislaturas municipales con el fin que la movilidad en

bicicleta sea reconocida. Y finalmente, la cuarta etapa es cuando la sociedad civil organizada a favor del uso de la bicicleta como medio de transporte comienza a dialogar directamente con el poder ejecutivo y sigue en la lucha de colocar la bicicleta dentro de las agendas gubernamentales a pesar del predominio del automóvil en las ciudades.

Si bien en cada país es diferente la forma de buscar poner el uso de la bicicleta en los debates en torno a la movilidad muchos comparten similitudes tal como que el cicloactivismo sea emergente y visto como un antagónico al discurso en torno a la hegemonía del coche por sobre todas las otras formas de moverse por la ciudad. Además, que sea estudiada la forma en cómo comunican sus mensajes y sus luchas a otras personas que no forman parte de los colectivos pero que pueden irse sumando a la lucha porque la alternativa de poder moverse en bicicleta sea segura para todas las personas que decidan hacerlo (Castañeda, 2009).

En México los movimientos en pro de la bicicleta nacen en la década de 1990 con los primeros grupos que organizan rodadas en la ciudad y en las afueras de ellas, sin embargo, el buscar hacer activismo podemos ubicarlo en el momento que se dan las exigencias de infraestructura para el uso de la bicicleta en las Ciudad de México. El nuevo siglo trajo consigo diversos grupos ciclistas que se organizaron para pedir infraestructura, seguridad vial y en general mejores condiciones para poder hacer uso cotidiano de la bicicleta. En la Ciudad de México existen experiencias de colectivos ciclistas, durante el trabajo de campo previo a elegir los casos de estudio encontré un aproximado de 40 colectivos ciclistas, y a nivel nacional más de 60 colectivos activos. Tomando como referencia el alto número de colectivo desde la academia mexicana se ha puesto poco interés por comprender el fenómeno político de la bicicleta.

Uno de los estudios más recientes analiza la influencia de los activistas ciclistas como un ejercicio autogestivo de resiliencia urbana. Se realiza desde la perspectiva en la que los cicloactivistas proponen una visión de una mejor ciudad, esto lo haces al poner el ejemplo cotidiano donde es posible usar la bicicleta como un medio de transporte y desde la promoción del ciclismo urbano al buscar que más personas tengan la experiencia de andar en bicicleta por la ciudad. Sin dejar de lado que la característica principal del cicloactivismo en la Ciudad de México es su multiplicidad y heterogeneidad, con la existencia de decenas de grupos existen decenas de visiones distintas de activismo en dos ruedas (Acosta, 2022).

Ante la falta de estudios sobre el fenómeno reciente del activismo ciclista en la Ciudad de México mi investigación se centra en este vacío de literatura y contribuye al

desarrollo de las investigaciones sobre el activismo ciclista al buscar la comprensión del mundo de los activistas ciclistas. Es por eso por lo que desde el paraguas de los movimientos sociales buscamos comprender a los grupos de base que se organizan en torno a la bicicleta y con ello comprender que significa para las personas andar en bicicleta, si solo es un medio de transporte o es algo más y por qué procuran organizarse para que más personas se sumen a su forma de hacer frente a problemas locales.

2. El estudio de la dimensión emocional en los movimientos sociales

El estudio de los movimientos sociales es un campo de estudio, como muchos otros, que ha ido cambiando la forma de ser estudiada en función de los cambios que ha tenido la sociedad y de cómo los mismos movimientos sociales han cambiado a lo largo de la historia. Hasta los años sesenta había tres tradiciones principales de la interpretación del conflicto: la estructural-funcionalista, la tradición freudiana y la marxista.

La tradición estructural-funcionalista, mayormente difundida en EE. UU., reducía la acción colectiva a un fenómeno patológico y puramente reactivo. Este enfoque se apoyaba en los estudios de la conducta colectiva y de la teoría y psicología de las masas, *crow approach*, de Gustave le Bon (1905). Este enfoque reducía la acción colectiva a un fenómeno patológico y puramente reactivo, el individuo no existía, era absorbido por las masas las cuales estaban predispuestas a la violencia, el comportamiento colectivo era visto como algo patológico e irracional (Almeida, 2020).

La tradición Freudiana consideraba al individuo, empero las personas que protestaban eran vistas como inmaduras e inadaptadas, con problemas psicológicos. De esta forma, la acción colectiva se explicaba a partir de los procesos anímicos de la *psique* individual, es decir que el origen del conflicto residía en las problemáticas que tienen las personas.

Por su parte, la tradición marxista consideraba que el origen del conflicto era la lucha de clases por lo que la interpretación del conflicto debía pasar por el modelo marxista (Jasper, 2012). Los revolucionarios son vistos como seres racionales que persiguen sus objetivos en función de la relación coste/beneficios. Fue una tradición que no tuvo difusión en el ámbito científico, más bien dominó el campo intelectual.

Estos enfoques fueron abandonados por parte de la academia, en cuanto una de las críticas mayores que se ha hecho a estas tres tradiciones es que carecen totalmente de trabajo empírico. Para encontrar los primeros estudios científicos sobre los movimientos

sociales fundados en trabajos empíricos debemos llegar a final de los años sesenta e inicio de los años setenta.

A finales de los años sesenta parecía que el mundo estaba teniendo profundas y dramáticas transformaciones. Estaban los movimientos antibelicistas y por los derechos civiles en Estados Unidos, las protestas estudiantiles en México, Reino Unido y Alemania, el mayo 68 en Francia, las coaliciones entre obreros y estudiantes en el llamado “otoño caliente” en Italia, entre otros movimientos que parecían estar produciendo cambios profundos. Estos movimientos ocasionaron que el estudio de los movimientos sociales se convirtiera en un importante campo de investigación y con ello el enfoque con el que eran estudiados (Della Porta y Diani, 2011). Desde entonces se desarrollaron distintas teorías, como la de la movilización de los recursos; de los procesos y oportunidades políticas; la teoría del actor, de interpretación de marcos; entre otras. Teorías de un corte estructuralista y centrada en la lógica coste-beneficios, donde no se consideraba la dimensión cultural de los movimientos sociales, y por lo tanto tampoco las emociones. Esta negación de la dimensión emocional fue también debido a una necesidad por parte de los investigadores de alejarse de los enfoques anteriores que consideraban a los que protestaban como irracionales y desviados.

Estos nuevos enfoques veían los movimientos sociales como un sujeto uniforme donde, las problemáticas alrededor de la preservación medioambiental, las relaciones de género, la etnicidad, los derechos de las mujeres, la emigración y la paz, entre otros, se dejaban al margen (Della Porta y Diani, 2011). Fueron estas problemáticas, a lo largo de los años setenta, que dieron lugar a movimientos sociales como: el movimiento feminista, el movimiento ecologista y el movimiento LGTB. Estos movimientos se caracterizan por estar centrados en la dimensión cultural e identitaria en lugar del conflicto capital-trabajo. Esto permitió el desarrollo de un nuevo enfoque en el estudio de los movimientos sociales, un enfoque centrado en comprender la dimensión cultural de los movimientos, definidos entonces para los estudiosos como ‘nuevos movimientos sociales’. A pesar de sus diferencias con las teorías estructuralistas, los investigadores que incorporaron la dimensión cultural dejaron de lado las emociones, centrándose en los aspectos cognitivos (Poma y Gravante, 2017).

Un avance importante es comprender que estos fenómenos sociales tienen un amplio espectro de consecuencias, las cuales no pueden ser reducidas en términos de logros o fracasos del movimiento social, sino que dichas consecuencias refieren a modificaciones que suceden en la esfera de lo político, cultural o biográfico y que pueden

ser tanto intencionales, es decir, que fueran contempladas en las reivindicaciones del movimiento, o involuntarias, que son internas o externas. Son cambios que afectan a la sociedad o una parte de ellas o son consecuencias únicamente al interior del movimiento a nivel colectivo y/o individual. Con el estudio de los “nuevos movimientos sociales” permitió que en los años ochenta se diera un paulatino aumento en las investigaciones sobre los efectos culturales de los movimientos sociales y las consecuencias biográficas del activismo (Gravante, 2020).

Para la década de los noventa, con el giro cultural que se estaba dando en el estudio de los movimientos sociales se propusieron nuevas interrogantes y con ello nuevas variables para el estudio de los movimientos sociales, es en este momento donde emerge el análisis que incluyen la dimensión emocional tanto en el estudio de los movimientos sociales como en la protesta.

La incorporación de la dimensión emocional ha permitido ayudar a explicar el origen, desarrollo y éxito o no de un movimiento social, así como también ha permitido comprender las problemáticas y divisiones que pueden darse dentro de los grupos, lo que sucede cuando los movimientos sociales terminan, los procesos vinculados a las experiencias del movimiento social, la emergencia o fortalecimiento de la identidad colectiva, la construcción de un marco de injusticia o de amenazas y el *shock* moral.

El enfoque de la dimensión emocional permite comprender diferentes momentos de los movimientos sociales. Además, que implica no sólo mostrar que las emociones están presentes en la protesta, sino que podemos comprender cómo las emociones pueden explicar algunos aspectos de ella, tales como los procesos de empoderamiento que muchos sujetos emprenden a partir de la participación en la protesta (Jasper, 1997).

Los primeros autores que trabajaron con emociones se apoyaron en trabajos sociológicos sobre las emociones, los cuales se pueden dividir en dos categorías: por un lado, tenemos el enfoque estructural, el cual muestra que las emociones son determinantes de la estructura social, enfoque en el cual destaca el trabajo de autores como Kemper (1978) con su modelo de estatus y poder, esto a nivel micro, mientras que Collins (2001) y Scheff (1990) a nivel micro. Por otro lado, tenemos el enfoque cultural y constructivista, el cual considera las emociones como productos de la cultura (Hochschild, 1975), es decir que las emociones son un constructo social y cultural. Dicho enfoque tiene su origen con la socióloga estadounidense Arlie Hochschild (1979, 1983), quien desde los sesenta desarrolló estudios empíricos con el fin de analizar el trabajo emocional de las personas

en su vida cotidiana, logrando así demostrar que en cada cultura existen reglas del sentir que los seres humanos seguimos para encajar en la sociedad (Gravante, 2020).

La propuesta teórica de Hochschild se diferencia de la psicología dado que no contempla las emociones como estados internos individuales, sino que las considera, por un lado, como una construcción sociocultural y que por lo tanto son cambiantes en función del contexto social, además de tener una cierta temporalidad histórica. Por otro lado, considera al individuo como un ser consciente y activo con relación a sus emociones, es decir, que las personas son conscientes de sus propias emociones. Esto genera que las personas se conviertan en sujetos activos respecto a sus emociones, pueden pensar en lo que sienten o utilizar cierta emoción para evocar otra emoción, esto es el trabajo emocional de las personas.

Hochschild dejó un gran legado, demostró que la evocación de ciertas emociones y reglas del sentir pueden convertirse en objetos de la lucha política, debido a su aportación analítica donde se consideran las emociones como variables explicativas de la acción colectiva contenciosa y de sus múltiples procesos.

A partir de Hochschild, diversos autores retomaron su aportación para incorporar las emociones en el estudio de diferentes contextos de lucha y protesta. Fue así como diversas investigaciones se centraron en emociones en particular. Por ejemplo, Helena Flam (2005) desarrolló una propuesta que complementa el modelo del hombre normativo y racional, la cual permite explicar algunos aspectos de la acción colectiva que las propuestas teóricas anteriores no habían podido explicar. Hace hincapié en la importancia de las emociones como potentes motivadores de la acción individual, y apoyándose en la propuesta de Hochschild muestra cómo el hombre emocional puede gestionar sus emociones. Hace una distinción entre el actor socializado, que es aquel que sigue las reglas del sentir establecidas; el hombre rebelde es aquel que las desafía y el estratégico es quien las aprovecha. Así mismo, Flam (2015) evidencia que las emociones siempre actúan mezcladas, por lo tanto, se puede contener emociones que se contradigan entre sí, por ejemplo, el amor y el odio. Otro aporte de Flam, fue poner en evidencia la importancia de las emociones en actores corporativos, es decir en aquellas instituciones formales y legales, tales como partidos políticos, sindicatos, grupos de interés, etcétera, los cuales son sistemas creados para consolidar y direccionar reglas emocionales, a través de la producción de emociones.

Con la aportación en el desarrollo del trabajo emocional por parte de Hochschild, se dieron diversas aplicaciones a este concepto, con el cual buscaban demostrar que los

que protestan pueden gestionar sus propias emociones a través de la actuación superficial o en profundidad. Dentro de esto, destacan las investigaciones de Goodwin (2001) donde analizan el manejo del miedo; la transformación del miedo en rabia (Jasper, 1997), del dolor a la rabia y de la rabia al dolor (Effler, 2010). Taylor (2010) desarrolla su concepto de cultura emocional y Heise (2000) realiza su contribución sobre el papel de las emociones en la construcción de la identidad colectiva. Así como Flam (2015) evidencia que el análisis de las reglas del sentir en el estudio de la protesta puede demostrar que los movimientos sociales llegan a reinterpretar la realidad, proponiendo nuevas reglas del sentir, desafían el *statu quo*, lo que suscita un cambio social y cultural.

Para comienzos de la década de los dos mil, Jeff Goodwin, James Jasper y Francesca Polleta, editaron el libro *Passionate politics* (2001), el cual es un esfuerzo por coordinar distintos trabajos en los que se aprecia a las emociones en la aparición, en las dinámicas y en los impactos de los movimientos sociales. Es un libro con la colaboración de investigadores destacados y de trabajos empíricos que muestra el por qué y cómo es que las emociones son relevantes en todas las etapas de los movimientos. En el libro se hace evidente la importancia de considerar las emociones como constructos sociales y culturales en lugar de considerarlas como estados individuales y biológicos. Este libro es considerado la consolidación, en el mundo académico, del enfoque que incluye las emociones en el estudio de la protesta y los movimientos sociales (Poma y Gravante, 2017).

Todos estos estudiosos de los movimientos sociales que incorporan la dimensión emocional se diferenciaron de la sociología de las emociones en cuanto no se consideran las emociones como objetos de estudio, sino como variables explicativas para la comprensión de la acción colectiva, y con ello de la dificultad de tener que usar el mismo término para identificar distintas emociones. De allí surge la necesidad de crear categorías adecuadas para poder operacionalizar la dimensión emocional. Para ejemplificar, hablar de la rabia, no es lo mismo la rabia del coraje, la cual es una respuesta rápida a un evento, que la digna rabia o la rabia organizada, la cual requiere de un procesamiento cognitivo (Poma y Gravante, 2017). La rabia al ser una emoción moral puede incentivar la movilización al ser resignificada, tal como lo vemos en Poma (2019) o en Gravante (2018) cuando la rabia forma parte de la resistencia que llevan a cabo ciertos sujetos ante los proyectos de destrucción de su comunidad y cómo está rabia hace parte de otras emociones morales, como: el coraje, impotencia e indignación, pero por otro lado encontramos la esperanza, la dignidad y el fortalecimiento de vínculos personales. Esto

toma relevancia dado que dentro del activismo ciclista una cosa que se reclama es la seguridad vial debido a la muerte de decenas de ciclistas por automovilistas. La dimensión emocional permite comprender el papel de las emociones en la lucha de los activistas ciclistas.

El autor, que a lo largo de su carrera ha realizado una sólida categoría de análisis para el estudio de las emociones en los movimientos sociales es el sociólogo James Jasper. Jasper en 1997 publica el libro *The art of moral protest*, donde realiza una crítica a la literatura clásica de los movimientos sociales y reivindica una visión “culturalmente orientada” del estudio de la protesta. Jasper considera la cultura como “un conjunto de creencias, sentimientos, rituales, símbolos, visiones morales y prácticas culturales” (1997:48). Presenta la protesta como una forma de hacer política fuera de los canales institucionales, con esto, no solo la cultura es algo que los seres humanos pueden cambiar, sino que también la biografía de los individuos y su creatividad permite cambiar el presente ya no solo en la protesta sino también en la vida social (Poma y Gravante, 2017).

Su propuesta se basa en la idea que para entender “por qué y cómo la gente se organiza para protestar contra algo que no les gusta tenemos que conocer lo que valoran, cómo ellos ven su lugar en el mundo, qué lenguaje utilizan, qué etiquetas utilizan” (1997:11). Desde esta visión la cultura es dual, es observable tanto a través de entrevistas con individuos como a través del análisis de las materializaciones públicas, y tiene una doble faceta: es estática cuando se convierte en estructura, y dinámica cuando los sujetos la pueden cambiar (Gravante y Poma, 2022).

Siguiendo a Hochschild, Jasper considera al sujeto como activo en el acto de sentir y manejar sus emociones, pues estas dependen del contexto social y cultural en el que viva. Con esto, propone una primera clasificación de las emociones con sus posibles efectos, la cual organizó en diferentes tipologías: emociones primarias afectivas, primarias reactivas, estados de ánimo y otras que quedaron en medio. Esto fue un gran avance para una primera categorización de las emociones donde estaban bien definidas y eran heterogéneas. Fue el mismo Jasper quien con los años fue refinando su tipología básica de sentimientos basada en su duración y la forma en que se sienten (Gravante, 2020).

Años más tarde, con un pensamiento más maduro, Jasper presenta una tipología básica de sentimientos basada en su duración y su procesamiento cognitivo, esto con el fin de poner orden a la discusión sobre las emociones en política.

El libro de Jasper *The emotions of protest*, representa un importante paso en la consolidación teórica del estudio de las emociones. Profundiza el papel de cada categoría de emociones y cómo interactúan entre sí emociones de corta, mediana y larga duración. Propone dividir las emociones en: impulsos, emociones reflejo, vínculos afectivos, estados de ánimo y emociones morales. Esta tipología se diferencia por el grado de procesamiento cognitivo, mayor en las emociones morales, por la duración; las emociones reflejo son las más rápidas y pueden ser o no dirigidas a un objeto, y diferenciando los estados de ánimo de las demás emociones. Aunada a la tipología para identificar los tipos de emociones y su papel en la protesta, Jasper habla de “baterías morales” es decir que debemos pensar las emociones en parejas, amor-odio, felicidad-tristeza, vergüenza-orgullo, esperanza-miedo/ansiedad, confianza-desconfianza, etcétera (Poma y Gravante, 2017).

Por ejemplo, en el caso de los colectivos que defienden el territorio (Poma y Gravante, 2018), existe un vínculo afectivo hacia el territorio que puede convertirse en una regla del sentir del colectivo y quienes no la expresen con la misma intensidad pueden llegar a ser cuestionados. Dicho vínculo existe tanto interno, hacia dentro del colectivo, como externo, con sujetos que no forman parte del colectivo. Los vínculos afectivos que se generan con las personas que son miembros del colectivo puede generar el no abandonar la lucha cuando suceden cosas como amenazas de muerte (Poma y Gravante, 2018)

Jasper también propone el concepto *shock* moral para el análisis de la protesta. Este *shock* es una respuesta emocional a un evento o una información la cual tiene la capacidad de producir en las personas un proceso de reelaboración de la realidad el cual se produce gracias a las emociones experimentadas por los sujetos. Este shock moral dependerá de la cultura, dado que las emociones son constructos socioculturales, y del momento histórico, ya que dependiendo la época el ser humano es más o menos propenso a aceptar o no cierta condición, o a defender o no ciertos derechos (Poma y Gravante, 2017).

Dicho concepto, fue teorizado para explicar la participación de cualquier persona sin que tenga algún conocido en el movimiento. El *shock* moral no necesariamente cambia los valores e ideologías de las personas, pero sí produce una ruptura en su visión del mundo, clarifica y activa los valores subyacentes de las personas, puede motivar la participación en un evento o cierta información puede generar una sensación de

indignación que movilice a las personas. La exposición a imágenes grotescas puede producir emociones fuertes que motivan, pero también inhibir la movilización.

Jasper, pone en claro que cuando analizamos el papel de las emociones en la acción colectiva no estamos considerando sólo la esfera individual, sino que también la colectiva, en la cual las emociones se fortalecen, se reelaboran y se contagian. Esto nos lleva a tener emociones compartidas y recíprocas. Emociones que se pueden distinguir y comprender durante las prácticas y formas de protesta que llevan a cabo los activistas ciclistas. Así, se pueden identificar ciertas emociones cuando se lleva a cabo la colocación de una bicicleta blanca y anterior a ellos, con la muerte de algún ciclista.

Por un lado, las emociones compartidas, como su nombre lo dice, son aquellas que los manifestantes comparten entre ellos y que fortalecen los vínculos y la identidad colectiva. Un ejemplo es la alegría por pequeñas o grandes victorias, el miedo que se experimenta durante la represión, etcétera. Mientras que las emociones recíprocas son las que se sienten unos con otros, son los lazos de amistad entre miembros de un movimiento social los cuales animan la participación de las personas en el movimiento, estas se convierten en el fundamento de la identidad colectiva.

Las emociones colectivas tienen una gran relevancia dado que éstas se fortalecen unas con otras, esto favorece al grupo y la identificación con el movimiento. Estas emociones juegan el papel de la creación de una cultura del movimiento por lo que las convierte en un elemento clave para entender no sólo la motivación para la acción, sino que también las dinámicas que permiten al movimiento o al grupo seguir adelante y fortalecerse (Poma y Gravante, 2017). Sin embargo, para el análisis de las emociones compartidas es importante la escala, ya que las dinámicas emocionales no se desarrollan de la misma manera en grupos pequeños que en grupos grandes, o en grupos formales que, en grupos informales, en contextos de represión o en contextos democráticos, es por eso que las emociones tienen que estar situadas en un tiempo y espacio físico para poder comprenderlas, en el caso del activismo ciclista podemos observarlas en las prácticas y acciones de protesta que llevan a cabo.

3. Prefiguración política, activismo y movimientos sociales

El concepto de política prefigurativa es atribuido a Carl Boggs, tuvo su aparición en un contexto sobre una discusión teórica más amplia que se daba al buscar una diferenciación entre “prefiguración” y “socialismo prefigurativo” el cual era utilizado en la práctica por una parte en la estrategia de la izquierda revolucionaria, y por otra parte en el gobierno

estratégico británico que buscaba explorar, imaginar y promover formas socialistas durante el thatcherismo (Yates, 2021). Fue en el año 1977 que Boggs publicó dos artículos en los cuales trataba la estrategia política socialista. En el primero de ellos define la política prefigurativa como “la encarnación, dentro de la práctica política en curso de un movimiento, de esas formas de relaciones sociales, toma de decisiones, cultura y experiencia humana que son el objetivo final” (Boggs, 1977:10). Dicha definición, Boggs la utiliza indistintamente como comunismo prefigurativo y prefiguración, es por eso por lo que va acompañada de un dilema estratégico que enfrentaba la izquierda, cómo combinar efectivamente dos conjuntos de tareas distintas, por una parte, la instrumental donde se incluye la lucha por conquistar y mantener el poder político y la prefigurativa, donde se expresan los fines últimos del proceso revolucionario, la autoemancipación popular (Leach, 2013).

Durante la discusión teórica otros autores también buscaban conceptualizar las estrategias políticas socialistas, es el caso de Andre Gorz (1968), quien afirma que la prefiguración cumple un propósito importante al vincular la actividad cotidiana con los objetivos finales y generar impulso hacia ellos. En una transición al socialismo la prefiguración pone en marcha el proceso revolucionario sin tomar necesariamente el socialismo como su fin explícito a corto plazo (Yates, 2014).

En los años posteriores, con los movimientos de la Nueva izquierda estadounidense, aparece Barbara Epsteins y Wini Breins (1989), quienes se centran en alternativas de los movimientos, destacan que es una “nueva” izquierda debido a sus ambiciones de construir “comunidad” en el curso de los movimientos sociales, esta comunidad podría ser contrainstituciones o contrapoderes, pero sería algo que las uniera. Es por esto por lo que la prefiguración tiende a implicar un conjunto de actividades y/o objetos alternativos o adicionales que complementen la movilización política. Es por eso por lo que la búsqueda de crear comunidad es tratar de organizar de una manera que se enfatizan los medios, valores y el proceso de “encarnar” la sociedad futura (Yates, 2014). Breines, describe de forma dialéctica la creación de comunidad y la forma de organización.

Cuando se da el giro cultural en el estudio de los nuevos movimientos sociales también repercute en la forma de ver y analizar la prefiguración política. Muchos de los nuevos movimientos sociales no solo eran agonistas, sino que desarrollaban nuevas ideas, normas y prácticas, además las dimensiones imaginativa y temporal de la actividad política eran bastante importantes (Melucci, 1996) La prefiguración, como concepto,

aparece ocasionalmente pero tiene presencia a través de discusiones en espacios y agrupaciones que forman parte del análisis y que juegan un papel central en los desafíos de los movimientos a los códigos culturales dominantes.

Fue hasta la década de 1990 cuando la política prefigurativa pasó de ser una estrategia alternativa para convertirse en un concepto con el que se podía distinguir a los nuevos movimientos sociales de los “viejos”, además de ser un referente en las teorías del movimiento que enfatiza la cultura, la identidad y el género. Durante los años 1980 el énfasis, cuando se hablaba de prefiguración, se enfoca en verlas como parte de una estrategia, en el momento que se vislumbra como un concepto de los nuevos movimientos sociales se presenta como una característica estratégicamente relevante la cual daba sustento a la acción colectiva estratégica (Yates, 2021).

Ya entrados en los años 2000 las discusiones sobre la prefiguración se centraron alrededor del movimiento alter-globalización y tuvieron un énfasis en el anarquismo, en especial en la popularización de la acción directa. Además, se gesta uno de los cambios más significativos, el analizar los eventos de protesta en lugar de los movimientos, esto supone comenzar a hacer tangible lo que parecía intangible, hacer visible la teoría y con ello llevar a cabo una serie de descripciones y comprensiones de lo que sucedía en la cotidianidad de las personas activistas. Se voltean a ver diversas y distintas formas de activismo a la vez que se amplían los fenómenos denominados prefigurativos.

En la Ciudad de México, el activismo ciclista se desarrolla y lleva a cabo desde en espacio físico, en este caso la ciudad, que se ha doblegado ante el “rey” del espacio público, el automóvil. Este medio de transporte se ha impuesto sobre los demás medios de transporte motorizados como el transporte público concesionado y de gobierno, el metro, metrobús, etcétera, sobre los medios de transporte no motorizados, como las bicicletas, patines, patinetas, etcétera, y sobre los ciudadanos a pie, los peatones. En este contexto existen actores sociales que promueven otro tipo de movilidad en la ciudad, estos actores además de vislumbrar otra forma de moverse por la ciudad promueven una cultura alternativa de vivir la ciudad, de experimentarla y de relacionarse con las demás personas, eso, por una parte. Por la otra, reivindican otro imaginario de diversión tanto colectiva como individual, el realizar rodadas, practicar el cicloturismo, entre otras actividades, conlleva a que se vislumbre una coherencia con los fines del activismo que llevan a cabo y que se vea superada una lógica de costo-beneficio. Los activistas ciclistas como actores sociales experimentan la reivindicación de cómo debería ser una ciudad futura.

Estos dos aspectos resaltan con importancia al momento de proponer un marco interpretativo adecuado para el análisis de dichas experiencias, las cuales tienen la característica que los actores vinculan el cambio social a las acciones prefigurativas en su vida cotidiana, las cuales impactan en la dimensión local (Leach, 2013). El marco de la prefiguración política se adapta a dicho escenario social, donde los activistas expresan sus fines políticos por medio de sus acciones y las alternativas que ellos mismos llevan a cabo. La prefiguración ya no es una simple etiqueta, sino que en estos momentos sirve para describir la estrategia general (Yates, 2014), describir el mundo alternativo en el presente que están llevando a cabo las personas que deciden moverse en bicicleta.

Siguiendo dicho marco interpretativo permite observar que la organización y las prácticas de determinados movimientos sociales alcanzan a anticipar o representar un mundo alternativo, en el presente, como si ya existiera, “la política prefigurativa tiende a involucrar una serie de prácticas alternativas y adicionales a las actividades que se desarrollan en los grupos, como la organización horizontal y anti jerárquica, la toma de decisiones por consenso, la acción directa, la práctica de hazlo tú mismo, es decir, el *do it yourself* (DIY), proyectos autoorganizados y autosustentables, etc.” (Gravante, 2019:111)

Si bien la política prefigurativa tiene su utilidad para comprender cierto tipo de experiencias sociales, debido a que las teorías de los movimientos sociales han puesto en su centro de análisis al actor racional y a las organizaciones institucionales, las experiencias de movimientos prefigurativos han sido, en muchos casos, demeritadas y consideradas como casos anómalos en los estudios de los movimientos sociales. Esto ha generado debate (Gravante, 2019) entre quienes se dedican a estudiar movimientos sociales y quienes buscan que la prefiguración política tenga una aplicación puntual, sin embargo, no se ha podido llegar al grado de tener una teoría sólida capaz de comprender la viabilidad de determinadas estrategias prefigurativas encaminadas al cambio social.

Aun teniendo en cuenta estas dificultades el marco de la prefiguración política es apropiado para el análisis del activismo de base, es decir, del tipo de experiencias que se consideran para esta investigación. Un tipo de experiencias, activismo, en el cual los protagonistas vinculan sus acciones prefigurativas con sus vidas cotidianas y cómo vislumbran la movilidad en la ciudad. Es de resaltar que, el componente prefigurativo es un marco interpretativo extremadamente útil para comprender este tipo de experiencias, definido en la literatura de los movimientos sociales como movimientos o activismo de base (grassroots movements) en contraposición a los movimientos sociales mucho más

estructurados en términos de organización, recursos y redes (Gravante, 2018). La prefiguración política nos ayuda a comprender cómo se logra emerger un proceso el cual crea alternativas políticas, aquí y ahora.

Capítulo 3

El diseño de la investigación: método y casos de estudio

1. Diseño metodológico

El interés de estudiar los elementos que caracterizan la movilidad alternativa, en bicicleta, tomando el enfoque de las emociones supone algunos imperativos metodológicos. El giro cultural y la incorporación de la dimensión emocional conlleva a comprender al individuo como un ser consciente y activo con relación a sus emociones, además de comprenderlas como parte de un constructo sociocultural y con una temporalidad histórica; esto nos enmarca la investigación en un diseño cualitativo.

La investigación cualitativa se nutre epistemológicamente de la hermenéutica, la fenomenología y la interacción simbólica, lo que permite que se parta de los supuestos que los actores sociales no son meros objetos de estudio como si fueran cosas, sino que también significan, hablan y son reflexivos. Pueden ser observados como subjetividades que toman decisiones y tienen la capacidad de reflexionar sobre su situación, esto los configura como seres libres y autónomos ante la simple voluntad y manipulación (Valles, 1999). La metodología cualitativa permite entender los fenómenos sociales desde la perspectiva del actor, examinando el modo en que se experimenta el mundo, la realidad que les importa y qué es lo que perciben como importante (Taylor y Bogdan, 1987), no buscábamos simplemente una explicación en términos de causalidad sino de comprensión desde los activistas ciclistas.

La corriente teórica del interaccionismo simbólico, llevada a cabo desde la metodología cualitativa, desarrolló que la conducta humana solo puede ser comprendida y explicada en relación con los significados que las personas asignan a las cosas y a sus acciones, esto hace que la realidad de los individuos deba ser estudiada desde el interior, es decir, a partir de lo que perciben a través de sus experiencias vividas. Recordando las preguntas de investigación, si queremos saber cuáles son los vínculos que existen entre el uso de la bicicleta y la identidad colectiva de los activistas ciclistas es factible comprender los significados que estos asignan a la identidad colectiva que tienen o forman. Con esto, podemos comprender la acción de las personas mediante la búsqueda de la significación que la acción reviste para ellas, distintivo de la investigación cualitativa, el interés por captar la realidad social a través de los ojos de la gente que se está estudiando, es decir a partir de la percepción que tiene el sujeto de su propio contexto (Valles, 1999).

2. Elección de las técnicas para la recolección de datos

El buscar comprender los elementos característicos de una movilidad alternativa hace preceptivas algunas técnicas para la recolección de dicha información. La existencia de investigaciones donde el enfoque de las emociones es utilizado para comprender las prácticas que llevan a cabo ciertos activismos de base ha abierto el panorama para utilizar técnicas como las entrevistas narrativas a profundidad y la observación participante, las cuales se adecuan para los fines que se plantea en esta investigación.

Katheleen Blee (2012) en su libro *Democracy in the Making: How activist groups form*, combinó las entrevistas a profundidad con la observación participante para comprender la dimensión emocional y cognitiva en la creación de grupos de protesta de base. Durante su investigación encontró desventajas y ventajas de cada técnica pero que usadas en conjunto cumplían con lo que buscaba dar cuenta en su investigación. Dio cuenta, que las observaciones por sí solas no proporcionan datos suficientes dado que las personas generalmente no hablan de lo que ya dan por sentado.

La observación participante es usada de forma frecuente en la literatura sociológica y antropológica para designar una estrategia metodológica, la cual está compuesta por una serie de otras técnicas de obtención e incluso de análisis de datos, entre las que se encuentran la observación y la participación directa (Guber, 2005). El rol técnico de observador participante resulta apropiado cuando: se sabe poco sobre los fenómenos que hay que estudiar, hay grandes diferencias entre los puntos de vista de los miembros y de los ajenos (por ejemplo, grupos étnicos, subculturales o contraculturales), el fenómeno está oculto a la luz pública (delincuencia, drogadicción, sectarismo, etc.) (Valles, 1999). Dependiendo de la situación social hay que optar por alguna de las modalidades posibles de observación participativa, o en el mejor de los casos por una combinación de ellas. Hacer uso de la observación participante permite aproximarse a la realidad social intentando observar de modo directo, en su complejidad, sin artificios ni simplificaciones y, sobre todo, en el momento que acontecen los fenómenos que interesan. Esto permitirá participar con los colectivos en actividades en las cuales podamos observar si existe una relación entre sus prácticas y sus valores, además de que serán visibles las prácticas que llevan a cabo para reivindicar una nueva cultura de movilidad. Esto genera una ventaja sobre otras técnicas de recogida de información, tales como las entrevistas y las encuestas.

La observación participante, ofrece la ventaja de contrastar lo que se dice o se escribe a través de los relatos, documentos, declaraciones, respuestas a entrevistas, con lo

que se hace (Denzin, 2017), así se puede dar cuenta de la concordancia entre los valores y lo que hacen los activistas, las prácticas. De acuerdo con Jorgensen (1989) la observación participante es adecuada para los estudios exploratorios, descriptivos y aquellos que son orientados a la generación de interpretaciones teóricas, dado que es posible describir lo que sucede, quién/quienes o qué está involucrado, cuándo y dónde suceden las cosas, cómo ocurren y qué (desde el punto de vista del participante) ocurre en situaciones particulares, tales como las que podremos encontrar en actividades de los colectivos, sus formas de protesta y su organización para diversas actividades.

Existe una discusión metodológica sobre si se debe participar para observar o se debe observar para participar. En cuanto a participar para observar, existe una corriente positivista en la cual la participación introduce obstáculos en la objetividad, lo cual implica peligro debido a la simplificación del investigador por el riesgoso acercamiento personal con los informantes. El riesgo es que la relación se vea permeada por afectos, lo cual supondría un sesgo en la versión de lo observado y una distorsión de la pretendida objetividad. Si fuera posible el investigador debería comportarse como observador-participante, asumiendo la observación como la técnica prioritaria y la participación únicamente como un mal necesario (Guber, 2005). Por otra parte, el observar para participar tiene sus raíces en el interpretativismo debido a que los fenómenos socioculturales no pueden ser estudiados como los movimientos de la física o el comportamiento animal, sino que cada gesto, cada acción, por más física que se revele ante nuestros ojos, son esencialmente sociales y culturales en la medida que eso tiene sentido para otros miembros de la misma unidad social (Valles, 1999). Dicho esto, uno de los medios para acceder a los significados que los sujetos intercambian, negocian y comparten, son las vivencias, estas nos permiten tratar de experimentarlas en carne propia, tal como lo hacen los individuos en su socialización. Así como un juego se aprende jugando, la cultura y sus significados se pueden aprender viviéndolos; este postulado posibilita que la participación sea condición *sine qua non* del conocimiento de un sistema cultural (Guber, 2005). Como investigador se debe proceder a la inmersión subjetiva, esto es, dar cuenta que el fin no solo es explicar la cultura sino comprenderla, se comprende desde adentro a los sujetos que se estudia.

Esta técnica, como todas, tiene sus límites insuperables cuando lo indagado no es observable directamente, cuando son fenómenos más profundos los cuales solo una entrevista a profundidad podría dar cuenta (D'Ancona, 1998) es por lo que la otra técnica utilizada es la entrevista narrativa a profundidad.

La entrevista es una herramienta que permite adquirir conocimientos sobre la vida social enunciados por los mismos actores debido a su carácter de ser a través de relatos verbales (Taylor y Bogdan, 1987). Ya que los objetivos de las entrevistas son el comprender los significados que los individuos atribuyen al mundo externo y a su propia participación en él, además de la construcción de su identidad colectiva y de sus emociones (Della Porta, 2014), lo cual hace que este tipo de entrevista sea una técnica apropiada para acceder al universo de significados de las personas. Con esto se busca que mediante las entrevistas nos vislumbren los elementos característicos de la cultura de movilidad alternativa que promueven, como surgen y cómo los van adoptando, o no, las personas que van entrando a dicha nueva cultura de movilidad.

Las entrevistas que se realizan de forma no estructurada, no estandarizada sino de forma abierta permiten profundizar en las respuestas y con ello en la información que se puede obtener. Siendo en profundidad debemos tener reiterados encuentros cara a cara entre el investigador y los informantes, estos encuentros deben ser dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, sus experiencias o situaciones en las cuales expresan con sus propias palabras las acciones o vivencias (Valles, 1999). Esto permite retroceder en el tiempo y conocer el cómo surgen las prácticas y valores en los que se desenvuelven los colectivos y si llegan a ser compartidos entre colectivos y personas ajenas a dicha cultura de movilidad alternativa en la Ciudad de México.

La entrevista en profundidad comparte aspectos con la observación participante, tales como: ir avanzando lentamente, comenzar con preguntas no directivas e ir aprendiendo sobre qué situaciones o acciones tienen mayor importancia para la investigación. Sin embargo, una diferencia importante son los escenarios y las situaciones en las cuales las entrevistas se pueden llevar a cabo y que las entrevistas nos permiten retroceder en el tiempo para estudiar hechos del pasado mediante el relato de las personas (Taylor y Bogdan, 1987), esta característica cobra relevancia cuando las acciones llevadas desde el activismo ciclista han tenido lugar desde hace décadas y regresar a momentos cruciales mediante los relatos será información importante para la comprensión del fenómeno que se estudia.

La entrevista tiene bases en una conversación ordinaria dado que se busca una conversación entre dos personas, sin embargo, en una conversación habitual cualquiera de las dos personas puede establecer un nuevo tema y cualquiera puede hacer preguntas, mientras que en la entrevista cualitativa se genera una interacción más inclinada al

investigador, es él el responsable de dirigir la entrevista conforme los intereses de la investigación y el entrevistado se encarga de ir contestando las preguntas (Weiss, 1995). Esta interacción genera una alteración en términos de la interacción social habitual por parte de los actores sociales dado que la gente no pide ser entrevistadas para una investigación social (Bourdieu, 1999) y en algunos casos se le solicita que nos brinde información sobre temas en los cuales puede no tener una opinión formada con el fin de obtener verbalizaciones más prolongadas por parte del entrevistado e intervenciones o inducciones breves por parte del entrevistado. Se busca generar una libre asociación a pesar de que eventualmente se produzca una relación asimétrica entre entrevistado y entrevistador. Por esto, será fundamental en todo momento tener una escucha activa (Bourdieu, 1999) que permita no hacer preguntas que nos respondieron en algún otro momento, no repetir preguntas, sino ir moldeando y haciendo las preguntas conforme al ritmo de la entrevista y no únicamente de un guion previo.

3. Trabajo exploratorio

Debido a que el fenómeno de estudio ha sido poco estudiado desde una perspectiva sociológica hay pocas formas de tener acercamiento a productos académicos que aborden el trabajo de los activistas ciclistas. Esto conlleva a realizar de forma simultánea dos formas exploratorias para ir conociendo el campo de estudio. Por un lado, siguiendo un cronograma de actividades, durante marzo y abril de 2021 se realizó la búsqueda de textos que estuvieran relacionados con el uso de la bicicleta en la ciudad, mediante búsqueda en internet pude acceder a manuales con recomendaciones para ir en bicicleta por la ciudad y blogs de actividades ciclistas dentro y fuera de las ciudades. Se exploró en archivos nacionales de universidades la existencia de investigaciones sobre la temática, el resultado de la exploración fueron tesis de licenciatura (López, 2020; Patiño, 2020; Martínez, 2017; Lisbona, 2021) que si bien no son exclusivamente sobre activismo ciclista en la Ciudad de México si son textos donde se visibilizan ciertos temas, situaciones y actividades alrededor de los ciclistas urbanos, se hace énfasis en la bicicleta como medio de transporte, la historia de algunos ciclistas y colectivos, y de acciones que se han llevado a cabo para la seguridad de los ciclistas, ya sean propias de los colectivos o institucionales.

Mientras que, de abril a junio de 2021 se llevó a cabo una etnografía digital con el fin de identificar grupos ciclistas que tuvieran como punto de incidencia la Ciudad de México, se realizó un primer momento mediante la red social Facebook y posteriormente

a través de Twitter. Esto permitió crear un primer mapa cualitativo del activismo ciclista que radica en la Ciudad de México (Tabla 1), donde se destacó el nombre, las actividades que llevan a cabo, el tipo de organización, la forma de contacto (ya fuera a través de sus redes socio digitales o página web) y la zona o alcaldía en la que se organizan. Se registraron 32 grupos, sin embargo, muchos de estos habían dejado sus actividades debido a la pandemia derivada del Covid-19, por lo que los grupos activos al momento de la elección de los casos de estudio, en agosto de 2022, se redujo a menos de la mitad.

A pesar de la pandemia de covid-19, durante febrero-julio de 2022 se participó en eventos donde la bicicleta era una forma de protestas, algunos bloqueos de avenidas, rodadas y eventos culturales. Con esta participación se conoció sobre otros colectivos, a algunas personas que son parte de esos colectivos y también que existen ciclistas que no son parte de un colectivo en concreto sino que se suman a las causas en los eventos para fortalecer las demandas y buscar tener un mayor impacto.

Tabla 1.

Nombre	Descripción	¿Qué es?	Forma de contacto	Zona de concentración o ubicación
Bicitekas	Trabajamos por ciudades más humanas y transporte sustentable. Tribu urbana en bicicleta, libramos día a día una gran batalla en el valle de Cochetitlán	Asociación Civil	https://twitter.com/bicitekas	Alcaldías Cuauhtémoc y Azcapotzalco
Bicicuates	Un lugar para cotorrear, armar fiestas, eventos cleteros, noticias cletísticas, pedaleadas y buenaondanza!	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/146347802125729/about	Monumento a la revolución, alcaldía Cuauhtémoc
La Palma	Somos un grupo de personas apasionadas por el ciclismo urbano. Te ofrecemos apoyo, calidez y compromiso. Trabajamos en equipo, no importa si eres principiante, intermedio o avanzado, el único objetivo es rodar y convivir sanamente.	Colectivo	https://www.facebook.com/ProyectoLaPalma/	Paseo de la Reforma, alcaldía Cuauhtémoc

División del Sur	<p>La división del sur es un grupo que rueda desde el 2010 por las calles de la ciudad para promover el ciclismo urbano, para divertirse y para hacer comunidad.</p> <p>Su principal objetivo es promover un ciclismo solidario, que haga compañerismo, conciencia, que promueva la ayuda mutua, que transmita el conocimiento para tomar las calles con conciencia y respeto de nosotros mismos como movimiento alterno a las formas de transitar la ciudad.</p>	Colectivo	https://www.facebook.com/DivisionBiciclateradelSur/	Parque la bombilla, alcaldía Álvaro Obregón
Breaking bikes	Grupo ciclista, nos reunimos en el Kiosco de Coyoacán a las 9:15 pm y salimos a las 9:30 pm para rodar a distintos puntos de la ciudad.	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/breakingbikes/	Kiosco de Coyoacán
Red Bicis, Tierra y Libertad - Anticapitalistas y Antipatriarcal	Comunidad de ciclistxs dispuestxs a defender el agua, la Madre Tierra, el territorio y a luchar por la vida. El cual desafía el sistema económico capitalista y patriarcal desde el uso de la bicicleta.	Colectivo		Casa Okupa Chiapas, alcaldía Cuauhtémoc
Cletos nocturnos	Salir a rodar por la noche es para nosotros una forma de socializar, ejercitarse y luchar por el derecho de vía para los ciclistas / Todos los martes 20:30 Hrs.	Colectivo	https://www.facebook.com/cletosnocturnos/	Parque las arboledas, alcaldía Benito Juárez
Coyobikers	El grupo ciclista de Coyoacán. Ciclismo urbano turístico y recreativo. Salida y llegada: Quiosco de la Plaza de Coyoacán los martes a las 21:00 hrs.	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/Coyobikers/	Kiosco de Coyoacán
VdeQ Bikers	Grupo de amigos que comenzaremos a trabajar por nuestra comunidad, así como	Colectivo	https://www.facebook.com/gro	Metorbus Vasco de Quiroga,

	también impulsar el ciclismo urbano seguro y efectivo. ¡¡Nuestro objetivo no es competir sino rodar!		ups/643831715745575	alcaldía Gustavo A. Madero
Pedaliers	Supera tu miedo y aprende a andar en Bici por la vida. #TeAyudamos Pedalier's es tu respuesta. #MétodosÚnicos y acompañamiento 1a1	BiciEscuela	https://es-la.facebook.com/Pedaliers.org/	Ciudad de México
Bitla	Colectivo de ciclistas en Tláhuac	Colectivo	https://www.facebook.com/bitlamx/	Alcaldía Tláhuac
Xochimilco en bici	Grupo de ciclismo principalmente urbano	Colectivo	https://es-la.facebook.com/XochiBici/	Alcaldía Xochimilco
Iron bikers	Grupo de Ciclismo Urbano al sur-oriente de la Ciudad de México. Rodamos los miércoles, cita 8:00 pm, salida 8:20 pm. Lugar de reunión: jardineras Metro Periférico Oriente. La bici es el medio, divertirse es la finalidad.	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/467123326698509/	Metro Periférico Oriente, alcaldía Iztapalapa
Caudillos del sur	Grupo que cree que valores como la Amistad, La Tolerancia, y el Espíritu Biciletero son los ejes para llevar a cabo esta aventura.	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/CaudillosdelSur/	Benito Juárez. Parque Pascual Ortiz Rubio
Bici club Taxqueña	Este espacio fue creado solo para informar de nuestras convocatorias a rodadas o temas de interés ciclista. El grupo se forma con la intención de rodar simplemente por gusto, cordialmente invitamos a todos los interesados de las zonas cercanas,	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/biciclubtax/about	Coyoacán. Taxqueña

Los restos del rumbo	Grupo de ciclistas, con ganas de tomar las calles de la ciudad y promover el uso de la bicicleta.	Colectivo	https://www.facebook.com/restosdelrumbos/	OUT
Muyu bikers	Somos un grupo ciclista nocturno, salimos todos los jueves a las 8 pm y los domingos de carretera.	Grupo de ciclistas		Ciudad de México
Mujeres en bici	Mujeres en Bici A.C es una comunidad enfocada en la educación del ciclismo urbano.	Asociación civil	https://www.facebook.com/mujeresenbici/	Monumento a la Revolución, alcaldía Cuauhtémoc
BiciOrientados	Es un grupo público de ciclismo urbano ubicado en el oriente de la CDMX, que organizan rodadas de diferentes tipos y jerarquías por la ciudad y los estados, conociendo nuevos lugares y contribuyendo a la mejora de la calidad de vida de las personas, mediante la cohesión social, la salud emocional, física y mental, la economía personal y la mejora ecológica de nuestro planeta usando la bicicleta.	Colectivo	https://twitter.com/BiciOrientados	Plaza oriente, alcaldía Iztapalapa
Biclalpan	Grupo de ciclismo urbano. Organizamos paseos ciclistas, principalmente nocturnos, teniendo como punto de salida la explanada de la delegación Tlalpan.	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/593376757362933/about	Alcaldía Tlalpan
Las reinas del sur	Entusiastas ciclistas amateur que le damos al pedal por afición.	Colectivo	https://www.facebook.com/reinassur2/	Alcaldía Tlalpan OUT
Puercos mundanos	Grupo ciclista urbano formado en Julio de 2013, nos reunimos todos los jueves en la explanada de la delegación Benito Juárez (metro parque de los	Colectivo	https://www.facebook.com/puercosmundanosmx	Alcaldía Benito Juárez

	venados) a las 20:30 para salir a las 21:15, con el fin de conocer la ciudad desde otra perspectiva. Rodar, convivir, conocer gente, divertirnos y pasarla bien es nuestro objetivo.			
BiciArdillas Aragón	Ciclistas fomentando el uso de la bici en San Juan de Aragón. Rodadas los viernes a las 7:45 p.m. y los domingos en horario variable para todos los niveles. Una vez al mes salimos a la carretera.	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/BiciardillasAragon/	Alcaldía Gustavo A. Madero
Lunaticos ciclistas	Somos un grupo de ciclistas, amantes de rodar por la noche con los amigos, por esta hermosa Ciudad de México y en ocasiones por el Estado de México... Ambiente familiar..	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/111966802197165/	Cuauhtémoc. Monumento a la Revolución
Petro bikes	Petro Bikers D.F. es un grupo incluyente que busca la hermandad con todos los ciclistas que existen. Montaña, ruta y urbanos	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/1462409827357467/about	Ciudad de México
La rueda violeta	Es la iniciativa de un grupo de chicas ciclistas que buscamos acercar a más personas, pero en específico a más mujeres, al uso de la bicicleta como una herramienta de empoderamiento, libertad y apropiación del espacio público, de su tiempo y de sus cuerpos.	Colectivo	https://www.facebook.com/laruedavioleta/	Ciudad de México
Muchamorra	Es una plataforma femenil impulsada por la bicicleta como herramienta de empoderamiento de cada una de sus integrantes. De carácter solidario y sororal, el esquema interno de las	Colectivo	https://www.facebook.com/Muchamorra/	Ciudad de México

	organizaciones es horizontal con el objetivo de homogeneizar las perspectivas de las colaboradoras. Nos reunimos los martes en la noche para estrechar vínculos entre asistentes y transitar en las calles de nuestra Ciudad de México.			
Ometeotl la bici en resistencia del campo.	Grupo ciclista en pro de la ecología.	Colectivo	https://www.facebook.com/ometeotlbici/	Alcaldía Xochimilco
Biciperros	Entre los grupos de ciclismo, el Grupo Bicicletero del Parque Hundido es el grupo de ciclo-turismo de más tradición en México, D.F., reuniéndose todos los domingos para efectuar paseos en bicicleta desde hace más de 25 años	Colectivo	https://www.facebook.com/groups/biciperros/	Parque hundido, alcaldía Benito Juárez
Bicigourmet	Grupo ciclista amigable que busca compartir el disfrute de un paseo en bicicleta y una rica comida, porque hay que mantener el equilibrio ¡hay que seguir pedaleando!	Colectivo	https://www.facebook.com/Bicigourmet/	Ciudad de México OUT
Rodadas defensa Madre Tierra	Promover el uso de la bicicleta como acción política cotidiana y como herramienta de agitación y protesta social. Organizamos roles bicicleteros solidarios en defensa del territorio y contra el despojo y la represión capitalista.	Colectivo	https://www.facebook.com/rodadasdefensamadretierra	Ciudad de México
Somos bicis	Somos ciclistas que defendemos el derecho de rodar por la ciudad como cualquier otro transporte y respeto al #RTCDMX . Respeto al peatón y la banqueta	Colectivo	https://twitter.com/SomosBicis	Ciudad de México

4. Elección de los casos de estudio

Una vez ubicado los grupos activos comencé a dar seguimiento a sus actividades, fueran presenciales o a través de sus redes socio digitales (redes sociales). Considerando variables como la continuidad ininterrumpida de sus actividades, la politización expresada en sus acciones, la facilidad de contacto y la diversidad de experiencias representadas en la Tabla 1, los grupos seleccionados para esta investigación son: Bicitekas; Libres y Salvajes parte de Red Bicis Tierra y Libertad (Anticapitalista y Antipatriarcal); y Brigada Hormigas Ciclistas. Sumando a activistas ciclistas que se unen a las convocatorias sin pertenecer algún grupo y que hacen uso de sus redes sociales para visibilizar el uso de la bicicleta en la ciudad y los riesgos que existen.

4.1 Bicitekas

Bicitekas fue un grupo que a pesar de la pandemia estaban activos en sus redes sociales y en sus actividades. Además, son una Asociación Civil importante para el activismo ciclista en la Ciudad de México, son pro del ciclismo urbano y en general de la movilidad no motorizada en la ciudad, la cual ha buscado la construcción de una ciudad más humana y que esto tenga un impacto positivo en el bienestar de la sociedad, desde su creación en 1998 hasta la actualidad. Ha sido de las organizaciones más críticas respecto al uso del automóvil y que a lo largo de los años han buscado tener incidencia en proyectos concretos que representen un avance en el uso de la bicicleta.

En la página web de Bicitekas explican sobre sus actividades, sus logros y un poco de su historia. A través de sus redes sociales di cuenta que tiene una biblioteca sobre el mundo ciclista, por lo que decidí visitarlos con el fin de usar su biblioteca en búsqueda, en un primer momento, de material que me fuera de utilidad para escribir los capítulos anteriores. Dentro de su biblioteca pude encontrar folletos antiguos que fueron repartidos en rodadas, actividades, reuniones, congresos, etcétera; manuales para el ciclista urbano; revistas sobre el uso de la bicicleta, mantenimiento, historia y tipos de bicicletas; libros sobre la bicicleta, su uso, acciones en pro de su uso, etcétera; tesis en las cuales la bicicleta forma parte principal de las investigaciones; películas, y demás tipos de materiales hemerográficos y audiovisuales. Cuentan con materiales que se hicieron pensando en el uso urbano de la bicicleta en la Ciudad de México, pero también encontré materiales de otras ciudades de la república mexicana e incluso sobre otras ciudades en otros países.

Bicitekas A.C. al ser pionera del activismo ciclista en la Ciudad de México tiene potencial para comprender cómo surge la idea y/o necesidad de promover una forma alternativa de movilidad en la Ciudad. Al tener una larga trayectoria es posible que se tenga una visión historiográfica de cómo ha sido la promulgación de los valores y las prácticas alrededor del activismo ciclista. A su vez, al ser una A.C. que ha demandado políticas públicas en favor de la bicicleta nos brindará un panorama sobre cómo el activismo ciclista ha cambiado, mejorado o dejado atrás prácticas a través de los años y de las dificultades que han enfrentado al llevar a cabo este tipo de activismo.

4.2 Red Bicis, Tierra y Libertad (Anticapitalista y Antipatriarcal)

Como su nombre lo indica, es una red de ciclistas, no son una A.C., sino que es una comunidad de mujeres, hombres, cuerpxs disidentes, solidarixs y organizadxs, dispuestxs a defender el agua, a la Madre Tierra, el territorio y a luchar por la vida. En su organización desafían al sistema económico capitalista y patriarcal desde el uso de la bicicleta, dado que la consideran un medio de transporte que no contamina y es amigable con el humano además, que es representativa de una herramienta para la vida, de producción autogestiva, de lucha y de transformación política y social.

La frase “Tierra y Libertad” fue un lema de las luchas campesinas que buscaban la reivindicación de los derechos de las tierras, en México este fue el lema del Partido Liberal Mexicano y es asociada a Emiliano Zapata y a Ricardo Flores Magón. Dicho lema hacía referencia al derecho de los campesinos de poseer y trabajar sus propias tierras, así como a la necesidad de afrontar la lucha política y armada con el fin de liberarse del régimen oligárquico que sólo privilegiaba a unos cuantos, en ese momento a los hacendados y a la burguesía.

Con esto en mente, Libres y Salvajes, se declara parte de una comunidad en contra de los megaproyectos que representan muerte, la desecación de los ríos, de manantiales, lagos, mares, océanos, humedales; se oponen a la devastación de los bosques, selvas y desiertos. Mientras que cuestionan las normas de convivencia impuestas por las ideas patriarcales y los prototipos de personas “normales”.

Es una comunidad autónoma tanto de acción como de pensamiento y se rigen por la horizontalidad, el apoyo mutuo, la comunalidad, el consenso, la asamblea, las decisiones colectivas, el autocuidado y el afecto. La bicicleta les representa una herramienta que sirve para hacer y recorrer caminos, tejer redes más fuertes y sanas para vencer al capital.

Llevan a cabo, al igual que Bicitekas, activismo ciclista, pero desde otra perspectiva y con otro tipo de actividades e incluso fines. Sus actividades muchas veces son para protestar por acciones llevadas a cabo desde el gobierno por lo que sus protestas son contra el gobierno y su accionar, mientras que Bicitekas sigue, un poco más, la institucionalidad y mantienen una relación más cercana con los actores políticos de la toma de decisiones. Esto es una perspectiva que puede ser contrastante en cuanto a las formas de llevar a cabo las protestas.

Al ser una comunidad plural donde buscan que todos quepan, sus valores y su forma de organización es firme, por lo que resulta necesario comprender cómo surgen esos valores con los que se identifican y llevan a cabo, y cómo son o no llevados tanto a su acción política como a su forma de organización autónoma y autogestiva.

4.3 Hormigas Brigada Ciclistas

Brigada Hormigas Ciclistas surge a partir del sismo de 7.1 grados escala Richter del 19 de septiembre de 2017 que sacudió la Ciudad de México. Cientos de personas se volcaron a las calles buscando ayudar en las labores de rescate, remoción de escombros, entre otras; mientras que más personas comenzaron a donar alimentos, herramientas e insumos que se necesitaban en ese momento.

Entre la cantidad de personas queriendo ayudar y las donaciones comenzaron las confusiones entre qué se necesitaba en qué lugar y dónde ya no y cómo transportarlas. A través de chats de whatsapp los ciclistas comenzaron a organizarse para ayudar, fue así como al día siguiente se juntaron para corroborar la información que aparecía en redes sociales o que les hacían llegar.

En ciertas zonas de la ciudad, de las más afectadas, el tránsito por las calles se tornó complicado, ya fuera por los derrumbes, los servicios de emergencia o los centros de acopio. El transitar con automóvil para llevar los víveres o herramientas era complicado por semáforos descompuestos, zonas cerradas o bloqueadas debido a la emergencia o por el tráfico ocasionado por tantos vehículos (ya fuera intentando circular o estacionados), con lo que la bicicleta era la alternativa para hacer llegar las cosas necesarias de forma rápida.

Quienes se organizaron tomaron puntos importantes de la logística de los bici-repartidores y bici-mensajeros, llevando a cabo su ayuda mediante un entrega-recibo. Por ejemplo, si sabían de la necesidad de víveres en cierto lugar, iban a verificar que fuera cierto y posteriormente hacían llegar los víveres a través de los ciclistas que estaban

dispuestos ayudar. Para identificarse, portaban gafetes que decían “Brigada Ciclista”. Al trasladar los víveres de pocos en pocos, pero de forma constante y siendo varios ciclistas, los comenzaron a identificar con una analogía a las hormigas, dado que van poco a poco, pero siguen avanzando sin importar los obstáculos.

Posterior a la emergencia que significó el sismo quedan un grupo de ciclistas organizados. Durante una reunión proponen seguir con esa organización, pero ahora buscando atender otra emergencia y decidieron por el cambio climático a través de la reforestación junto a otra organización, Manos a la Tierra. Sus decisiones tomadas en colectivo los lleva a interesarse en promover la bicicleta como herramienta para atender otras emergencias o crisis. La crisis de salud, la crisis climática, la crisis de movilidad, todas y cada una de esas emergencias las pueden atender haciendo uso de la bicicleta como una herramienta para llevar a cabo otra forma de hacer política.

Al ser un colectivo que busca posicionar la bicicleta como otra forma de hacer política toman relevancia para la investigación las formas en que protestan y hacen frente a las diferentes crisis.

5. Trabajo de campo

Al investigar desde la sociología los impactos culturales del uso de la bicicleta y la forma en que colectivos, organizaciones y A.C. reivindican otra forma de hacer política desde el campo de estudio del activismo de base es fundamental hacer observación participante en las protestas que se llevan a cabo.

Es por eso por lo que, se llevó a cabo la observación participante durante algunas rodadas recreativas de dos diferentes colectivos; una donde el fin era solidarizarse con otra lucha autónoma; una más donde se protestaba por la muerte de un ciclista; y tres donde buscaban visibilizar el uso de la ciclovía en Av. División del Norte. En cuanto a las rodadas de reforestación permanecí durante su organización y el comienzo de ésta ya que mi condición física arriba de la bicicleta es muy limitada en comparación con la de los asistentes y con la cantidad de kilómetros que iban a rodar.

Asimismo, asistí a tres de bloqueos de la Av. Insurgentes, hechos por miembros de algún colectivo de mi interés, los cuales tenían el fin de protestar por la muerte de un ciclista, por la necesidad de más infraestructura para ciclistas y que la ya existente se respetara.

Derivado de algunas entrevistas, visite los lugares donde mencionaron habían hecho alguna intervención en el espacio público en favor del uso de la bicicleta para

corroborar que esta se hubiera llevado a cabo, además de los lugares donde habían asistido a colocar alguna bicicleta blanca.

Aunado a eso, asistí a observar cómo eran impartidos algunos talleres tanto de mecánica básica como de ciclismo urbano por diferentes colectivos y en diferentes espacios. Estos talleres me permitieron acercarme a dar cuenta de la congruencia entre las prácticas que llevan a cabo y sus valores.

Por último, y que es importante mencionar, fui ingresado a uno de sus grupos de *whats app*, lo que me permitió conocer cómo se organizan, cómo convocan a las protestas que llevan a cabo y las reacciones que tiene los ciclistas a través de este medio de comunicación cuando algún ciclista tiene un percance, por ejemplo, un atropellamiento y derivado de eso la muerte de algún ciclista. A su vez, me permitió conocer las siguientes acciones y punto de reunión de los ciclistas para poder llevar a cabo la observación participante.

Capítulo 4

La bicicleta como otra forma de hacer política

En este capítulo analizaremos el proceso de politización que experimentan los activistas ciclistas, es decir, el proceso por el cual la bicicleta y, sobre todo, ir en bicicleta se transforma en otra forma de hacer política, de reivindicar derechos, espacios, de protestar y de vivir la ciudad, resultando en un estilo de vida que crea unión e identidad colectiva. Para lograr este objetivo, el análisis se dividirá en dos partes y estará apoyado por los datos obtenidos mediante las entrevistas, las observaciones, el diario de campo y la triangulación de dicha información de acuerdo con el enfoque sociocultural de las emociones.

En la primera parte, se analiza el proceso en qué los activistas pasan de ver y usar la bicicleta de forma recreativa, a ser vista como una opción de movilidad, todo esto al margen de dos emociones: el miedo y el orgullo, desarrollando así un proceso de empoderamiento que se manifiesta de forma tanto interna como externa. En la segunda parte, siendo la más extensa, se explora como dichas experiencias se caracterizan por distintas prácticas y valores, las cuales encarnan un determinado compromiso social, por lo tanto, tiene un carácter prefigurativo. En ambos apartados se han analizado las emociones, las prácticas que llevan a cabo y como se configuran los valores en torno a éstas.

1. El proceso de apropiación política de la bicicleta

El primer proceso que analizaremos es el proceso de apropiación que experimentan los activistas ciclistas. Es decir, el proceso que viven cuando deciden acercarse a la bicicleta y cuando esta pasa de ser usada de una forma recreativa, a ser considerada como una herramienta política. Para comprender esto utilizaremos las emociones como variable explicativa. Como se ha visto en el capítulo 2, el enfoque utilizado es el enfoque sociocultural de las emociones (Hochschild, 1975), y apoyándonos en la categorización que presenta Jasper (2018), nos enfocaremos principalmente en las emociones de larga duración y con un alto procesamiento cognitivo como son las emociones morales y los vínculos afectivos en cuanto las más importantes en la acción política. Aunque sabemos que emociones como los estados de ánimos pueden tener un efecto en cómo sentimos e interpretamos las otras emociones (Gravante, 2020).

Para comprender el proceso de cambio uno de los primeros aspectos ha sido individualizar como la bicicleta (y su uso) eran vistos antes de su proceso de cambio. Para muchos activistas el primer acercamiento con la bicicleta se dio en la infancia y fue parte de ver a la bicicleta con fines recreativos, tal como lo menciona la siguiente entrevistada: “me mostraron la bicicleta únicamente como un juguete, como algo para el esparcimiento para la infancia y que la tienes que dejar una vez que tu infancia concluya” (E7, 2022), y así sucedió, la bicicleta forma parte de su infancia como un juguete más y que quedó olvidado conforme fue creciendo.

A pesar de dejar la bicicleta en la infancia, algunos entrevistados comentaron que tuvieron un segundo acercamiento con la bicicleta en una etapa después de la niñez. Ya con más edad la bicicleta se convirtió en una opción de movilidad por diferentes circunstancias en la vida de cada una de las personas. La elección de transformar la bicicleta en una opción de movilidad por diferentes razones se debe principalmente al sentido de impotencia y desesperación que causaban los largos tiempos de los recorridos en transporte público, así como destaca esta entrevistada de Bicitekas:

Yo soy del poniente de la ciudad y siempre, aunque me desplazaba trayectos de 6 km, 10 km, me tardaba 40 minutos una hora en llegar a mi casa y para mí era muy desesperante estar viviendo ese lapso de tiempo en el transporte y sobre todo la gente, no me gusta ir muy pegada con la gente y era algo que tenía que vivir para transportarme a la escuela, al trabajo, a la casa. (E2, 2022)

Si bien, por un lado, la bicicleta permitió superar esta frustración, por otro lado, el mismo uso de la bicicleta en una ciudad con una total falta de respeto hacía los peatones y ciclistas, conlleva la emergencia de un miedo, no solo a quien toma de decisión de moverse en bicicleta sino a su círculo cercano, que muchas veces es la familia. Un miedo no solamente a ser atropellado, sino también un miedo que involucra procesos cognitivos más profundos, como el miedo a tener que pagar los gastos médicos, o sufrir de por vida las consecuencias de un accidente, con todo lo que conlleva en un país caracterizado por la falta de atención médica pública y la impunidad hacía los perpetradores de los delitos. El miedo que emerge a ser atropellado o tener un accidente al rodar es consecuencia de la experiencia cotidiana, tal como lo expresan estas dos entrevistadas: “en avenidas muy transitadas la banda si es muy agresiva, la gente aún está indispuesta a compartir el espacio público [...] cuando hay alto flujo de autos me da miedo” (E2, 2022), y “me han intentado aventar el coche y pues se convierte, ya después, entre miedo e ira, de cómo se te hace tan fácil amenazar a alguien con tu coche” (E5, 2022). O también emerge de la

vivencia de incidentes anteriores, así como nos compartió el entrevistado de Libres y Salvajes: “quedé debajo del carro y la llanta quedó aquí en mi cabeza a un ladito y dije puta otro cachito y me mata” (E8, 2022), en la misma línea va la experiencia de la siguiente entrevistada:

Este año tuve un incidente con un taxi donde su pasajera abre la puerta en el momento en que yo iba pasando y pues me tira, tuve un esguince de rodilla que la verdad me ha traído secuelas, a la fecha sigo teniendo molestias, sigo teniendo una apendicitis. (E7, 2022)

Como se mencionaba, el miedo es generado tanto al ciclista como a su entorno más cercano, tal como lo indica esta entrevistada: “mi mamá es la que me dice, cada que atropellan a un ciclista y lo veo en la tele, le rezó a Dios que no sea tu bici la que aparezca ahí, que no seas tú” (E1, 2022). Un miedo que, visto en este caso, también ha sido esparcido por los medios de comunicación al brindar discursos sobre cómo los ciclistas deberían rodar para no ser atropellados por automovilistas en lugar de un discurso donde esa acción de prevención sea para los automovilistas, así como la misma entrevistada reconoce: “antes si me daba miedo [andar en bicicleta] por lo que decía la gente, por lo que veía en la tele” (E1, 2022).

El miedo llega a tener un efecto paralizador cuando se le asocia a la impotencia generada por no vislumbrar alternativas o soluciones, sin embargo, el miedo puede ser resignificado cuando es manejado por los activistas tal como lo han comprobado Poma (2017 y 2019) y Poma y Gravante (2018). El trabajo o manejo emocional es un concepto propuesto por Hochschild (1979, 1983), el cual se asocia a la capacidad de los sujetos para manejar sus emociones. Hochschild indica dos tipologías de manejo emocional: la evocación y la supresión, las cuales se pueden lograr a través de la actuación superficial y en profundidad, mediante técnicas cognitivas, corporales y expresivas.

Dentro del estudio de los movimientos sociales las técnicas de manejo emocional que predominan son las cognitivas y pueden ser empleadas tanto para aludir ciertas emociones como para canalizarlas. Gran parte del trabajo emocional que realizan los activistas ciclistas es similar al que realizan los activistas climáticos donde la participación en la acción colectiva es central para poder superar estas emociones incómodas, como el miedo y la impotencia, ya que pareciera estar frente a un problema sin solución y que amenaza la seguridad de las personas. Mientras que en el activismo climático es el cambio climático el problema que pareciera sin solución, en el activismo

ciclista es la ciudad dominada por el automóvil y que pareciera no dar cabida a ningún otro medio de transporte.

Al acercarnos a la percepción de los activistas ciclistas, estos coinciden que desde el gobierno de la Ciudad de México y la Secretaría de Movilidad se ha permitido que el reglamento de tránsito no se respete dado que no hay sanciones efectivas para que se haga cumplir. Se permite que los automóviles invadan carriles confinados, no solo de bicicletas sino también de transporte público, ya que no existen consecuencias para quienes lo hacen. Y aun cuando las hay, no son suficientes para que se dejen de cometer dichas infracciones; esto desde un nivel gubernamental. Más aún que, quienes deberían hacer respetar el reglamento de tránsito y las normas de convivencia en las calles son también quienes las incumplen y siguen ocasionando que no se respete el reglamento de tránsito e incluso accidentes, así como narra este entrevistado:

Me tocó un incidente con un policía en bicicleta, el policía venía en sentido contrario, yo venía en la Narvarte, venía con una amiga, yo lo alcancé a librar pero ella no. Chocan, ella se lesionó su mano, hablo inmediatamente, fue casi en una esquina estábamos dando vuelta, toco el timbre para pedir apoyo médico, llegó una patrulla de tránsito y cuando se dan cuenta que es un policía se hacen pato un rato. (E8, 2022)

Por un lado, tenemos que la identificación de responsables o culpables es un elemento central para que exista la movilización (Poma, 2017), ya que sujetos organizados que identifican las causantes de una problemática pueden pedir cambios y soluciones del problema mediante la manifestación pública del descontento tal como lo hicieron en colectivo varios ciclistas organizados:

Lo primero que hicimos me parece fue cerrar este Insurgentes a la altura de la Secretaría de Seguridad Ciudadana porque nosotros creíamos que uno de los principales problemas era que no se respeta el reglamento de tránsito, porque ya desde entonces había mucho discurso alrededor de que la Semovi no estaba haciendo un buen trabajo etcétera, pero nosotros decíamos es que sí es la Semovi pero el reglamento de tránsito no se está cumpliendo y eso es responsabilidad de Secretaria de Seguridad Ciudadana. (E5, 2022)

Los activistas ciclistas buscan darle otra interpretación a las emociones incómodas como el miedo a ser atropellados o de compartir la vía con muchos automóviles, de forma que puedan resignificar cosas para ellos y sigan participando en las acciones colectivas, pero más importante, se sigan moviendo en bicicleta, tal como lo comenta esta

entrevistada: “como que ir en bicicleta te da una libertad y estar preocupado por eso [que no ocurra algún accidente] es contradictorio” (E1, 2022).

Los activistas pasan de ir por las calles con miedo, a saber, que también pueden hacer uso del espacio público y que en la bicicleta han encontrado una forma de moverse, que si bien implica riesgos también les da felicidad, “en la bici iba feliz, me encantaba la adrenalina de ir entre los autos, de esquivarlos, eso era lo que a mí me atraía mucho de usar la bici como transporte” (E3, 2022), como nos comentó una entrevistada perteneciente a Bicitekas. El proceso de encauzar el miedo llega a tal punto que pueden resignificar su felicidad al sentirse independiente de las otras formas disponibles de moverse por la ciudad.

Otra emoción que hemos visto que juega un papel importante en el proceso de apropiación es el orgullo, principalmente el orgullo vinculado con respecto al proceso de aprendizaje del uso de la bicicleta y su tecnología. Un proceso de aprendizaje que puede ser individual o colectivo en espacios donde los conocimientos son compartidos, por ejemplo, las biciescuelas, tal como nos comparte una entrevistada: “una amiga me dijo, tú que quieren andar en bici está la biciescuela de Miguel Hidalgo [...] empezaron hacer su convocatoria de que si tomabas 10 clases te daban una bici y por supuesto me inscribí” (E2, 2022). O también, en rodadas con colectivos que buscan que más personas se unan a ellos, que aprendan a usar la bicicleta en la ciudad, y a saber cómo usar las tecnologías que pueden tener ciertas bicicletas, tal como nos comenta la entrevistada de Brigadas Hormiga Ciclista: “me sirvió mucho haber rodado con BiciOrientados, de entrada mi primera rodada fue como ‘preparen cambios’, y yo ‘¿preparen cambios?’, pero si solo hay un pinche puente” (E6, 2022).

El orgullo también caracteriza el proceso de aprendizaje de quién decide hacerlo de forma individual, así como nos comenta una entrevistada: “todo ese proceso lo hice sola y fui aprendiendo y claro mientras te vas interesando en un tema vas buscando por tu cuenta, que si necesito un candado, si necesito una bici mucho mejor, si necesito un caso, luces...” (E7, 2022). Un proceso que, aunque es individual se nutre de experiencias de los otros, al observar, por ejemplo, que otras personas que se mueven en bicicleta y utilizan un candado o luces, al buscar adoptar esas mismas necesidades, herramientas u objetos a su bicicleta o a sus traslados, forman parte del aprendizaje.

Otra forma en la que emerge el orgullo en este tipo de activismo está vinculado con la autoestima. Al saberse capaces de poder recorrer más y más kilómetros se va

generando una no dependencia alguna al transporte público, tal como lo resalta el activista de Libres y salvajes:

Primero tomaba la bici hasta la raza, ahí la encadenaba y me iba en trolebús hasta que un día dije bueno le voy a dar más, la deje en bellas artes y al tercer día dije pues si ya me falta una nada y me la avente completa y ya fue como dije no pues si puedo irme en bici. (E8, 2022)

Ese tipo de orgullo genera estados de ánimo agradables, que favorecen el vínculo de los activistas con la bicicleta, así como destaca esta entrevistada: “desde ahí me di cuenta de los kilómetros que podría recorrer sin problemas y ya desde ahí no me baje de esa bicicleta” (E1, 2022). A raíz de ir más lejos en la bicicleta, de ir teniendo más confianza en la vía y de tener más habilidades para moverse, los activistas experimentan cambios internos que se manifiestan de forma externa y que se hacen evidentes cuando toman la bicicleta para moverse, se genera un proceso de empoderamiento. Desde la literatura podemos decir que este proceso es dinámico y se considera como un cambio subjetivo que los mismos sujetos reconocen dado a sus actividades como activistas y que va acompañado de la identidad que generan, la autoestima, la confianza en uno mismo y en general del conocimiento que se aprende durante la participación en el movimiento (Drury y Reicher, 2009). Por lo tanto, el proceso de apropiación de la bicicleta genera un cambio en los activistas no solamente en su entorno (espacios, tiempo, movilidad, etc.) sino también en ellos mismos, en cuanto favorece lo que Drury y Reicher han llamado sentimiento de empoderamiento *-feeling of empowerment-* (2009).

La confianza es fundamental en el proceso de empoderamiento, se presenta como confianza en la bicicleta, como lo menciona este entrevistado: “si traes un carro atrasito pegado no ponerte nervioso, tener bien bien agarrado el manubrio, saber cómo salir de una curva; la bici en excelente estado, saber cómo frenar” (E8, 2022) y la confianza en las habilidades personales que se van desarrollando, como nos lo compartió una entrevistada de bicictekas, ambas son importantes para andar en la calle y empoderarse:

Andar en la calle como transporte requiere de ciertas habilidades en las que un bache no te saque de control, un auto que te pite no te espante y te caigas; requiere que domines tu bicicleta para que incluso puedas ir sin manos y puedas voltear, estar constantemente viendo hacia atrás y visibilizando qué vas a hacer. (E3, 2022)

Así mismo, el poder tomar la decisión de por cuales vías transitar y por cuales no, produce un desprendimiento de verse atado a ir por una ruta específica, como en el transporte público, y con ello de la velocidad a la que estos puedan o decidan ir

avanzando. Los ciclistas toman el control sobre el ritmo de su pedaleada, de sus rutas y de su tiempo, como nos comenta la siguiente entrevistada en un contexto de reflexiones después de un tiempo con mujeres a quienes les dio un curso de ciclismo urbano:

Me siento super plena, super feliz al ver que una chava te decía, 'yo tenía que esperar el metro y luego desplazarme a tal lado y tomar camión, ahorita con mi bici hago menos tiempo, si a mi casa llegaba en hora y media ahora llego en 40 minutos o una hora'. (E2, 2022)

Y que es compartido por la misma activista que impartió el curso cuando ella comenzaba a moverse en bicicleta: “Ya era de bueno yo tengo mi bici yo decido a donde ir, a qué hora me voy a regresar, a dónde y por qué calles me voy a movilizar” (E2, 2022) y por otros activistas: “si la bici está jodida pues uso transporte, pero me siento muy raro porque ya no mido los tiempos igual. En bici a Coyoacán me hago 15 minutos y en transporte me hago 40 minutos y digo no mames” (E8, 2022). La confianza en la bicicleta también depende del estado mecánico de esta, cuestión central.

La mayoría de los activistas tienen conocimientos de mecánica básica, la cual han aprendido en comunidad con grupos ciclistas, tal como lo menciona la entrevistada de Hormigas: “empiezo a buscar todos los talleres, todo lo que fuera referente a la bici en mecánica [...] casa Bicitekas tenía esos cursos, me los pagué todos, traté de aprender lo más que pude de mecánica” (E6, 2022) y que esas mismas activistas se han convertido en quienes ahora dan ese tipo de cursos:

Me dedico también a dar clases de mecánica básica y va dirigido 100% a mujeres [...] porque siento que muchas veces no se animan aprender por esa cuestión de que se sienten minimizadas o de que no se sienten agusto en los espacios. (E2, 2022)

Sin embargo, hay quienes aprenden por su cuenta aprovechando las herramientas tecnológicas tal como nos lo compartió el activista de libres y salvajes: “cosas más grandes (refiriéndose a mecánica) pues experimentándolo, me compré la herramienta para cambiar, por ejemplo, los ejes y viendo videos en YouTube”. Esto les permite una independencia, dado que con herramientas simples lograr ajustar sus frenos, cambiar y reparar las llantas, cambiar la cadena, entre otras cosas, acciones que se vinculan con el orgullo y la autoestima de saberse capaces de poder reparar cuestiones básicas de su bicicleta y de saber que no se van a quedar tirados en la calle ante alguna circunstancia que puedan resolver ellos mismos.

El poder de decisión sobre sus tiempos de traslado depende de los activistas mismos dado que, como vimos en párrafos anteriores, al decidir a qué velocidad y por qué rutas ir les produce independencia de cualquier otro medio de transporte y sus limitantes. La capacidad de poder hacer arreglos o reparaciones básicas en su bicicleta les da un empoderamiento personal, el cual tiene su manifestación externa, mayormente en las calles.

Este proceso de empoderamiento como “poder de” permite dar cuenta de cómo los activistas ciclistas al hacerse visibles al ocupar el carril completo de la vía por donde van circulando, si bien lo hacen por seguridad, esta acción tiene el efecto de tomar las calles, de generar un impacto, que sean visibles ante los demás medios de transporte y las demás personas.

El empoderamiento en sentido de “poder de” se refleja en tomar las calles ya sea de forma individual, cuando se mueven para ir a sus lugares de destino, o en colectivo cuando lo hacen para realizar rodadas recreativas, las cuales no solo congregan a activistas ciclistas, sino que también a demás usuarios de la bicicleta, quienes no la usan como medio de transporte. Estas rodadas tienen un fin recreativo, pero también son importantes al visibilizar que la bicicleta adquiere diferentes usos, tal como nos lo demuestra la siguiente entrevistada: “aparte veía niños, señoras, un montón de banda bien diversa que no ves en las calles comúnmente. Y cuando llegamos al lugar a convivir, a mí me pareció fascinante ver un montón de bicicletas” (E1, 2022). Este empoderamiento podría ser comparable tal como sucede en las ollas populares (Leetoy y Gravante, 2022) del activismo alimentario, donde el empoderamiento provoca emociones de resistencia que van más allá del mismo evento, el activismo ciclista produce un impacto en la vida de las personas en el presente, y probablemente también en el futuro. En las rodadas recreativas se llega a generar que las personas se sientan empoderadas de usar la bicicleta y eso se ve reflejado en que decidan usarla de forma más habitual o que pierdan el miedo de rodar ellos solos por las calles.

Aunque el tomar la calle forma parte del empoderamiento de los activistas este no se limita únicamente a esta forma de tomarla, existen más formas de empoderamiento, tales como la mecánica básica o el compartir el conocimiento con los otros y sobre todo el usar la bicicleta como una opción de movilidad. Éstas son algunas de las prácticas que llevan a cabo los activistas ciclistas, es por eso por lo que en el siguiente apartado se centra en analizar las prácticas y valores que se desarrollan dentro del activismo ciclista.

2. La relación entre prácticas prefigurativas y valores

En este apartado se explica cómo es que las experiencias de los activistas ciclistas se caracterizan por determinadas prácticas y valores, mediante las cuales encarnan un determinado compromiso social y buscan reivindicar una forma de moverse más sustentable, sana y ética; dicho compromiso social y acciones llevadas a cabo están enmarcadas por un activismo prefigurativo. Esto nos permite hacer uso del marco analítico de la prefiguración política dado que este tipo de experiencias expresan sus fines políticos por medio de sus acciones y de las alternativas que desarrollan, en este caso en torno a la bicicleta. Como lo muestra Yates (2014) la prefiguración política hace referencia a la orientación política basada en las premisas de un movimiento social o de las experiencias de protesta las cuales están moldeadas por los medios que emplean quienes las llevan a cabo, y que “prefiguran” el tipo de sociedad que ellos reivindican y/o proponen.

En la tabla 2 se destacan algunas de las principales prácticas que caracterizan al activismo ciclista. Algunas de ellas son puramente estratégicas, la relación formal con las instituciones; otras son de carácter prefigurativo, como puede ser la reforestación, y otras asumen un carácter bivalente en función del significado que le dan los activistas. Las prácticas prefigurativas se caracterizan porque los activistas vinculan el cambio social a las acciones que llevan a cabo en la vida cotidiana, las cuales no se estructuran solamente por el compromiso que asume cada sujeto, sino que la orientación prefigurativa se desarrolla de igual manera adyacente de valores, creencias y emociones morales (Gravante, 2015). Los sujetos buscan crear una nueva sociedad “en la cáscara de la vieja” (Gravante, 2019: 110), mediante el desarrollo de formas contrahegemónicas de interacción introducidas en el deseo de transformación social.

Tabla 2

Práctica	Característica	Observación
Institucional, como amparos, solicitudes y denuncias	Estratégica	Práctica en la cual mediante amparos o solicitudes de ciclovías buscan una movilidad segura. En otros casos es acompañamiento a víctimas o familiares de víctimas en atropellamientos o muertes de ciclistas. Por lo tanto, son prácticas meramente estratégicas, no involucran componentes prefigurativos.

Rodadas de protestas	Prefigurativa	La rodada en sí es estratégica en cuanto es una forma de protesta pública, pero al mismo tiempo es prefigurativa en cuanto está cargada de determinados valores como la solidaridad, el respeto, la hermandad o sororidad. Al ser rodadas donde se usa la bicicleta de forma política para salir a las calles a solidarizarse con otras luchas autónomas con las cuales comparten la visión de la liberación de los espacios, la defensa del territorio, los presos políticos, entre otras.
Rodadas creativas	Prefigurativa/Estratégica	Las rodadas recreativas tienen como fin disfrutar de las calles de la ciudad en bicicleta y que más personas se suban a ella, aunque sea por un par de horas y sea para el esparcimiento.
Reforestación o siembra de árboles	Prefigurativa	Actividad que consiste en rodar alguna parte de la ciudad o zona metropolitana para sembrar árboles en alguna zona de bosque que necesite ser reforestado o que el sembrar árboles ayudaría el ambiente de la zona. Al ser una actividad que refleja valores como el respeto hacia la naturaleza tiene un carácter prefigurativo.
Intervención y okupas	Estratégica / prefigurativa	Las okupas son actividades de apropiación de los espacios. Las okupas donde se intervienen las calles para trazar ciclovías donde no existe la infraestructura poseen un carácter prefigurativo debido a la acción directa, mientras que las okupas donde se realizan pintas alusivas al uso de la bicicleta únicamente tienen un carácter estratégico.
Talleres de mecánica básica	Prefigurativa	Los talleres de mecánica básica se basan en el apoyo mutuo para que más ciclistas sean capaces de hacer pequeñas reparaciones a sus bicicletas además de compartir el conocimiento a quienes están interesados en aprender, por lo tanto, es una práctica prefigurativa.

Talleres de ciclismo urbano	Prefigurativa	Los talleres de ciclismo urbano se imparten con una visión de compartir habilidades a quienes deciden moverse en bicicleta por la ciudad y la solidaridad al saber que llega a ser un proceso complicado de tomar la decisión, lo cual la hace una práctica prefigurativa.
Apoyo mutuo	Prefigurativa	El apoyo mutuo se observa cuando algún ciclista llega a tener algún accidente y acuden más ciclistas para apoyarlo en lo necesario o simplemente buscar que la otra persona involucrada asuma la responsabilidad.
Veganismo	Prefigurativa	En algunos eventos para ciclistas la mayoría de comida que se ofrece son opciones veganas porque buscan congruencia con su andar en bicicleta y cuidar el planeta con su consumo de carne u otros productos.
Trueque	Prefigurativa	Es una práctica que se observa en reuniones o eventos donde se ponen a disposición piezas, refacciones o accesorios de bicicletas. Si bien existe un precio, estos objetos pueden ser intercambiados por otros.
Fuente: Elaboración propia		

Teniendo en cuenta que en la investigación interesan las prácticas prefigurativas, en el siguiente apartado se analizan los talleres, ya que buscan tener una injerencia directa en otras personas y el respaldo de ciertos valores en común.

2.1 Los talleres como laboratorios para construir el futuro

Los talleres cumplen un rol fundamental dentro de ciertos colectivos porque son parte de las actividades recurrentes que pueden llevar a cabo en diferentes partes de la ciudad y que puede ir dirigido a niños, jóvenes y adultos. Los talleres más comunes son de mecánica básica y de ciclismo urbano.

Los talleres de mecánica básica son cursos prácticos enfocados en las personas que ya usan o comienzan a utilizar la bicicleta como un medio de transporte en el entorno urbano y que buscan identificar, prevenir y resolver de forma autónoma las principales fallas mecánicas que llegan a presentarse en sus bicicletas. En un primer momento, se les

enseña a conocer su bicicleta, qué piezas la componen, qué función tiene cada una y saber cómo ajustar la bicicleta a la medida de cada persona para que al rodar sea más cómodo. Posteriormente se les enseña a identificar, reparar y prevenir los pinchazos en las llantas; alinear las ruedas; limpiar, ajustar y dar mantenimiento a los frenos; limpiar y lubricar la transmisión; ajustar y dar mantenimiento al sistema de cambios, si es que la bicicleta tiene sistema de cambios.

Como parte del trabajo de campo asistí a algunas rodadas en las cuales tuve la oportunidad de entablar conversaciones con los participantes, dentro de las cuales al menos un par de personas coincidieron que cuando se encontraron en alguna situación de falla mecánica, tal como ponchadura de llanta o falla de frenos, durante sus trayectos, otras personas les auxilió y dieron cuenta que adquirir esas habilidades era importante en caso de que su bicicleta presentara algún imprevisto mecánico. Incluso, si en ese momento llegaron a algún taller mecánico de bicicletas, la persona que los atendió, siempre un hombre, les recomendó que si se movían regularmente en bicicleta era aconsejable que cargarán sus herramientas y artículos necesarios (una cámara de repuesto y parches) por si en algún otro momento no les era factible llegar a un taller cercano de donde se encontrarán.

Este tipo de experiencias refleja la ayuda mutua entre alguien que no tenía ese conocimiento y alguien que sí y tomó la decisión de apoyar a la otra persona, en casi todos los casos, sin conocerse. Tal como nos lo narró una entrevistada que fungió como apoyo mecánico en los paseos dominicales al cual acuden muchas personas que únicamente usan la bicicleta de forma recreativa y no tiene conocimiento de mecánica: “yo estaba en los cierres dominicales, en esos cierres dominicales yo era apoyo mecánico y siendo apoyo mecánico pues bueno adquiriría también piezas para vender” (E2, 2022). En este tipo de actividades recreativas, activistas como ella asisten ofreciendo sus servicios de mecánica e incluso refacciones o artículos para bicicleta con precios más accesibles, de forma que las personas se animen a tomar los cursos de mecánica que ella ofrece o a comprar los artículos que lleva. Esto nos pone en perspectiva que no solo es el hecho de ayudar a otras personas que requirieron apoyo mecánico utilizando sus herramientas, sino que se supera la lógica coste-beneficio debido a que muchas veces no se cobra por esa ayuda, sin embargo, se pueden realizar otras formas de compensación, tales como el trueque de alguna pieza, comida, bebida o un pago que no es igual al que cobra un taller mecánico por dicha actividad.

Actividades como estas llegan a ser previas a que una persona decida asistir a un taller de mecánica básica y son frecuentes entre quienes comienzan a moverse en bicicleta. Empero, también entre quienes ya llevan algún tiempo moviéndose, pero no habían tenido la necesidad de adquirir ese tipo de conocimientos y habilidades.

Tomando en cuenta ciertas pláticas que tuve durante en las rodadas en las que asistir hacer observación participante pude dar cuenta que hay personas que deciden tomar estos cursos debido a que estuvieron en una situación donde lo que pretenden aprender les hubiera servido, por lo general y más común son las pinchaduras de llanta y que, cuando se presentó ese inconveniente otras personas los auxilió. Estas experiencias reflejan la ayuda mutua entre alguien que se encontraba en una situación imprevista sin el conocimiento para solucionarla y una persona que tenía el conocimiento, las habilidades y las herramientas y que decidió ayudar a la otra persona.

Mientras tanto, los activistas que ofrecen los talleres de mecánica se colocan en una posición en la cual buscan compartir el conocimiento que poseen para que más personas adquieran ese conocimiento básico y necesario de mecánica, desde su punto de vista este conocimiento es casi indispensable para aquellas personas que deciden rodar de manera habitual por la Ciudad de México. En dichos cursos hacen uso de algunos “desperdicios” que les sirven para practicar como si fueran situaciones reales, por ejemplo: el uso de cámaras casi inservibles, con estas buscan que se aprenda a identificar la pinchadura para posteriormente hacer uso de un parche y pegamento para aprender a parchar una cámara; los rines en mal estado son utilizados para saber cómo quitar, acomodar y colocar los rayos; pedazos de cadenas, para saber cómo limpiarla y lubricarla. A la par, hacen uso de su propia bicicleta para aprender a ajustar frenos, limpiar la transmisión o usar el sistema de cambios, son actividades que permiten a las personas conocer mejor su bicicleta y perder el miedo a “meterle mano”.

Estas acciones nos permiten dar cuenta que el uso de desperdicios conlleva una visión de responsabilidad socioambiental al darle un segundo uso a ciertos objetos que son considerados basura. Aunque después de cumplir con el segundo cometido si sean desperdicios, no resta que ya han servido para que las personas hayan aprendido algo que les va a servir toda su vida. El tema socioambiental y los activistas ciclistas se desarrollará en el apartado 2.2 de este capítulo.

Los activistas que imparten estos cursos pretenden que las personas receptoras, una vez que finalicen el curso obtengan las destrezas necesarias para poder tener una autonomía en el momento de presentar algún inconveniente mientras ruedan, que se

sientan capaces de poder parchar una llanta en caso de sufrir una pinchadura o que obtengan el hábito de revisar y ajustar sus frenos cada vez antes de salir a rodar. Los talleres de mecánica básica se pueden llevar a cabo, en casi cualquier lugar siempre y cuando se tengan los materiales necesarios.

Existen los que son programados, anunciados por redes sociales y en un lugar cerrado, ya sea un domicilio particular o en un establecimiento e impartidos por una persona activista y existen también los que se llevan a cabo en los talleres de bicicletas que forman parte de una red dedicada a realizar talleres donde se puede aprender de mecánica: “donde está el deportivo de la Pensil hay un taller colectivo ahí puedes llegar tú a aprender, ahí te enseñan en el taller y ellos son una Red” (E8, 2022), son talleres mecánicos donde de forma periódica realizan talleres de mecánica básica para las personas interesadas y que tiene bajos costos de recuperación.

Por su parte, los talleres de ciclismo urbano van enfocados a todas las personas interesadas en aprender habilidades que les sean de utilidad a la hora de moverse en entornos urbanos; para poder brindar los talleres de forma adecuada, es común encontrar que se dan por edades: infantes, jóvenes y adultos. Incluso pueden diferenciarse debido al motivo por el cual quieren aprender diversas habilidades, esto es importante, tal como lo expresó una entrevistada:

Sí es una diferencia entre quienes deciden por voluntad moverse en bicicleta y quienes lo hacen por necesidad o por oficio, esta diferencia de motivos para poder moverte si hace una diferencia en la vivencia de la ciudad, en la forma de moverte y por supuesto en las habilidades que se necesitan. (E6, 2022)

Estos talleres se dan en espacios controlados, por ejemplo, patios en domicilios particulares o parques donde se puedan simular las condiciones de las vialidades y los obstáculos que se encuentran en los entornos urbanos, apoyados con conos, llantas u otros materiales que puedan representar las dificultades de la calle.

En un primer momento enseñan a mantener el equilibrio arriba de la bicicleta, como nos comenta una entrevistada: “en las clases se adaptan ejercicios de balance y sobre esos ejercicios es conforme el alumno, la alumna vaya avanzando se va progresando y enseñando” (E2, 2022), además de entender el funcionamiento de la bicicleta para conocer cuál es la mejor forma de frenar y en qué momentos hacerlo para prevenir situaciones donde se puedan poner en peligro. Se enseña cómo hacerse visible en las calles, no solo con accesorios sino con señales para indicar movimientos que se deben hacer para incorporarse alguna vía, para indicar de algún bache u obstáculo a otro ciclista,

indicar un cambio de carril; habilidades que se consideran de gran importancia al andar en las calles, tal como nos comentó una entrevistada de Bicitekas:

Si se requiere que domines tu vehículo para que incluso andes sin manos y puedas voltear, que estés constantemente viendo hacia atrás y visibilizando que vas a hacer porque claro al coche le vale madres tu vida y pensar que todos han leído el reglamento y van a saber a qué tenemos derechos pues no [...] aquí enseñamos andar siempre a la defensiva. (E3, 2022)

Se enseña a planificar las rutas a seguir dependiendo de los lugares y las actividades a desarrollar en el día; el conocer una posición cómoda y adecuada para detenerse cuando hay que esperar en los semáforos; a mantener el equilibrio mientras se van haciendo rebases en el tráfico. Este tipo de actividades son llevadas a cabo de forma general en los talleres de ciclismo urbanos, sin embargo, existen ciertas especificidades cuando van dirigidos hacia un grupo en particular.

Existen talleres de ciclismo urbano específicos que se van adecuando conforme a las necesidades de cierto grupo de personas. Si bien son pocos los talleres de ciclismo urbano enfocados a las infancias, los que existen se realizan desde la visión donde la bicicleta es vista como un objeto para la diversión y el esparcimiento, pero buscando hacerlos conscientes que la bicicleta puede ser utilizada para ir a la escuela, ir con su mamá hacer las compras e ir a visitar a familiares cercanos, pero siempre acompañado de una persona mayor.

Por otra parte, tenemos talleres tanto de ciclismo urbano como de mecánica básica que han sido pensados desde las experiencias de mujeres ciclistas y que van dirigidos únicamente a mujeres debido a que creen que muchas mujeres que quieren aprender no se acercan a los cursos dado que son impartidos por hombres desde su visión de la experiencia masculina de andar en la calle y sus necesidades: “muchas veces no se animan aprender por esa cuestión de que sienten minimizadas o de que no se siente a gusto en los espacios” (E6, 2022). Por lo que existen mujeres activistas ciclistas que brindan estos talleres buscando gestionar el espacio físico y mental donde las mujeres se sientan en confianza y tranquilas para aprender andar en bicicleta, a moverse entre sus diferentes actividades cotidianas y poder hacer las reparaciones mecánicas necesarias.

Este tipo de acciones rompen los valores de género donde únicamente los talleristas son hombres y son ellos quienes poseen la capacidad de hacer mecánica a la bicicleta, son valores antipatriarcales dado que rompen con la idea de que es necesario un

hombre para aprender andar en bicicleta o repararla y moverse por la ciudad, como nos relató una entrevistada haciendo alusión a esto:

También ha sido un tema de machismo donde sólo los hombres lo pueden hacer, donde los hombres lo hacen bien, donde solo los hombres pueden educarte a ti mujer para usar una bicicleta y eso no es cierto, al menos yo no he permitido que sea un hombre el que me imponga una ley para moverme en bici, cuando digo ley es que me diga las instrucciones para moverme en una bicicleta siendo mujer. (E7, 2022)

Los talleres están pensados para mujeres desde la experiencia de mujeres las cuales buscan generar un espacio de confianza y seguridad donde no habrá burlas machistas o reproches de superioridad por cuestiones que pudieran ser obvias para ciertos mecánicos hombres pero que existen desde el desconocimiento de alguien que quiere comenzar a utilizar la bicicleta como un medio de transporte. Al ser pensados por mujeres dividen ciertas habilidades necesarias por el tipo de actividades que realizan en el día a día, por ejemplo, para mujeres madres de familia.

En los talleres enfocados a mujeres madres de familia, una vez que cuentan con las habilidades necesarias, como mantener el equilibrio y saber frenar, les enseñan el cómo pueden transportarse de una adecuada manera y de forma segura con todo lo que regularmente tienen que llevar con ellas o que deben transportar, por ejemplo, las bolsas con mandado, comida, mochilas de los hijos, a sus propios hijos, entre otras cosas. Además, buscan darles a conocer cómo es que pueden planificar sus traslados para que tengan una mayor comodidad y seguridad, tanto para ellas como para los infantes que transportan con ellas.

Con estos talleres específicamente adaptados a las necesidades de cierto grupo de mujeres podemos notar cómo se rompen valores de género al saberse independientes y saberse no atadas a que un hombre las lleve, regularmente en un transporte automotor, a todos los lugares a donde tiene que realizar sus actividades. El que mujeres madres de familia adopten la bicicleta como medio de transporte es empoderar a ellas y, de cierta forma, a toda una familia ya que llega a ser ejemplo para sus hijos de que es posible poder moverse de otra forma, sin depender de terceras personas, en este caso el transporte público, y de un automóvil, tal como lo menciona una entrevistada: “si una mamá tiene seguridad puede adquirir una bicicleta para su hijo” (E6, 2022).

Posterior a alguno de esos cursos me compartían una experiencia donde una mujer madre de familia se dedica a vender productos de belleza por catálogo; una vez que adoptó

la bicicleta como medio de transporte incrementó su ganancia económica debido a que podía repartir los productos a sus clientas de forma más rápida en la bicicleta sin tener que gastar dinero en transporte público, lo que le significaba un ahorro y más ganancia para ella. Es un ejemplo de empoderamiento económico de las mujeres que deciden usar la bicicleta, por un lado, el dejar de gastar en transporte público y por otro, el generar un ahorro y mayores ganancias al poder repartir en la bicicleta: “de repente tener una bicicleta que puedes repartir no solo eso sino más y sin gastarte ni un solo peso para ella si era como un impacto en su economía” (E1, 2022).

Estos talleres se apoyan en la idea de compartir un conocimiento situado con mujeres que buscan poseer esas habilidades que les son útiles en su día a día y que les hará una diferencia en su vida cotidiana. Aunado, se refleja la solidaridad entre mujeres donde, si una sabe cómo hacer algo busca compartir con las demás para que cuando sea necesario tenga el conocimiento de actuar en ese momento. Nuevamente, se rompe valores de género los cuales ponen al hombre como hombre mecánico y en estos casos son mujeres mecánicas quienes enseñan a otras mujeres desde una relación no autoritaria sino de comprensión y de iguales.

Mediante la observación participante pude notar que al finalizar algunos talleres las mujeres agradecieron la enseñanza e hicieron notar lo felices que estaban de aprender y adquirir una nueva habilidad, esto mediante la verbalización de ese sentimiento. Pero, también al comentar que ahora se sentían capaces de poder parchar una llanta cuando se les presentará una pinchadura e incluso de poder enseñarle eso que aprendieron a alguien más, casi siempre a otra mujer, que sabían se movía en bicicleta al igual que ella.

Esto refleja un apoyo mutuo en el futuro dado que expresan que en alguna eventualidad son mujeres que podrían auxiliar a otra persona y además compartir ese mismo conocimiento que ellas han obtenido. Además de la confianza para poder sentirse capaces de realizar mecánica básica.

La confianza en ellas mismas después de obtener la habilidad y destreza de realizar sus trayectos de una forma más segura con todos los objetos que deben de cargar o todas las necesidades que deben cumplir moviéndose en la bicicleta representa apoyo mutuo dado que estos talleres están pensados precisamente para eso, para empoderar a las mujeres y pueden ser más autónomas en su forma de moverse y en las decisiones que toman a la hora de moverse.

2.2 Rodadas ciclistas, una forma de solidarizarse y resistir.

La actividad de andar en bicicleta, como hemos visto, puede tener fines diversos: ir de compras, llevar a los hijos a la escuela, ir al trabajo o simplemente el ocio. Sin importar el tipo de actividad que se realicé, el moverse en bicicleta implicar ir de un punto A a un punto B con un determinado fin y eso puede denominarse comúnmente como una rodada, lo que cambia es el objetivo de su uso y eso hace que cada trayecto sea diferente, aunado al contexto socioespacial lo que hace diferente la experiencia.

Se ha hecho énfasis en las rodadas de recreación, donde asisten diferentes tipos de personas, están quienes usan la bicicleta de forma habitual y es su medio de transporte; quienes aprovechan esas rodadas para usar la bicicleta de forma de recreativa y como una forma de desestresarse de la rutina, como nos lo menciona este entrevistado quien prefiere otro tipo de rodadas pero también llegar a participar en las recreativas: “lo recreativo no me llama, o sea lo hago cuando estoy estresado, digo ‘quiero descansar’ voy a rodar un rato para relajarme” (E8, 2022).

Estas rodadas sirven para visibilizar que los ciclistas pueden tomar las calles y hacer uso de estas a través de otro medio de transporte diferente al automóvil o algún transporte motorizado, al ir en grupo van “reclamando el espacio, así la demás gente ve que hay más gente que también se moviliza en bici no que es solo ese uno que ven en Insurgentes pasar mientras ellos están en el tráfico” (E2, 2022). La mayoría de las rodadas de este tipo son por la tarde-noche, en horarios donde la afluencia de automóviles disminuye, después de la famosa “hora pico” donde el tráfico provocado por automóviles es denso, y es menor el riesgo para los ciclistas que no están acostumbrados andar por las calles de la ciudad.

Las rodadas recreativas son actividades en las cuales las personas interesadas en subirse a la bicicleta lo pueden hacer un par de horas a la semana y sirven como apertura para que en algún momento puedan y quieran hacer uso de la bicicleta de forma cotidiana.

Al subir a la bicicleta en ambientes, un tanto, controlados permite que personas de todas las edades usen la bicicleta para rodar en grupos, es una estrategia táctica para usar la bicicleta por la ciudad. Por otra parte, cumplen una función prefigurativa por esas mismas características, cuando las personas se suben a la bicicleta para rodar de forma cotidiana, dado que se realizan cada semana, ayudan a la causa de los activistas al hacer visible la práctica de andar en bicicleta por las mismas calles donde siempre se ven circulando automóviles. Hacen que personas de todas las edades se suban a la bicicleta y rueden por la calle sin la necesidad de que exista una infraestructura adecuada por donde ir rodando.

Aunado a eso, las rodadas recreativas a las cuales asisten personas principiantes en el uso de la bicicleta durante trayectos de más de cinco kilómetros, distancia común en las rodadas enfocadas para aquellas personas que comienzan a usar la bicicleta, sirven para dar cuenta de la solidaridad que existe en este tipo de actividades. En algunas rodadas llegan a ser pocos los miembros nuevos pero que, desde un primer momento se perciben apoyados al saber cuál será el punto de partida y a dónde van a llegar, saber un poco el camino que tomarán y el tiempo que durará la actividad. Durante el transcurso de la rodada algunos ciclistas apoyan a los nuevos con consejos de como respirar adecuadamente, cómo ir frenando cuando sea necesario e incluso de qué posturas adoptar cuando hay subidas, descensos o el camino es plano. Otra forma de ayuda es identificando qué componente de la bicicleta es posible modificar o cambiar, cuando la bicicleta es propia, para mejorar su rendimiento o como darle el mantenimiento acorde y puedan facilitar su rodar, o de que taller mecánico es de confianza para que lleven su bicicleta a darle el mantenimiento correcto. Estos pequeños consejos son parte de la solidaridad entre quien tiene experiencia andando en bicicleta y quien comienza a involucrarse en estas actividades porque son consejos y/o comentarios que se dan al momento de rodar sin ningún tipo de interés y reflejan también el apoyo mutuo que se llega a generar en las rodadas.

Una vez que se llega al punto de destino los activistas se reúnen para descansar un poco antes de emprender el regreso, en este lapso se puede observar cómo se reúnen en grupos para conversar sobre el trayecto o sobre sus propios intereses personales entre quienes llevan más tiempo conociéndose. Además, es posible observar ciclistas que cargan consigo diversos artículos con el fin de comerciarlos con el grupo, lleva desde algunos artículos para ir en la bicicleta, como luces o impermeables que se ocupan en los tiempos de lluvia; alimentos, como papas y chicharrones fritos; golosinas, galletas u otro tipo de bocadillos. Esto genera una forma de apoyo a la economía de los ciclistas que buscan generar un ingreso extra a través de esta venta de productos entre quienes disfrutan de una actividad al igual que ellos.

Por otro lado, las rodadas con un fin de protesta son aquellas donde no se busca que más personas se suban a la bicicleta ni rodar es el fin, sino que la bicicleta es tomada en cuenta de forma política, es una herramienta para levantar la voz, exigir, protestar y prefigurar la vida. Tenemos las rodadas donde algunos activistas ciclistas se reúnen en colectivo y se solidarizan por ciertas causas, por ejemplo, rodadas por el cáncer de mama, el autismo, los presos políticos, entre otras, son luchas independientes de otros grupos de

personas pero que de cierta manera los activistas ciclistas se ven interpelados para apoyar la lucha.

El objetivo principal es hacer uso de la bicicleta para rodar y solidarizarse con las causas de otros colectivos, mostrar el apoyo hacia su lucha y sus exigencias; lo hacen desde una postura donde saben “que no van a solucionar nada, pero si vamos a apoyar y solidarizarse, cuando hay una causa que es por una colectividad que lo requiere hay que solidarizarse” (E8, 2022). Son valores donde el apoyo que brindan es el respaldo a su lucha y exigencias, saben que siempre sumar fuerzas será importante para lograr los objetivos que cada colectivo tiene, generar una conciencia de colectividad y apoyarse mutuamente con diferentes luchas autónomas, es una manera de prefigurar sus acciones, el apoyar otras luchas para que no pasen desapercibidas y sean tomadas en cuenta.

Mientras que, las rodadas de protesta organizadas por los mismos ciclistas tienen como fin protestar por problemas que les afectan a ellos y a sus colectivos. El ejemplo que enmarca a la perfección este tipo de rodadas es la colocación de las bicicletas blancas² (bicicletas fantasmas) en la Ciudad de México. Este tipo de protesta también sucede en otras partes del mundo con sus características particulares, empero, tienen en común el buscar recordar las consecuencias del predominio del automóvil en las zonas urbanas, la muerte de ciclistas.

En el año 2009 el viernes 22 de mayo falleció Liliana Castillo de 24 años a causa de un atropellamiento mientras iba en bicicleta e intentaba cruzar Av. Universidad y Gabriel Mancera. Tan solo unos días después, el 10 de junio de ese mismo año el colectivo Bicitekas aprovechó su paseo nocturno de los miércoles para ir a dejar una ofrenda al lugar donde ocurrieron los hechos:

Vamos a poner de manera oficial la primera bici fantasma de la Ciudad de México. Lo tradicional en México es cuando alguien muere en la calle poner una cruz blanca, en muchas partes del mundo lo que hacen es poner una bici blanca y es lo que vamos a poner hoy en el lugar del accidente. (Mónica Regina SB, 2019, 1m01s)

Si bien, no era la primera persona que murió arriba de la bicicleta si fue un punto de inflexión para llevar a cabo dicha actividad como forma de protesta por las muertes de ciclistas en la ciudad.

² Las bicicletas blancas o bicicletas fantasmas son bicicletas pintadas de blanco que se colocan en el lugar donde murió el ciclista atropellado por un vehículo motorizado. Dicha bicicleta busca visibilizar los lugares donde mueren los ciclistas y sirve de recordatorio para no olvidarlos.

La colocación de una bicicleta blanca en el lugar donde murió un ciclista arriba de la bicicleta es una acción táctica pero la rodada en sí misma va más allá de ser solo táctica, es una forma de rodar y protestar. Los ciclistas van avanzando a la vez que van haciendo ruido para hacerse notar mediante ciertas consignas o de forma opuesta van en silencio para dar cuenta de dos cosas, primera, que las bicicletas no producen contaminación auditiva por la ciudad y segunda, que al rodar con la bicicleta es de forma pacífica, buscando mandar el mensaje de que son ellos las víctimas de ese tipo de muertes viales, que son asesinados. Cuando llegan al punto donde sucedió el accidente se pronuncian algunas palabras por parte de algunos asistentes y el común denominador es la demanda de respeto hacia todas las personas que se mueven en bicicleta, justicia para el/la ciclista asesinada y castigo para la persona responsable.

Las personas que asisten a ese tipo de rodadas lo hacen de forma solidaria como muestra de una hermandad a las convocatorias de la colocación de bicicletas blancas ya que se asumen como ciclistas que también están expuestos a los accidentes al circular en una ciudad donde la violencia vial es un problema en las calles. También son personas ciclistas que apoyan a los familiares y amigos de la persona ciclista en la búsqueda de justicia. El apoyo mutuo se refleja cuando alguien dona la bicicleta que se pintara de blanco para poder ser colocada y al llevar flores blancas y veladoras, las cuales sirven como ofrenda en el lugar de los hechos.

En este tipo de rodadas se comparten emociones de amor y solidaridad que son recíprocos entre todos los asistentes y refuerzan los sentimientos compartidos de exigir justicia para la víctima y seguridad para todas las personas ciclistas. Existe la cooperación entre los grupos ciclistas, ciclistas independientes, organizaciones y demás personas interesadas en exigir justicia. Se comparten algunas emociones reflejo como la rabia, el miedo y el enojo de saberse vulnerables como ciclistas en una ciudad dominada por los automóviles. Estas emociones reflejo son respuestas inmediatas al entorno social y se caracterizan por la duración limitada, esto es que se pueden sentir de manera intensa pero no duran mucho, en este caso durante el tiempo de la rodada o el tiempo que se tarda en colocar la bicicleta, y difícilmente influyen las decisiones futuras del grupo. Sin embargo, estas emociones son capaces de modificar las expectativas a lo largo de estas situaciones específicas donde se pueden extender a un vínculo afectivo e incluso en reglas del sentir.

Podemos observar reglas del sentir específicas que cambian dependiendo el momento, ya que cuando se lleva a cabo la rodada es una actividad que se realiza en

silencio, en calma, a una velocidad continua y que el ruido o gritos que se llegan hacer es para cortar la circulación de los automovilistas y alguna consigna cuando esto sucede. Mientras se coloca la bicicleta blanca llega haber lágrimas de tristeza o rabia a causa de esas mismas emociones reflejo. Finalmente, cuando se enuncian algunas palabras suelen ser sobre cómo fue la persona en vida y van acompañadas, regularmente, por lágrimas, se dan otras palabras más de exigencia por la vida de los ciclistas que también han muerto en situaciones similares y por la vida de todos los que siguen rodando, palabras que van acompañadas de rabia y enojo. A pesar de la situación se percibe una ligera alegría al saberse unidos como ciclistas, pero sobre todo como personas, gritando alguna consigna a favor del respeto por su vida e incluso aplaudiendo en honor al ciclista asesinado.

Los motivos por los que protestan los activistas ciclistas son diferentes, como hemos visto pueden ser solidarios con otras luchas autónomas y por sus propias causas, pero hay algo que distingue a los ciclistas. Cuando ruedan por las calles de la ciudad la experimentan de una manera diferente, es diferente el conocer la ciudad, el recorrerla y el enfrentarse a ella. La experiencia de vivir la ciudad cuando se transportan en bicicleta los hace conscientes de ciertas cosas que en otros medios de transporte es casi imposible, tal como nos lo comenta una entrevistada:

Me gusta decir que un paseo en bici es como una fiesta sensorial donde no solamente sientes porque requieres propulsión humana, sientes porque puedes sentir el pavimento realmente, porque sientes el viento pero también escuchas mucho más de cerca y brindas mucho más atención a lo que está en tu entorno pero también ves y abres mucho más tus ojos y te obliga a estar con un nivel de visión mucho más amplia, y también olfateas, enserio es tan bonito que si pasas al lado de una tienda, al lado de un puesto de tacos dices 'por aquí hay tacos huele rico y quiero', es una fiesta sensorial en la que realmente todos, absolutamente todos los sentidos y los agregados van a activarse. (E7, 2022)

Esto trae consigo el que se den cuenta de cosas que están pasando, el olfato es un sentido particular porque, así como pueden darse cuenta de olores agradables como el del pan recién salido del horno o el olor de los tacos, también perciben olores desagradables: “sabes cómo huele ahí que hay una fábrica de chocolate o una cloaca, te conecta muy cabrón con los elementos, con la ciudad” (E4, 2022) y perciben de manera particular la contaminación que hay en el aire que se respira diariamente. Ejemplo de ellos es toda la contaminación emitida por los automóviles, los microbuses o trailers, la gran cantidad de humo que expulsan, el carro descompuesto que saca humo negro, etcétera, dan cuenta del

daño que se le hace al medio ambiente con el simple hecho de ir en un vehículo motorizado.

Esto ha generado que las protestas de los activistas tengan como común denominador: que desde lo institucional se busca darle más espacio al uso del automóvil particular, siguiendo una visión desde la cual eso resolvería el problema del tráfico ocasionado por los mismos automóviles, dejando de lado la infraestructura para otras formas de moverse menos contaminantes o al transporte público. Tales como en 2005, cuando activistas ciclistas se manifestaron en contra de la construcción del segundo piso del periférico, realizaron algunas rodadas, ruedas de prensa y otras acciones tácticas para demostrar su inconformidad con esa obra: “Estábamos en desacuerdo con todas esas infraestructuras que dividen las ciudades y que no hay vuelta atrás, una vez que construyes eso tienes que llenar de coches, llenas de coches y ya no caben más” (E4, 2022). Otro ejemplo, y más reciente, son las protestas en la Ciudad de México en contra del puente vehicular en periférico a la altura de Cuemanco en la alcaldía de Xochimilco, en conjunto con la Coordinación de Pueblos de Xochimilco, quienes denunciaban que la construcción de dicho puente vehicular era una obra prohibida de acuerdo al plan de manejo del área protegida de Xochimilco ya que esa zona es considerada como un *sitio ranza*, es decir, que es un humedal catalogado con importancia internacional para el ecosistema.

En diversas ocasiones los ciclistas se unieron a las protestas, tanto por el espacio asignado al automóvil particular, el puente, como también porque llevar a cabo esa obra representaba un daño al medio ambiente que ellos procuran. Las acciones que presidieron fueron rodadas para hacer bloqueos sobre el periférico a la altura donde se estaban llevando a cabo las obras como forma de desaprobación. Una de las acciones más mediáticas que realizaron fue “lo del puente de #YoProtejoElHumedal, ahí cancelamos de forma simbólica las obras desde un inicio” (E6, 2022) donde en conjunto entre las personas originarias de los pueblos y los activistas ciclistas hicieron carteles y cintas de clausurado que fueron colocadas a máquinas, entradas a la obra y herramientas utilizadas para la llevar a cabo la construcción del puente vehicular. Esas acciones están impulsadas por la defensa de la tierra debido a las afectaciones ambientales que tendría el puente a los humedales y al ecosistema de la zona.

El rodar por las calles de la ciudad arriba de su bicicleta de una forma autónoma les hace dar cuenta que "la bici es la forma humana, entonces es como una herramienta de defensa, ahí si nos identificamos con los defensores del territorio porque la lucha es por la vida, es una conexión con la vida" (E6, 2022), esto motiva que su accionar sea

prefigurado en torno a las problemáticas ambientales, como la defensa de los bosques, cerros, humedales, etcétera, que son importantes para el ecosistema y la vida en la ciudad. Activistas ciclistas han llevado a cabo rodadas de reforestación, en las cuales la bicicleta es una herramienta que brinda autonomía, una forma de llegar de un punto A a un punto B y llevar a cabo una acción directa, sembrar árboles para reforestar cerros o bosques. Uno de los colectivos que más han impulsado esta actividad es Hormigas Brigada Ciclista, junto a colectivos temporales que se adhieren por tener formas de pensar similares.

Pasada la emergencia que significó el temblor de 2017 quedó una base de ciclistas dispuesto a realizar actividades en conjunto, “había un grupo de personas que querían seguir haciendo algo, entonces les pregunté qué querían hacer y ellos dijeron 'queremos sembrar árboles' y no fueron uno, fueron varios” (E6, 2022). Este tipo de forma de tomar las decisiones del grupo es común cuando las personas que colaboran tienen una forma de pensar y ver la vida donde la bicicleta es una forma de autonomía y reivindicar otra forma de hacer política:

No somos los mismos siempre y eso está chido, son como las estrategias anarquistas, y esa es la línea que trae Libres Y Salvajes, la liberación total, la autonomía es parte de esa liberación, en la movilidad y en todo. Y justo esa libertad no te ciñe que tengas una estructura formal, cuando crees que es una cantidad grande pues ya convoqué ahí mismo en la acción, ‘a ver compa somos varios vamos a organizarnos’ y surge ahí mismo el proceso, de un modo horizontal, donde todo debe de hablarse, debe ser parejo entre todos. (E8, 2022)

Son colectivos que apuestan por una organización no jerárquica y horizontal, al realizar la toma de decisiones mediante consenso y por adhesión a valores como la autonomía, autogestión y solidaridad, además del carácter anticapitalista hace posible que surjan las rodadas de reforestación; rodadas que han nombrado rodando y sembrando. Los activistas se reúnen en la Ciudad de México, realizan su rodada hacia algún bosque o cerro dentro de la ciudad o el Estado de México con el fin de sembrar árboles buscando reforestar el lugar. Los organizadores de las rodadas han creado acuerdos con algunas organizaciones, por ejemplo, Manos a la Tierra, que son quienes donan los árboles que sirven para que se lleve a cabo la reforestación.

A través de la experiencia de conocer y entender la ciudad arriba de la bicicleta dan cuenta de algunos problemas como el medio ambiental y buscan llevar a cabo acciones directas en beneficio de la tierra, un accionar colectivo donde la tierra se debe

proteger, “ese sentimiento de estar conectado con la bici con la tierra, porque sabes las distancias, sabes que es subida, sabes que es bajada, cuando te subes a la bicicleta te relaciones de forma diferente con la tierra” (E4, 2022) y el reforestar es una forma de proponer una solución práctica a un problema local pero también internacional, sin centrarse en este último.

Durante la rodada buscan hacer uso de acciones tácticas. La persona que encabeza la rodada suele llevar un pequeño estandarte o bandera que tiene una bici en un cerro y el lema rodando y sembrando, algunos otros activistas llevan consigo cartulinas o trapos con otros mensajes como “planta un árbol” o “en la bici va una vida”. Mensajes visuales que buscan persuadir a las personas que los ven rodando. Una de las ideas que los lleva a la acción es que no hay un planeta B, lo que se tenga que hacer para mejorar la calidad de vida o de menos no empeorarla tiene que ser ya, como nos comenta esta entrevistada:

Entre nuestros integrantes hay gente muy activa con quizá el toque punk de hazlo tú mismo, creo hay muchos anarquistas y es como propongamos una realidad, hagamos una realidad diferente, entonces pelear por el planeta va más allá de pelear por la humanidad, es como algo que si se muere pues nos vamos todos, la lucha por el planeta es ¡la lucha! (E6, 2022)

Los activistas en su lucha por el planeta proponen el sembrar árboles como una acción directa que busca mejorar el planeta, dejan de lado los esfuerzos gubernamentales para ser ellos quienes lleven a cabo las acciones que prefiguran en defensa de la vida. Es aquí donde comparten valores con el activismo socioambiental, el cual defiende los bosques, ríos, a la naturaleza en general, son valores contra el capital ya que “el capital en ese sentido te quiere individual, neurótico, y no es ni respetuoso ni consciente, se sirve de la naturaleza de una forma brutal, el capital es esa parte violenta, esa parte que va en contra de la vida” (E6, 2022). Al rodar y sembrar buscando reforestar lo hacen con respeto hacia la naturaleza, hacia la tierra y todas sus formas de vida. La bicicleta es una herramienta que les permite ser congruentes entre sus prácticas, sus valores y sus acciones.

El pueblo de San Miguel Topilejo es una comunidad ubicada al sur de la ciudad de México en la alcaldía Tlalpan. Durante los últimos años pobladores de esta comunidad han denunciado ante las autoridades y medios de comunicación la tala ilegal de árboles que se ha dado en esa zona, en ese bosque, donde se llegan a extraer hasta 50 toneladas de madera al día (Proceso, 2021). Las denuncias legales que se han interpuesto son por la tala ilegal de árboles, hostigamiento, saqueo de tierra y amenazas de muerte. En este

contexto los activistas ciclistas, conforme a sus convicciones han decidido llevar a ese punto de la ciudad las rodadas de reforestación.

Topilejo es un punto estratégico para la defensa ambiental aquí en la Ciudad de México y para la defensa del agua. Topilejo es uno de los más grandes centros receptores de agua para los mantos acuíferos en la ciudad y si no tiene árboles pues nos vamos a quedar sin agua, más todavía, el agua baja y no se detiene y no se absorbe y al no absorberse se acaba el agua. (E8, 2022)

Es uno de los puntos de la Ciudad de México en el que los activistas ciclistas han puesto su atención debido a la importancia para el ecosistema de la ciudad y del cual saben que se ven afectados. Por eso han llevado las rodadas de reforestación a pesar de la violencia que existe en el lugar, debido a la tala ilegal, como lo comenta un entrevistado: “si es más peligroso porque está el crimen organizado, la última vez que se fue con las jornadas de reforestación pues estaban tirando balazos mientras sembrábamos” (E8, 2022) pero que al tener respeto por la naturaleza saben que tiene que hacer algo para defender el bosque. No pueden ponerse de frente a quienes se dedican a esas actividades y recurren a acciones como reforestar el bosque en donde han talado y/o quemado.

Este tipo de rodadas representan el accionar de activistas en colectivo que buscan dar soluciones a los problemas que les acontecen y que son alternativas propuestas desde abajo, no esperan que alguien más las lleve a cabo, sino que se organizan y con sus recursos intervienen. Cuestión que sucede de manera similar con las okupas, las cuales analizaremos enseguida.

2.3 Okupas para hacer frente al olvido

Dentro de los repertorios de protesta de los activismos de base se encuentra la acción directa, mediante la cual proponen acciones que buscan dar solución a problemas locales de los que se ven afectados a través de la construcción de alternativas. Buscan un cambio que puede ser político y/o cultural de la sociedad, estas acciones suceden en lo cotidiano, lo que favorece el proceso de politización, ruptura y alteración positiva de la vida cotidiana, donde lo político se reviste en forma de dimensión colectiva.

La acción directa se puede manifestar de dos formas: las manifestaciones públicas y las que buscan una solución práctica. Para los activistas el subirse a la bicicleta representa en sí una alternativa a los problemas de transporte, la bicicleta es una “postura política por parte de todos los que andamos en bici, es una autonomía en la movilidad” (E8, 2022). Esta autonomía la pueden trasladar a otras situaciones de su vida donde la

bici ya no solo es transporte sino es una herramienta para otras actividades, tal como nos lo demuestra este entrevistado:

Si quieres mover incluso un refrigerador pues consigues un triciclo, para eso hay bicis de carga, o sea todo se puede mover, si es más esfuerzo físico, pero a mí en lo personal me queda la satisfacción de decir 'yo lo hice y no necesite nada más que mi fuerza para hacerlo' y eso es autonomía, ese es un modo para mí de ejercer la libertad, uno de tantos modos que hay. (E8, 2022)

Son activistas que a través del uso de la bicicleta buscan solución a problemas personales y de su entorno posicionando la bicicleta como una herramienta política que llega a ir en contra de lo establecido. Por ejemplo, que para mover objetos grandes es necesario hacerlo en un vehículo motorizado, en este caso electrodomésticos, al trasladarlos en bicicleta abren la posibilidad a otras formas de realizar esas actividades, reivindican esa autonomía aquí y ahora.

Las okupas son una actividad prefigurativa debido a que llevan a cabo acciones donde prefiguran soluciones a problemas como la falta de infraestructura para ciclistas en zonas de la ciudad donde no la hay. Los activistas son conscientes que la implementación de políticas a favor de la bicicleta llega a tener consecuencias no deseadas por ellos, donde se implementan ciclovías o estaciones de ecobici y más personas comienzan a moverse en bicicleta se genera “un estigma, ah es de *hipsters*, como de una clase que puede y también es un rayo gentrificador, donde llega hay desarrollo y se ha desarrollado una cultura como *underground*” (E4, 2022). Las estaciones de ecobici responden a una ampliación de servicio desigualdad de forma clasista dado que son colocadas únicamente en zonas de la ciudad donde viven las clases acomodadas.

Sin embargo, existen otras zonas de la ciudad donde la bicicleta es utilizada en la misma cantidad de viajes realizados como en las zonas donde sí existe ese servicio de préstamo de bicicletas y no existe la infraestructura adecuada para circular con seguridad. Esto hace que los activistas sean conscientes que si bien existe la infraestructura en la ciudad no llega a todas las zonas de la ciudad, mayormente en colonias populares o en las periferias de la ciudad.

Después del temblor de 2017 una de las zonas más afectadas fue la comunidad de San Gregorio en la alcaldía Xochimilco, algunas casas se derrumbaron, los caminos se cerraron y la población fue gravemente afectada. Desde la visión de los ciclistas no solo había que reconstruir las casas, sino también las formas seguras de moverse. Ya existían activistas que desde una visión de la acción directa llevaban a cabo las denominadas

“ciclopintas”, estas son pintas que se realizan sobre la cinta asfáltica con las cuales se busca marcar un carril como si fuera un ciclocarril y así dar ese carácter de espacio que puede ser ocupado por las personas a bordo de una bicicleta.

En la zona de Xochimilco se realizó la ciclopinta meses después del temblor, “ya tenían el stencil, trajeron la extensión y entonces nos la aventamos así, no recuerdo cuánto fue quizás fueron tres o cuatro kilómetros que pintamos” (E6, 2022) y no fue la única, después lo repitieron, pero esta vez en otra alcaldía periférica, Iztapalapa, en la zona de Eje 5 y Rojo Gómez donde pintaron más kilómetros y fue la primera vez que se pintó de ida y vuelta. Estas acciones buscaban visibilizar que en las periferias las personas también se mueven en bicicleta, “le dimos ese carácter a las periferias porque casi todos se centraliza y muy poco, tanto recursos como todo, muy poco va hacia las periferias” (E6, 2022), no solo son las colonias acomodadas donde se usa la bicicleta como una alternativa para moverse.

Las ciclopintas no representan una solución a los problemas de movilidad que hay en las periferias donde las ciclovías son escasas y la gente que se mueve en bicicleta es mucha, pero es cierto que a través de esta acción directa buscan incidir en el respeto al ciclista y a su vida. Existe todo un debate, dentro del activismo ciclista sobre si la pintura puede ser reemplazo de la infraestructura que garantice a las personas el moverse por las calles de forma segura, por un lado, se encuentra la postura donde la pintura sirve para que las personas puedan movilizarse por estos espacios, tal como nos lo comentó una entrevistada:

Con esos ciclocarriles, que son esos que están pintados en la calle, hay mucha banda que dije “no, no, pintura no es infraestructura” Pues no, pero de cierta manera visibiliza que te puedes mover, que una bici también puede pasar por ahí, es lo que me hace sentir segura que, a lo mejor me avientan el carro y está el ciclocarril y yo digo, mira vienes sobre el ciclocarril, están los señalamientos, la iconografía. (E2, 2022)

Mientras que la otra postura es crítica al respecto de creer que con la pinta de esos ciclocarriles es suficiente para la exigencia de seguridad de los ciclistas y, lo que se debe exigir fervientemente es el tener la infraestructura adecuada, “se sienten contentos con lo poco que hay, donde decimos que pintura no es infraestructura, necesitas más carriles que sean exclusivos, así como el peatón tiene las aceras también el ciclista debe tener su espacio y el automovilista su espacio (E8, 2022).

Empero, la idea que se tiene cuando se realizan las okupas de la calle en forma de ciclopintas es que el espacio que se está marcando, pintando y visibilizando pueden ser la punta de lanza para el respeto de los ciclistas y de sus espacios, como nos contó una entrevistada sobre los testimonios de algunos ciclistas en los días posteriores a las ciclopintas: “una chica que lloró porque cuando va subiendo el puente de División del Norte para ingresar hacia el centro pues la respetaban porque los automovilistas se abrieron” (E6, 2022) y se abrieron porque vieron el trazo del ciclocarril y a una ciclista transitando por él. Así mismo, en Iztapalapa: “hay una foto donde están los taxistas así en la línea y eso, era como tratar de entre nosotros lograr visibilizar eso y enfocado específicamente a las periferias” (E6, 2022), el espacio que ocupaba un sitio de taxis para estacionarse sobre una avenida fue intervenido y los taxistas se colocaron después del ciclocarril respetando ese espacio.

Mediante estas acciones los activistas buscan exigir desde las periferias la necesidad de infraestructura que brinde seguridad a todos los ciclistas y que conecte con los medios de transporte público masivo para que puedan aprovechar la intermodalidad de viajar y desplazarse por la ciudad para sus distintas actividades usando la bicicleta como el medio de transporte que comience y finalice sus trayectos. Esto debido a que muchas de las personas que habitan las periferias realizan el trayecto en bicicleta desde su casa a sus centros de trabajo, escuela o lugares de esparcimiento es complicado que usen únicamente la bicicleta como medio de transporte por la cantidad de kilómetros que implican esas distancias, aunque no imposible. Sin embargo el conectar la infraestructura ciclista con los transportes masivos brinda la oportunidad de moverse hacia esos lugares de forma segura arriba de una bicicleta: “yo entiendo no todos nos vamos a movilizar en bicicleta, sin embargo sí es importante abrir espacios porque la bicicleta te brinda libertad y autonomía” (E6, 2022) buscando que las personas tengan una opción más al momento de realizar sus trayectos y puedan hacerlo de forma segura y sustentable, prefigurando así en el presente el tipo de sociedad que quisieran tener.

Conclusiones

A modo de cierre, resulta idóneo regresar a la pregunta que ha regido toda esta investigación: ¿cuáles son los elementos que caracterizan la cultura de movilidad propuesta por los activistas ciclistas? Para poder responder se necesitó conocer los vínculos que existen entre el uso de la bicicleta y la identidad colectiva de los grupos ciclistas; conocer las prácticas y los valores asociadas a estas; y el papel de las emociones en este tipo de activismo.

Parte fundamental fue comprender las prácticas llevadas a cabo por los activistas ciclistas y determinar los valores que estaban inmersos en esas prácticas para dar cuenta de la relación que existe entre prácticas y valores. A la vez exploramos el vínculo entre el uso de la bicicleta y la identidad colectiva entre los activistas; lo que llevó a detectar elementos que podrían caracterizar la cultura de movilidad alternativa propuesta por los activistas.

Partiendo desde el estudio de los nuevos movimientos sociales, la incorporación de la dimensión cultural permitió una mejor comprensión de los aspectos investigados, no únicamente según la lógica de coste-beneficio, la cuál reducía la experiencia de un movimiento social en términos de logros y fracasos, sino que, el enfoque cultural, posibilitó dar cuenta de los cambios que suceden en la dimensión biográfica y cultural, tanto de los activistas ciclistas, como en algunos casos de su entorno más cercano.

El giro cultural abrió paso a la incorporación de la dimensión emocional, con la cual fue posible comprender los problemas y divisiones que llegan a darse dentro de los movimientos, los procesos vinculados a las experiencias, el fortalecimiento de la identidad colectiva o la construcción de un marco de injusticia lo cual viabilizó comprender diferentes momentos de los movimientos sociales. Es central para los descubrimientos de esta investigación como se construye el miedo y el orgullo como emociones que están presentes en la vida cotidiana de los activistas ciclistas y como estas van moldeando las decisiones que toman, pero sobre todo la cultura que adoptan cuando deciden moverse en bicicleta por la ciudad.

El acercamiento a los grupos y eventualmente a sus prácticas como las rodadas recreativas o de protesta, permitió conocer los valores que asocian a cada una de sus prácticas y por ende las emociones que están inmersas al llevar a cabo esas prácticas.

Los enfoques adoptados para el estudio de los nuevos movimientos sociales hicieron factible abordar los aspectos biográficos y emocionales de los activistas ciclistas.

Al adoptarla en esta investigación permitió dar cuenta de las emociones dentro de las prácticas y su importancia para continuar y llevar a cabo nuevas acciones. Por su parte, con el giro cultural permitió dar cuenta que los movimientos sociales no solo eran agonistas, sino que desarrollan ideas, normas y prácticas en las cuales la actividad política juega un papel relevante. Lo cual representa que adoptando dicho enfoque fue posible identificar las prácticas y distinguir entre prefigurativas y tácticas. En referencia, la prefiguración política como concepto permitió dar cuenta de las formas en que protestan y sus implicaciones al promover una alternativa de movilidad y por ende hacer la distinción entre acciones tácticas y prefigurativas.

Para la comprensión de dicho proceso se realizaron entrevistas, las cuales se hicieron, desde, miembros fundadores del primer colectivo/grupo ciclista en la Ciudad de México, Bicitekas y miembros actuales, esto con el fin de obtener una perspectiva de las transformaciones políticas, tanto en el ver las cosas, como en las formas de actuar y accionar ante las eventualidades. Asimismo, se realizaron con grupos de activistas ciclistas, que su perspectiva es ver la bicicleta como una herramienta con fines políticos, ellos llevan a cabo sus actividades desde la acción directa que repercute en su entorno inmediato y es pensada como la solución a problemas sociales. Sin dejar de lado aquellos activistas ciclistas independientes, que se suman a las luchas de manera intermitente y autónoma pero que, desde sus trincheras han buscado posicionar la bicicleta como una herramienta para un cambio en la movilidad y que vinculan su acción con la visibilidad y exposición a través de redes sociales.

El enfoque de las emociones y la prefiguración política permitió abordar el problema de investigación desde un punto central como son las prácticas que llevan a cabo los activistas ciclistas. Las prácticas, al tener relación con los valores y a su vez con la dimensión colectiva de las emociones generadas, en este caso el orgullo, en los procesos de lucha hacen posibles micro procesos como el empoderamiento.

El proceso de empoderamiento es fundamental en el desarrollo personal de los activistas ciclistas y de sus actividades a través de una emoción moral como el orgullo. El dar cuenta de la capacidad física que tienen para poder transportarse en las diferentes distancias que necesitan recorrer, es una parte importante del empoderamiento, es saberse capaces de llegar a cualquier lugar en bicicleta.

Posteriormente, ese empoderamiento se lleva a la bicicleta como objeto, al obtener las habilidades necesarias para reparar una llanta, el ajustar frenos o saber cómo frenar adecuadamente son habilidades con las que logran andar de forma más segura y con

mayor confianza, sin dejar atrás las habilidades y destrezas necesarias para ir por las calles de la ciudad. Además de empoderamiento por la ciudad, al tomar las calles con su presencia al moverse, reclamar y tomar los espacios, exigir seguridad y tomar las calles en forma de protesta es otra forma de cómo se van construyendo una identidad colectiva entre activistas ciclistas a través de la superación del miedo como emoción moral.

Parte importante para lograr el empoderamiento son los talleres. Los talleres de mecánica básica se basan en la ayuda mutua, son dirigidos a personas que ya se mueven en bicicleta y qué saben que adquirir esas habilidades llegan a ser necesarias al movilizarse por la ciudad. El saber cómo y qué materiales se necesitan para parchar una llanta son conocimientos básicos entre los activistas ciclistas y que están dispuestos a compartir con otros.

Los talleres de mecánica buscan qué quien ya se mueve en bicicleta sea capaz de identificar, prevenir y resolver de forma autónoma las principales fallas mecánicas que se presentan en las bicicletas.

Por su parte, los talleres de ciclismo urbano buscan dotar de habilidades arriba de la bicicleta a personas que comienzan a desplazarse por la ciudad en bicicleta; brindando las capacidades, pero sobre todo de perder el miedo de rodar por las calles a través de la obtención de habilidades. Se realizan sin distinción a niños, jóvenes y adultos, sin embargo, existen los talleres que tienen cierto enfoque, por ejemplo, a las mujeres y mujeres madres de familia, ya que pueden centrarse en obtener ciertas habilidades que son de utilidad para su día a día, lo que representa una acción directa y centrada en un grupo de personas específico.

La prefiguración política es el elemento transversal de la investigación. Los ciclistas al moverse en bicicleta como un medio de transporte por la ciudad irrumpen el espacio dominado por el automóvil, hacen de esa actividad una práctica prefigurativa ya que proponen esta como otra alternativa de movilidad y la llevan a cabo. A su vez, con las exigencias de infraestructura tenemos las acciones como las intervenciones u okupas, donde la realización de pintas sirve para vislumbrar que si caben otros medios de transporte en la vía; pintar ciclocarriles es una práctica que acompaña su visión de moverse en bicicleta por la ciudad y que a su vez está acompañada de la indignación por la falta de infraestructura.

Las rodadas son prefigurativas en el momento que la bicicleta es una herramienta para llevar a cabo otra forma de hacer política, de solidarizarse con otras luchas autónomas y tomar las calles, hacer uso de ellas y dar cuenta que existe una alternativa a

la movilidad que no contamina, no hace ruidos excesivos y que tiene la capacidad de hacer que las personas vivan la ciudad desde otra perspectiva.

Las actividades de reforestación o la siembra de árboles son actividades donde la bicicleta es la herramienta para llevar a cabo acciones que prefiguran cierto modo de vida y de pensamiento. Se deben cuidar los bosques de intereses económicos, capitalistas, de unos cuantos; deben ser ecosistemas bajo protección debido a la importancia que representa para la ciudad y el medio ambiente. Y que al protegerlos y reforestarlos están llevando a cabo las acciones de forma prefigurativa, no esperan que algún ente, por ejemplo, el gobierno, lo haga, sino que se organizan y deciden llevar a cabo la reforestación ellos mismos. Comparten emociones morales que juegan un papel importante en la formación de la identidad colectiva del grupo, se sienten parte de un “nosotros” que se caracteriza por la indignación debido a la destrucción del medio ambiente y el miedo que aparece ante las amenazas por llevar a cabo esta actividad.

Si bien en la Ciudad de México existe una gran variedad de grupos ciclistas, los cuales tienen diferentes fines e intereses, podemos encontrar como común denominador que todos y cada uno de estos grupos y personas que usan la bicicleta buscan construir una ciudad diferente. Donde cada una de las personas que se muevan en un medio de transporte diferente al automóvil pueda hacerlo con libertad y seguridad. Acciones como las ciclo pintas, la colocación de bicicletas blancas, la exigencia de infraestructura, las rodadas, entre otras, son acciones llevada a cabo con ese trasfondo, que la seguridad vial tiene que ser primordial si se quiere pacificar las calles y salvar vidas no solo de ciclistas sino de todas las personas. Son solidarios con otros ciclistas de otras latitudes pero que tienen en común los mismos riesgos al moverse en bicicleta. Estas exigencias de seguridad tienen de trasfondo que viene acompañadas de una emoción como el miedo, la cual que produce al rodar por las calles y saberse susceptible a ser atropellado o sufrir algún accidente donde se vea involucrado un automóvil, por lo tanto, exigen infraestructura que les permita moverse con seguridad, es decir sin miedo.

La solidaridad es un valor que se encuentra presente en todas las prácticas que llevan a cabo. En las rodadas recreativas, o de cualquier tipo, dando un consejo sobre cómo respirar, cómo frenar dependiendo el camino y el estado del pavimento, qué postura adoptar arriba de la bicicleta si es una subida o una bajada, cómo ajustar el sillín, etcétera.

En las protestas, al solidarizarse con otras luchas autónomas donde apoyan la causa lo que buscan es acompañar esa protesta para visibilizar esa lucha y en otros casos

visibilizar sus propias luchas, por ejemplo, en la colocación de una bicicleta blanca quizá no conozcan al ciclista que murió, pero asisten de forma solidaria.

Durante la colocación de bicicletas blancas, son solidarios con la lucha de la exigencia de seguridad vial pero también donando la bicicleta, las ofrendas y llevando a cabo la actividad, donde emergen valores como la rabia o el dolor, los cuales adquieren una forma moral dado que son construidas a partir de un sentimiento de injusticia. Si bien la solidaridad no representa una práctica nueva para el activismo de base y menos para los movimientos sociales, lo que es importante es dar cuenta del significado que los activistas dan a esas prácticas. Significado que tiene mucho que ver con el contexto social e histórico en el cual se insertan estas experiencias y con las emociones que emergen en estas prácticas.

El llevar a cabo esta investigación desde el estudio de los activismos de base y la prefiguración política resultó en una investigación novedosa, siendo la primera en América Latina y el mundo anglófono que inserta el análisis de las emociones en el activismo ciclista. Al ser abordado desde distintas disciplinas se había dejado de lado el aspecto biográfico y emocional de los activistas, se había excluido como si fuera una elección cognitiva.

Traer el estudio de las emociones a partir del giro cultural permitió dar cuenta que las emociones son construidas socialmente dependiendo el contexto, por ejemplo, la indignación por la muerte de un ciclista se comparte por todos los activistas dado que en algún momento han sentido miedo al rodar por la ciudad y se saben susceptibles a la violencia vial. El empoderamiento es un micro proceso que se lleva a cabo a través del orgullo y se construye de forma social y compartida ya sea por medio de los talleres, las rodadas o las intervenciones. Los talleres enfocados a mujeres y mujeres madres de familia tiene una relevancia importante durante el empoderamiento ya que son talleres de ciclismo urbano enfocados a ellas y las habilidades necesarias para sus recorridos y necesidades, a través de estas prácticas buscan romper con los valores de género, logrando empoderar a las mujeres desde un transporte sustentable y que puede beneficiar su economía.

Se confirman las emociones morales como construidas alrededor de las creencias y los hechos del entorno social. Tal como hace la distinción James Jasper, la indignación es una emoción moral importante en el proceso de movilización, es una emoción que está vinculada con lo que se cree injusto, la muerte de un ciclista por transportarse de forma alternativa, y emergen valores con los que interpretan la realidad y actúan en

consecuencia. Asimismo, la indignación por la destrucción de los bosques alimenta la creación de esos marcos de injusticia al verse afectados.

Una vez que los activistas ciclistas rompen con ese estigma social de moverse en bicicleta y con el sentido de impotencia al ver las muertes de otros ciclistas, la destrucción de los bosques, etcétera, les permite desencadenar el proceso de empoderamiento colectivo, a través del cual llevan a cabo acciones como las okupas, los talleres y las rodadas, todas estas acciones pensadas como una alternativa social desde lo que están viviendo.

El orgullo como emoción moral es relevante en la construcción de una identidad colectiva del grupo la cual sirve para que los activistas y simpatizantes se reconozcan mutuamente y se dé una identificación de la experiencia política al exterior. Los activistas ciclistas se identifican y se juntan de acuerdo con sus experiencias y sus acciones. Se crea una narrativa entre “nosotros” y “ellos”; distinción entre quienes han pasado por procesos de empoderamiento a través del uso cotidiano de la bicicleta y quienes no, a la par entre quienes usan la bicicleta como una herramienta política y quienes no, entre quienes se solidarizan con otras luchas y quienes no, quienes recurren a formas institucionales para exigir sus derechos y quienes llevan a cabo acciones directas en diferentes espacios. Se da una disputa entre forma de llevar a cabo el activismo ciclista pero que convergen en llevar a cabo acciones que permitan a todos y cada uno de los activistas ciclistas y ciclistas movilizarse por la ciudad de forma segura.

Debido a que las prácticas prefigurativas son llevadas a cabo desde la construcción de emociones morales, el activismo ciclista se dota de horizontes de posibilidades e imaginarios sociales donde quepan todos los medios de transporte. Abren la posibilidad de compartir esos mismos imaginarios con más personas, a través de las rodadas recreativas y de protesta, para que sean más personas quienes busquen construir un mundo social diferente en el presente. Un mundo donde las calles sean para personas no para vehículos, donde no mueran más personas por decidir moverse en otro medio de transporte no motorizado, pero también motorizado. Se busca generar un mundo donde los valores como la ayuda mutua y la solidaridad sean centrales al moverse por la ciudad, pero no único de los activistas ciclistas.

Si bien se ha contestado la pregunta de investigación, se han abierto nuevas posibilidades de investigación, tales como la importancia del medio ambiente en el activismo ciclista, cuestión que comparten con el activismo socioambiental y la defensa del territorio, pero a diferente escala. Investigaciones con enfoques de género, el

empoderamiento es una categoría que fue mayormente nombrada por mujeres, por lo que abre la posibilidad de explorar las emociones presentes en colectivos o activistas ciclistas mujeres durante su proceso de empoderamiento. De igual forma con los talleres que son hechos por mujeres para mujeres desde una perspectiva de sus actividades como mujeres madres de familia y que el objetivo es que si se empodera a las mujeres con ese medio de transporte puede cambiar la forma de vivir la ciudad de una familia completa, hace viable seguir teorizando el concepto de empoderamiento con este tipo de acciones prefigurativas, no solo en el activismo ciclista sino en otros activismos donde participen colectivos de mujeres.

El activismo ciclista se toca con otros activismos, comparten ciertas emociones morales como la indignación con el activismo anti especista, el activismo socioambiental, el activismo feminista, entre otros; es una emoción moral que se encuentra ahí pero que se construye socialmente de diferente manera en cada uno de los diferentes tipos de activismos de base.

Al ser una tesis de licenciatura con un límite temporal y conceptual, y ser parte de un proceso de formación se han perdido aristas de un activismo que ha tomado mayor relevancia a partir de una saturación del transporte público y la búsqueda de otras formas de moverse por la ciudad, entre otras razones.

Sin embargo, se ha dado apertura a otras investigaciones a partir de comprender cómo se forman las emociones morales en el activismo ciclista para comprender otros tipos de activismos de base. E incluso seguir investigando sobre este tipo de activismo, por ejemplo, cuál es la diferencia entre las prácticas prefigurativas y de protesta a partir de la experiencia de los bici repartidores o las prácticas llevadas a cabo por colectivos de las periferias a diferentes de los que habitan las colonias de clase media en el centro de la ciudad. Investigar cómo los activismos construyen sus prácticas con vistas a un futuro con valores definidos y compartidos seguirá siendo importante para comprender y entender cómo diferentes activismos prefiguran su vida con vistas a un futuro diferente pero inmediato.

Bibliografía

- Aguirre Riveros, Francisco. 2017. *La calle es nuestra* /. Alternativa Editorial.
- Almeida, Paul, y Lilia Mosconi. 2020. *Movimientos sociales: la estructura de la acción colectiva*. CLACSO.
- Alviña Aguayo, Felipe, y Tomás Campos Flores. 2017. «Movimiento Furiosos Ciclistas y su influencia en la calidad de vida en Santiago: 1995-2016». Universidad de Chile.
- Ambrose, Tom. 2013. *The History of Cycling in Fifty bikes. From the velocípedo to the pinerello: The bicycles that have shared the world*. Estados Unidos: Rodale Books.
- Arias, Jorge. 2014. «Ciudad de México: La Batalla Perpetua». *Ciclosfera*. Recuperado 20 de septiembre de 2023 (<https://ciclosfera.com/a/ciudad-de-mexico-la-batalla-perpetua>).
- Attoh, Kafui. 2017. «Public Transportation and the Idiocy of Urban Life». *Urban Studies* 54(1):196-213. doi: [10.1177/0042098015622759](https://doi.org/10.1177/0042098015622759).
- Balkmar, Dag. 2020. «Cycling politics: imagining sustainable cycling futures in Sweden». *Applied Mobilities* 5(3):324-40. doi: [10.1080/23800127.2020.1723385](https://doi.org/10.1080/23800127.2020.1723385).
- Ballesteros Toro, Jorge Iván. 2014. «Obstáculos y limitaciones para la implementación de política de uso de la bicicleta en Colombia. Casos: Bogotá D.C., Medellín y Pereira». Universidad Nacional de Colombia.
- Beezley, William H. 1983. «El estilo porfiriano: deportes y diversiones de fin de siglo». *Historia Mexicana* 265-84.
- Bicycle, Network. 2018. «History of the Bike». *Bicycle Network*. Recuperado 20 de septiembre de 2023 (<https://bicyclenetwork.com.au/tips-resources/inspiration/history-of-the-bike/>).
- Blee, Kathleen M. 2012. *Democracy in the Making: How Activist Groups Form*. Oxford University Press.
- Boggs, Carl. s. f. «Marxism, Prefigurative Communism, and the Problem of Workers' Control». *Radical America* 11(6):99-122.
- Boix, Josep. 1999. «La bicicleta: un vehículo para cambiar nuestras ciudades». *Ecología política* (17):37-43.
- Bourdieu, Pierre. 1999. «Comprender». Pp. 527-43 en *La miseria del mundo*. Argentina: Fondo de Cultura Económica.
- Bravo, Pedro. 2014. *Biciosos: ¿Por qué vamos en bici? y otras preguntas que te haces cuando vas a pedales*. Penguin Random House Grupo Editorial España.

- Breines, Wini. 1989. *Community and Organization in the New Left, 1962-1968: The Great Refusal*. Rutgers University Press.
- Camarillo, Abigail. 2021. «#Videos: Así fue la caótica construcción de los ejes viales». *chilango*, enero 26.
- Carlsson, Chris. 2002. *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*. AK Press.
- Carlsson, Chris, Lisaruth Elliott, y Adriana Camarena. 2012. *Shift Happens!: Critical Mass at 20*.
- Carrión, Diego, y Leony Ortiz. 2013. «Generación distribuida a partir de bicicletas estáticas y sistemas híbridos». *Ingenius. Revista de Ciencia y Tecnología* (10):44-48.
- Castillo-Manzano, José I., y Antonio Sánchez-Braza. 2013. «Can anyone hate the bicycle? The hunt for an optimal local transportation policy to encourage bicycle usage». *Environmental Politics* 22(6):1010-28. doi: [10.1080/09644016.2012.740936](https://doi.org/10.1080/09644016.2012.740936).
- Collins, Randall. 2001. «Social Movements and the Focus of Emotional Attention». P. 0 en *Passionate Politics: Emotions and Social Movements*, editado por J. Goodwin, J. M. Jasper, y F. Polletta. University of Chicago Press.
- D'Ancona, María Ángeles Cea. 1998. *Metodología cuantitativa: estrategias y técnicas de investigación social*. Síntesis.
- Della Porta, Donatella, y Mario Diani. 2011. *Los Movimientos Sociales*. CIS.
- Denzin, Norman K. 2017. *The Research Act: A Theoretical Introduction to Sociological Methods*. Transaction Publishers.
- Díez Villoria, Emiliano, y Sergio Sánchez Fuentes. 2015. «Diseño universal para el aprendizaje como metodología docente para atender a la diversidad en la universidad». *Aula abierta* 43(2):87-93.
- Drury, John, y Steve Reicher. 2009. «Collective Psychological Empowerment as a Model of Social Change: Researching Crowds and Power». *Journal of Social Issues* 65(4):707-25. doi: [10.1111/j.1540-4560.2009.01622.x](https://doi.org/10.1111/j.1540-4560.2009.01622.x).
- Effler, Erika Summers. 2010. *Laughing Saints and Righteous Heroes: Emotional Rhythms in Social Movement Groups*. Chicago: The University of Chicago Press Chicago and London.
- Epstein, Barbara. 1991. *Political Protest and Cultural Revolution: Nonviolent Direct Action in the 1970s and 1980s*. University of California Press.
- Evans, Ernesto. 2018. «De ciclistas furiosos a ciclistas legalizados | Asociación de Mutualidades». *Asociación de Mutualidades / Sitio oficial de la Asociación Gremial de Mutuales de Chile*. Recuperado 20 de septiembre de 2023

[\(https://www.asociaciondemutuales.cl/2018/06/18/de-ciclistas-furiosos-a-ciclistas-legalizados/\)](https://www.asociaciondemutuales.cl/2018/06/18/de-ciclistas-furiosos-a-ciclistas-legalizados/).

- Flam, Helena. 2015. «Micromobilization and Emotions». P. 0 en *The Oxford Handbook of Social Movements*, editado por D. della Porta y M. Diani. Oxford University Press.
- Flam, Helena, y Jochen Kleres, eds. 2015. *Methods of Exploring Emotions*. London: Routledge.
- Galindo, Salvador Siordia, y Leticia Galindo González. 2020. «Impacto ambiental por el ciclismo de montaña en el bosque La Primavera y una propuesta de educación ambiental». *RIDE Revista Iberoamericana para la Investigación y el Desarrollo Educativo* 11(21). doi: [10.23913/ride.v11i21.810](https://doi.org/10.23913/ride.v11i21.810).
- Garduño Arredondo, Oscar Javier. 2013. «Dependencia del automóvil y fragmentación del espacio: un estudio comparativo del uso del auto en la zona central de la Ciudad de México y de la Ciudad de Montreal». Maestría en Estudios Urbanos, El Colegio de México.
- Gómez, Jesús A., Juan Mantilla, Miguel Posso, Ximena Maldonado, Jesús A. Gómez, Juan Mantilla, Miguel Posso, y Ximena Maldonado. 2018. «Mountain Biking for Sustainable Development of Local Tourism in Ecuador». *Información tecnológica* 29(5):279-88. doi: [10.4067/S0718-07642018000500279](https://doi.org/10.4067/S0718-07642018000500279).
- Gómez, Ruth, y Carlos Villasana. 2021. «Cuando las primeras bicicletas rodaron en México». *El Universal*, agosto 20.
- Goodwin, Jeff, James M. Jasper, y Francesca Polletta, eds. 2001. *Passionate Politics: Emotions and Social Movements*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Goodwin, Jeffrey, James M. Jasper, y Francesca Polletta. 2001. «Why Emotions Matter». Pp. 1-24 en *Introduction to Passionate Politics*. Chicago: University of Chicago Press.
- Gorostiza Langa, Santiago. 2014. «El choque del automóvil con la ciudad: entrevista con Alfonso Sanz». *Ecología política* (47):46-55.
- Gravante, Tommaso. 2015. «Prácticas de netactivismo, protesta y cambio social». <http://purl.org/dc/dcmitype/Text>, Universidad Pablo de Olavide.
- Gravante, Tommaso. 2018. «Defendiendo territorio y dignidad». *Espiral (Guadalajara)* XXV(71):235-40.
- Gravante, Tommaso. 2019a. «Prácticas emergentes de activismo alimentario en la Ciudad de México». *Iberoforum. Revista de Ciencias Sociales* 14(28):105-25.

- Gravante, Tommaso. 2019b. «Prácticas y redes de autonomía alimentaria en la Ciudad de México: un acercamiento etnográfico». *INTER DISCIPLINA* 7(19):163-79. doi: [10.22201/ceiich.24485705e.2019.19.70292](https://doi.org/10.22201/ceiich.24485705e.2019.19.70292).
- Gravante, Tommaso. 2020a. «Emociones y reglas del sentir como impactos culturales de los movimientos sociales». *INTER DISCIPLINA* 8(22):157-79. doi: [10.22201/ceiich.24485705e.2020.22.76423](https://doi.org/10.22201/ceiich.24485705e.2020.22.76423).
- Gravante, Tommaso. 2020b. «Forced Disappearance as a Collective Cultural Trauma in the Ayotzinapa Movement». *Latin American Perspectives* 47(6):87-102. doi: [10.1177/0094582X2095177](https://doi.org/10.1177/0094582X2095177).
- Gravante, Tommaso, y Alice Poma. 2018. «Manejo emocional y acción colectiva: las emociones en la arena de la lucha política». *Estudios Sociológicos de El Colegio de México* 36(108):595-618. doi: [10.24201/es.2018v36n108.1612](https://doi.org/10.24201/es.2018v36n108.1612).
- Gravante, Tommaso, y Alice Poma. 2022. *Emociones y medio ambiente. Un enfoque interdisciplinario*. Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades, UNAM.
- Groningen, Raul. 2015. «Provo: Anarquía y Bicicletas Blancas». *Ciclosfera*. Recuperado 20 de septiembre de 2023 (<https://ciclosfera.com/a/provo-anarquia-bicicletas-blancas>).
- Guber, Rosana. 2005. *El salvaje metropolitano: Reconstrucción del conocimiento social en el trabajo de campo*. Buenos Aires: Paidós.
- Heise, D., y Britt Lory. 2000. «From Shame to Pride in Identity Politics». en *Self, Identity, and Social Movements*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Hochschild, Arlie Russell. 1975. «The Sociology of Feeling and Emotion: Selected Possibilities». *Sociological Inquiry* 45(2-3):280-307. doi: [10.1111/j.1475-682X.1975.tb00339.x](https://doi.org/10.1111/j.1475-682X.1975.tb00339.x).
- Hochschild, Arlie Russell. 1979. «Emotion Work, Feeling Rules, and Social Structure». *American Journal of Sociology* 85(3):551-75. doi: [10.1086/227049](https://doi.org/10.1086/227049).
- Hochschild, Arlie Russell. 1983. *The Managed Heart: Commercialization of Human Feeling*. University of California Press.
- Horton, Dave. 2006. «Environmentalism and the bicycle». *Environmental Politics* 15(1):41-58. doi: [10.1080/09644010500418712](https://doi.org/10.1080/09644010500418712).
- Jasper, James M. 1997. *The Art of Moral Protest: Culture, Biography, and Creativity in Social Movements*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Jasper, James M. 2012. «¿De la estructura a la acción? La teoría de los movimientos sociales después de los grandes paradigmas». *Sociología*.

- Jasper, James M. 2018. *The Emotions of Protest*. Chicago, IL: University of Chicago Press.
- Jordi, Mario. 2017. «Estudio de percepciones sobre la salud en usuarios de la bicicleta como medio de transporte». *Salud Colectiva* 13(2):307-20. doi: [10.18294/sc.2017.1164](https://doi.org/10.18294/sc.2017.1164).
- Jorgensen, Danny L. 1989. *Participant Observation: A Methodology for Human Studies*. SAGE.
- Kemper, Theodore D. 1978. «Toward a Sociology of Emotions: Some Problems and Some Solutions». *The American Sociologist* 13(1):30-41.
- King, Brayden G. 2011. «Laughing Saints and Righteous Heroes: Emotional Rhythms in Social Movement Groups. by Erika Summers Effler». *American Journal of Sociology* 116(4):1344-46. doi: [10.1086/658075](https://doi.org/10.1086/658075).
- King, Helena Flam, Debra. 2005. *Emotions and Social Movements*. London: Routledge.
- Le Bon, Gustave. 1895. *Psychologie des Foules*. FV Éditions.
- Leach, Darcy K. 2013. «Prefigurative Politics». en *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Social and Political Movements*. John Wiley & Sons, Ltd.
- Leetoy, Salvador, y Tommaso Gravante. 2022. «Ciudadanía y cuidado: ollas populares en América Latina como laboratorios sociales de solidaridad durante la pandemia de covid-19.» *Viralizar la esperanza en la ciudad. Alternativas, resistencias y autocuidado colectivo frente al COVID-19 y a la crisis socioambiental*.
- León, Javier Hinojosa de. 2015. «Los ejes viales de Hank». *Grupo Milenio*, agosto 21.
- León Uscapi, Yuri Renato. 2015. «La práctica de ciclismo de montaña y su impacto en el ambiente físico en la quebrada de Tambomachay - Cusco.» *Universidad Andina del Cusco*.
- Leonardo, Núñez. 2013. «Furiosos Ciclistas, el movimiento que irrumpe en la capital y desafía a los automovilistas | Emol.com». *Emol*. Recuperado 23 de febrero de 2022 (<https://www.emol.com/noticias/nacional/2013/12/06/633475/furiosos-ciclistas-derriban-mitos-santiago-es-una-de-las-ciudades-mas-seguras-para-pedalear.html>).
- Lisbona Guillen, Miguel, y Ricardo Sanchèz. 2021. «La ciudad en bicicleta. Ocupación del espacio público e higienización social en Mérida, México». *Disparidades. Revista de Antropología* 76:e010. doi: [10.3989/dra.2021.010](https://doi.org/10.3989/dra.2021.010).
- López Hernández, Carolina. 2020. «Apropiación del espacio y empoderamiento en el uso de la bicicleta: estudio de un grupo de mujeres ciclistas de la Ciudad de México».
- Machado Freitas, Carlos, y Mauren Lopes de Carvalho. 2012. «Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis». *Ciência & Saúde Coletiva* 17(6):1617-28.

- Martínez Ramírez, Edy. 2017. «La bicicleta como movilidad alternativa y medio de transporte en la Ciudad de México». Thesis, Universidad Autónoma de la Ciudad de México : Colegio de Humanidades y Ciencias Sociales : Licenciatura en Ciencia Política y Administración Urbana.
- Melucci, Alberto. 1996. *Challenging Codes: Collective Action in the Information Age*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Morales, Marcos Vera, Jaime Naranjo Morán, Madeleine Calle Delgado, y Andrea Pino Acosta. 2021. «Evaluación Ecológica Rápida Para Un Ciclismo de Montaña Responsable En El Bosque Seco Tropical, Guayaquil, Ecuador». *Ecuadorian Science Journal* 5(3):1-11. doi: [10.46480/esj.5.3.139](https://doi.org/10.46480/esj.5.3.139).
- Moreno, Danilo. 1998. «Ciudad Y Ciudadanía En Colombia a Fines Del Siglo XX». *Nómadas (Col)* (9):105-13.
- MXCity. 2019. «Pueblo Biciclero, curiosa exposición de fotografía e historia de la bicicleta». *MXCity*. Recuperado 20 de septiembre de 2023 (<https://mxcity.mx/2019/07/pueblo-biciclero-curiosa-exposicion-de-fotografia-e-historia-de-la-bicicleta/>).
- Núñez, Leonardo. 2013. «Furiosos Ciclistas, el movimiento que irrumpe en la capital y desafía a los automovilistas». *Emol*. Recuperado 20 de septiembre de 2023 (<https://www.emol.com/noticias/nacional/2013/12/06/633475/furiosos-ciclistas-derriban-mitos-santiago-es-una-de-las-ciudades-mas-seguras-para-pedalear.html>).
- Olaya García, B., G. A. Parma Valenzuela, y J. A. Salinas López. 2013. «La bicicleta como transporte sostenible en México». *Actas del I Congreso Internacional de Construcción Sostenible y Soluciones Ecoeficientes [Archivo ordenador]: Sevilla 20, 21 y 22 de mayo 2013, 2013, ISBN 9788469577400, págs. 511-522* 511-22.
- Ortega, Angel. 2006. «Bicicleta y movilidad sostenible». *Eubacteria* (17):30-31.
- Patiño Herrera, Maria Camila, y Daniel Ángel Quenguán. 2020. «Uso de bicicleta a través de variables demográficas».
- Peralta Ardila, Mayra Alejandra. 2018. «La bicicleta como estrategia emancipadora y constructora de comunidad dentro de la ciudad de Cali estudio de caso : en biciarte y cicloamigos.»
- Pérez López, Ruth. 2009. «¿Ciudades para personas o para autos?» *DFensor (Comisión de Derechos Humanos del Distrito Federal)*.

- Pérez Stéfanov, Bohián. 2017. «Uso de la bicicleta en Costa Rica: repaso histórico y caracterización del tipo de ciclistas y su movilidad en el entorno vial nacional». *Infraestructura Vial* 19(33):26-34.
- Poma, Alice. 2017. «Conflictos ambientales y democracia: las luchas contra represas como experiencias emancipadoras que construyen sujetos políticos empoderados». *Tensão entre justiça ambiental e justiça social na América Latina: o caso da gestão da água* 151.
- Poma, Alice. 2019a. «Cambio climático y activismo ambiental: el papel de los apegos al lugar». *Tla-melaua* 13(46):212-37. doi: [10.32399/rtla.0.46.573](https://doi.org/10.32399/rtla.0.46.573).
- Poma, Alice. 2019b. «Impacto y manejo emocional en las luchas contra represas». *Estudios Avanzados* (31):4-20.
- Poma, Alice, y Tommaso Gravante. 2017. «Emociones, protesta y acción colectiva: estado del arte y avances». *Aposta. Revista de Ciencias Sociales* (74):32-62.
- Poma, Alice, y Tommaso Gravante. 2018. «Emociones, identidad colectiva y estrategias en los conflictos socioambientales». *Andamios, Revista de Investigación Social* 15(36):287-309. doi: [10.29092/uacm.v15i36.611](https://doi.org/10.29092/uacm.v15i36.611).
- della Porta, Donatella, ed. 2014. *Methodological Practices in Social Movement Research*. Oxford University Press.
- Ramírez, Ernesto. 2013. «Acción pública y organizaciones civiles: el caso del ciclismo urbano en la Ciudad de México y Guadalajara». Universidad Autónoma Metropolitana.
- Rivera Alzate, Martín. 2016. «Diagnóstico de la política de movilidad sostenible en París y Ciudad de México a partir de la implementación de un sistema de bicicletas públicas y sus aciertos para la implementación de un sistema de bicicletas públicas en Bogotá».
- Ross, Daniel. 2015. «“Vive la véloration !” : Le Monde à bicyclette et les origines du mouvement cycliste à Montréal, 1975-1980». *Bulletin d'histoire politique* 23(2):92-112. doi: [10.7202/1028885ar](https://doi.org/10.7202/1028885ar).
- Saldívar, Alejandro. 2021. «San Miguel Topilejo: un bosque en cenizas, una comunidad amenazada». *Proceso*, junio 3.
- Sanín Eastman, José Alejandro. 2020. «El uso de la bicicleta como promotor de la movilidad sostenible: acciones y efectos en la movilidad cotidiana, el mejoramiento de la calidad del aire y el transporte público de las ciudades». *Revista Kavilando* 12(1):118-26.
- Sanz, Alfonso, y Alfonso Sanz Alduán. 2008. *Calmar el tráfico: pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones.

- Scheff, Thomas J. 1990. *Microsociology: Discourse, Emotion, and Social Structure*. University of Chicago Press.
- Seguí Pons, Joana María Seguí, Maurici Ruiz Ruíz Pérez, y María Rosa Martínez Martínez Reynés. 2016. «Los Sistemas de Bicicleta Pública y La Movilidad Urbana Sostenible. Un Análisis En La Ciudad de Palma (Mallorca, Islas Baleares)». *Boletín de La Asociación de Geógrafos Españoles* 0(71). doi: [10.21138/bage.2281](https://doi.org/10.21138/bage.2281).
- Tandem Gasteiz, dir. 2015. *Historia de la bicicleta*.
- Tarquino Orjuela, Juan Carlos. 2013. «Movilidad sostenible en Bogotá : la bicicleta una opción real». *instname:Universidad Piloto de Colombia*.
- Taylor, S. J., y R. Bogdan. 1987. *Introducción a Los Métodos Cualitativos de Investigación*. Buenos Aires: Paidós.
- Taylor, Verta, y Lisa Leitz. 2010. «From Infanticide to Activism: The Transformation of Emotions and Identity in Self-Help Movements». *Peace Studies Faculty Books and Book Chapters*.
- Tironi, Martín. 2015. «Éticas en el cuidado de los recursos urbanos: mantención y reparación en un sistema de bicicletas públicas». *ARQ (Santiago)* (89):76-89. doi: [10.4067/S0717-69962015000100011](https://doi.org/10.4067/S0717-69962015000100011).
- Toledo, Víctor M. 2002. «La religión del automóvil: Crónica de una tragedia». *Ecología Política* (23):9-11.
- Trejo Albuerne, Adriana Lucia. 2015. «Una nueva mirada a la Ciudad de México: el espacio urbano a través de la bicicleta». Universidad Nacional Autónoma de México.
- Trejo Poo, Alejandra. 2021. «Trazos y vivencias en la ciudad nocturna : sobre la liminalidad urbana de la noche a través de los paseos nocturnos de los bicitekas en la Ciudad de México». México :UAM, Unidad Cuajimalpa, División de Ciencias Sociales y Humanidades.
- Valles, Miguel S. 1999. *Técnicas cualitativas de investigación social: reflexión metodológica y práctica profesional*. Síntesis.
- Vásquez, Alexis E. 2016. «Infraestructura verde, servicios ecosistémicos y sus aportes para enfrentar el cambio climático en ciudades: el caso del corredor ribereño del río Mapocho en Santiago de Chile». *Revista de geografía Norte Grande* (63):63-86. doi: [10.4067/S0718-34022016000100005](https://doi.org/10.4067/S0718-34022016000100005).
- Villalba Urbaneja, Irene María, y Nicolás Julio Bores Calle. 2015. «“COOPEDALEANDO”:
UNA ACTIVIDAD FÍSICA EN BICICLETA PARA NIÑOS Y NIÑAS CON

TRASTORNOS DEL ESPECTRO AUTISTA». *E-Balonmano.Com: Revista de Ciencias Del Deporte* 11(5):201-2.

Weiss, Robert S. 1995. *Learning From Strangers: The Art and Method of Qualitative Interview Studies*. Simon and Schuster.

Whitaker, Elizabeth D. 2005. «The Bicycle Makes the Eyes Smile: Exercise, Aging, and Psychophysical Well-Being in Older Italian Cyclists». *Medical Anthropology* 24(1):1-43. doi: [10.1080/01459740590905633](https://doi.org/10.1080/01459740590905633).

White, Ted, dir. 1999. *We are Traffic! A Movie About Critical Mass*.

Wolf, Winfried. 1995. «La sociedad del automóvil: un callejón sin salida». *Mientras Tanto* (61):97-108.

Yates, Luke. 2014. «Rethinking Prefiguration: Alternatives, Micropolitics and Goals in Social Movements». *Social Movement Studies* 14(1):1-21. doi: [10.1080/14742837.2013.870883](https://doi.org/10.1080/14742837.2013.870883).

Yates, Luke. 2021. «Prefigurative Politics and Social Movement Strategy: The Roles of Prefiguration in the Reproduction, Mobilisation and Coordination of Movements». *Political Studies* 69(4):1033-52. doi: [10.1177/0032321720936046](https://doi.org/10.1177/0032321720936046).