

CIUDADES

Análisis de la coyuntura, teoría e historia urbana

Movilidad no motorizada
y ciclismo urbano

119



REVISTA TRIMESTRAL
RED NACIONAL DE INVESTIGACIÓN URBANA

PRECIO \$ 24.00
ISSN 0187-8611

CIUDADES

REVISTA TRIMESTRAL DE LA RED DE INVESTIGACIÓN URBANA A.C.

DIRECTORA GENERAL

Elsa Patiño Tovar

COMITÉ DE REDACCIÓN

Jaime **Castillo Palma**
José **Fuentes Gómez**
Emilio **Pradilla Cobos**
Blanca **Ramírez Velázquez**
Jorge **Regalado Santillán**

CONSEJO EDITORIAL

Miguel Ángel **Aguilar Díaz**
Tito **Alegría Olazábal**
Eduardo **Barrera Herrera**
Marjo **Bassols Ricárdez**
José Luis **Castro Ruiz**
Irma **Gutiérrez Mejía**
María Luisa **García Amaral**
Xochitl **Leyva Solano**
Román **Munguía Huato**
Bernardo **Navarro Benítez**
Lourdes **Pacheco Ladrón de G.**
Hipólito **Rodríguez Herrero**
Juan Manuel **Ramírez Sáiz**
Pablo **Vargas González**

COORDINACIÓN DEL NÚMERO

Ricardo A. **Pino Hidalgo**

CORRECCIÓN DE ESTILO

Elsa Patiño Tovar

FOTOGRAFÍA PUBLICITARIA

América **Fernández Cortezano**

CIUDADES es una publicación científica trimestral con arbitraje, editada por la Red de Investigación Urbana A.C. con sede en el DIAU-UAP. Año 29, N° 119, julio-septiembre de 2018. Todos los derechos de reproducción de los textos aquí publicados están reservados por CIUDADES. Certificado de Licitud de Contenido N° 3586. Certificado de Licitud de Título N° 4424. Reserva de Derecho al Uso Exclusivo del Título N° 369-90. Oficinas: Juan de Palafox y Mendoza N° 208, 2° Patio, Tercer Piso, Cubículo 4, Puebla, Puebla, C.P. 72000. Teléfono: (222) 2462832. Fax: (222) 2324506. Correo electrónico: rniu@rniu.buap.mx, Web: <http://www.rniu.buap.mx> Impresa por Gráficos eFe/Jesús Fernández, Urólogos 55, Colonia El Triunfo, 09430 Ciudad de México, Tel: (55) 56342822.

La **RED NACIONAL DE INVESTIGACIÓN URBANA** está constituida por miembros de las siguientes instituciones: ■ Universidad Autónoma de Aguascalientes: Centro Tecnológico/Centro de Ciencias del Diseño y de la Construcción/Centro de Ciencias Sociales y Humanidades ■ INEGI-Aguascalientes ■ Comisión de Preservación del Patrimonio Cultural del Estado de Aguascalientes ■ COLEF-Tijuana: Depto de Estudios Urbanos y del Medio Ambiente/Depto de Estudios de Población/Depto de Estudios de Administración Pública/Depto de Estudios Norteamericanos/Depto de Estudios Económicos/Depto de Estudios en Salud Pública/Maestría en Economía Aplicada/Maestría en Desarrollo Regional ■ Universidad Autónoma de Baja California-La Paz: Área Interdisciplinaria en Ciencias Sociales y Humanidades ■ Universidad Autónoma de Baja California-Mexicali: Facultad de Arquitectura/Instituto de Investigaciones Sociales/Facultad de Economía/CEC-Museo ■ Universidad Pedagógica Nacional-Mexicali ■ Universidad Iberoamericana-Tijuana: Depto de Arte y Comunicación ■ Universidad del Carmen-Campeche: Centro de Investigaciones Sociales y Territoriales ■ Centro de Estudios e Investigación del Sureste ■ Centro de Derechos Humanos Fray Bartolomé de las Casas ■ Universidad de Ciencias y Artes del Estado de Chiapas: Centro de Estudios Superiores México y Centroamérica ■ INAREMAC ■ Universidad Autónoma de Chiapas-San Cristóbal de las Casas: Facultad de Ciencias Sociales/Facultad de Derecho ■ Universidad Autónoma de Chiapas-Tuxtla Gutiérrez: Facultad de Arquitectura ■ CIESAS del Sureste ■ COLEF-Ciudad Juárez: Instituto Municipal de Investigación y Planeación de Ciudad Juárez ■ Centro de Estudios Libres Ignacio Ramírez Terrazas ■ Universidad Autónoma de Chihuahua: Escuela de Economía Internacional ■ Universidad Autónoma de Ciudad Juárez: Instituto de Ciencias Sociales y Administración/Centro de Estudios Regionales/Maestría en Desarrollo Urbano/Depto de Sociología/Depto de Difusión Cultural/Maestría en Ciencias Económicas/Dirección General de Planeación y Desarrollo Institucional/Instituto de Arquitectura, Diseño y Arte/Licenciatura en Educación/Maestría en Ciencias Sociales ■ Universidad Iberoamericana-Plantel Laguna ■ Universidad Autónoma de Coahuila: Escuela de Arquitectura/Facultad de Ciencias Políticas y Sociales/Centro de Desarrollo de la Docencia ■ Universidad de Colima: Facultad de Arquitectura y Diseño/Centro Universitario de Investigaciones Sociales ■ UAM-Azcapotzalco: Depto de Sociología/Depto de Evaluación del Diseño en el Tiempo/Maestría en Planeación y Política Metropolitanas ■ UAM-Iztapalapa: Depto de Antropología/Depto de Psicología/Depto de Sociología/Depto de Economía/CEDE/Diplomado en Estudios Electorales ■ UAM-Xochimilco: Depto de Teoría y Análisis/División de Ciencias y Artes para el Diseño/Doctorado en Ciencias Sociales/Depto de Economía/Centro de Estudios Metropolitanos/Depto de Atención a la Salud/Educación y Comunicación ■ Casa y Ciudad ■ COLMEX: Centro de Estudios Demográficos, Urbanos y Ambientales/Centro de Estudios Internacionales/Centro de Estudios Sociológicos ■ Centro Cáritas-DF ■ Instituto de Investigaciones "Dr. José María Luis Mora": Maestría en Estudios Regionales ■ UNAM: Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias/Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades/Facultad de Arquitectura/Escuela de Trabajo Social/Facultad de Ciencias Políticas y Sociales/Instituto de Geografía/Instituto de Ingeniería/Instituto de Investigaciones Económicas/Instituto de Investigaciones Sociales/Instituto de Ecología/Centro de Ciencias de la Atmósfera/Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad/Licenciatura en Urbanismo/ENEP-Acatlán/Centro Tecnológico Aragón ■ IPN: Maestría en Planificación de la ESIA/SEPI-UPH/INCSA/Centro de Investigaciones Económicas, Administrativas y Sociales/Maestría en Planeación Urbana y Regional/Laboratorio de Estudios Urbanos y Transporte/Centro Interdisciplinario de Investigaciones y Estudios sobre Medio Ambiente ■ CIESAS-Ciudad de México ■ CONAPO-D.F. ■ Universidad Obrera de México ■ Coalición Internacional del Habitat/América Latina ■ Universidad Iberoamericana-Plantel Santa Fe: Depto de Ciencias Sociales y Políticas ■ COPEVI ■ CORETT-D.F. ■ Universidad Autónoma de la Ciudad de México: Centro de Estudios sobre la Ciudad ■ FLACSO-Sede México: Maestría en Población/Maestría en Ciencias Sociales ■ FEMICSA ■ CIDE: Administración Pública ■ UPNT: Centro de Investigación Urbana, Documentación y Asesoría Didáctica ■ Instituto Mexicano de la Juventud: Dirección de Investigación y Estudios sobre Juventud ■ INAH: DEAS/ENAH ■ Estudios Sindicales de América ■ CENVI ■ Universidad de Guanajuato: Facultad de Arquitectura/CIM/Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales ■ Universidad Iberoamericana-Plantel León ■ Universidad Autónoma de Guerrero: Centro de Investigaciones en Estudios Socioterritoriales/Escuela de Arquitectura y Urbanismo/Maestría en Ciencias Sociales/IIEPA-IMA/Maestría en Ciencias Políticas/Instituto de Investigación Científica-Área Humanístico-Social/Unidad de Ciencias de Desarrollo Regional ■ Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo: Área de Ciencias Políticas y Administración ■ Universidad de Guadalajara: Depto de Estudios sobre Movimientos Sociales/Depto de Geografía y Ordenamiento Territorial/Instituto de Estudios Económicos y Regionales/Centro de Estudios Metropolitanos/Centro de Investigaciones en Ciencias Sociales/Depto de Estudios de la Cultura Regional/Depto de Ecología y Recursos Naturales/Depto de Estudios Políticos/Depto de Estudios Socio-Urbanos/Maestría en Teoría y Crítica de la Arquitectura/Maestría en Urbanismo y Desarrollo ■ CIESAS de Occidente ■ El Colegio de Jalisco ■ Instituto Libre de Arquitectura de Jalisco: Escuela Superior de Arquitectura ■ INAH-Jalisco ■ Instituto Tecnológico de Ciudad Guzmán ■ ITESO: Centro de Investigación y Formación Social/Depto de Educación y Valores/Escuela de Arquitectura/Depto de Estudios Sociopolíticos y Jurídicos ■ Universidad Autónoma de Chapingo: CIESTAAM ■ Universidad Autónoma del Estado de México: Centro de Investigaciones en Arquitectura, Ingeniería y Tecnología/Facultad de Geografía/Facultad de Planeación Urbana y Regional/Facultad de Ingeniería/Centro de Estudios de la Universidad/Centro de Estudios Avanzados de la Población ■ El Colegio Mexiquense ■ El Colegio de Michoacán: Centro de Estudios Antropológicos/Centro de Estudios Rurales ■ Universidad Michoacana de San Nicolás Hidalgo: Facultad de Arquitectura ■ Universidad Autónoma de Morelos: Facultad de Arquitectura/Unidad Central para el Desarrollo Social ■ Universidad Autónoma de Nayarit: Coordinación de Investigación Científica/Ciencias Sociales y Humanidades ■ COLEF-Monterrey ■ ITESM-Monterrey ■ CIESAS-Monterrey: Doctorado en Antropología Social ■ Instituto Tecnológico de Oaxaca: Depto de Ingeniería Industrial ■ Universidad Autónoma Benito Juárez de Oaxaca: Escuela de Arquitectura/Instituto de Investigaciones Sociológicas/Maestría en Desarrollo Urbano ■ Universidad José Vasconcelos de Oaxaca ■ CIESAS-Istmo ■ El Colegio de Posgraduados ■ Universidad Iberoamericana-Golfo Centro: Maestría en Planeación Urbana ■ ITESM-Querétaro: Depto de Arquitectura/Depto de Comunicación y Humanidades ■ Universidad Autónoma de Querétaro: Facultad de Sociología y Ciencias Políticas/Depto de Antropología/Facultad de Ingeniería/Facultad de Psicología/Depto de Investigaciones Filosóficas/Licenciatura en Sociología ■ Universidad de Quintana Roo: División de Ciencias Sociales y Humanidades/Depto de Estudios Internacionales ■ El Colegio de San Luis ■ Universidad Autónoma de San Luis Potosí: Facultad de Ingeniería/Facultad del Habitat ■ Universidad Autónoma de Sinaloa: Escuela de Ciencias Sociales/Escuela de Historia/Facultad de Arquitectura/Escuela de Trabajo Social/Maestría en Historia Regional ■ Centro de Investigación en Alimentación y Desarrollo de Sonora: Dirección de Desarrollo Regional/Programa de Estudios Ambientales ■ Universidad de Sonora: Centro de Investigaciones Económicas y Sociales ■ El Colegio de Sonora: Estudios Políticos y de Gestión Pública ■ Centro de Estudios Superiores del Estado de Sonora: Carrera de Ecología ■ Universidad Juárez Autónoma de Tabasco: División de Ciencias Sociales y Humanidades ■ COLEF-Matamoros ■ COLEF-Nuevo Laredo ■ Universidad Autónoma de Tamaulipas: Facultad de Arquitectura/Unidad Académica de Ciencias Jurídicas y Sociales/Centro de Investigación Social ■ Universidad Autónoma de Tlaxcala: Depto de Sociología y Trabajo Social/Centro de Investigaciones Interdisciplinarias sobre el Desarrollo Regional ■ El Colegio de Tlaxcala ■ CIESAS del Golfo ■ Universidad Veracruzana: Facultad de Antropología/Facultad de Arquitectura y Urbanismo/Facultad de Sociología/Instituto de Investigaciones Históricas-Sociales/Laboratorio de Ecología/Instituto de Investigaciones Literarias y Semiolingüísticas ■ Instituto de Ecología: Depto de Ecología y Comportamiento Animal ■ Pobladores AC ■ Universidad Valle de Orizaba ■ Universidad Autónoma de Yucatán: Facultad de Arquitectura/Facultad de Ciencias Antropológicas/Unidad de Ciencias Sociales ■ Universidad del Mayab: Escuela de Comunicación y Diseño ■ INAH-Yucatán ■ UACSHUM de la UNAM sede Mérida ■ Universidad Autónoma de Zacatecas: Unidad Académica en Ciencia Política/Maestría en Ciencias Políticas/Maestría y Doctorado en Estudios del Desarrollo

SUSCRIPCIONES Y DISTRIBUCIÓN DE CIUDADES

• Aguascalientes, Aguascalientes

José Alfredo Ortiz Garza
jaortiz@yahoo.com.mx
• Tijuana, Baja California Norte
Tito Alegria
talegria@colef.mx
• San Cristóbal de las Casas, Chiapas
Carmen García Aguilar
mcgarcia2005@yahoo.com.mx
Daniel Villalafuente
dvillafu@prodigy.net.mx
• Ciudad Juárez, Chihuahua
Ramón Leopoldo Moreno Murrieta
morenomurrieta@gmail.com

• Colima, Colima

Martha Chávez
aedium@yahoo.com
Reyna Valladares
reyna_v_a@yahoo.com.mx
• Toluca, Estado de México
María Victoria Julián Agüero
mvja2000@yahoo.es
• Guanajuato, Guanajuato
Jorge Cabrejos Moreno
cabrejos@quijote.ugto.mx
• Chilpancingo, Guerrero
Osbelia Alcaraz Morales
osbeliauaq@yahoo.com.mx

• Pachuca, Hidalgo

Raúl Rodarte
rrodarte@uah.edu.mx
• Guadalajara, Jalisco
Román Munguía
rmuato@gmail.com
• Morelia, Michoacán
Reyna Navarro y Martino
anyerb@msn.com
• Tepic, Nayarit
Salvador Zepeda
josezep09@yahoo.com.mx
• Puebla, Puebla
América Fernández Cortezano
america@rniu.buap.mx

• Querétaro, Querétaro

Francisco Ríos Agreda
paco.rios@yahoo.com.mx
• Chetumal, Quintana Roo
David Velázquez Torres
davelaz99@yahoo.com
davelaz@correo.uqroo.mx
• San Luis Potosí, San Luis Potosí
Ricardo Villasis Kever
villasis@fh.uasp.mx
• Ciudad Victoria, Tamaulipas
Rodrigo Vera Vázquez
ecovera2007@gmail.com

• Tlaxcala, Tlaxcala

René Elizalde Salazar
ludieros@yahoo.com.mx
• Orizaba, Veracruz
Ramón Rocha Manilla
ramonrocha72@yahoo.com.mx
• Mérida, Yucatán
José Fuentes
fgomez@uady.mx
Magnolia Rosado
lrosado@uady.mx
María Elena Torres
melanatorres@hotmail.com

■ EXPEDIENTE

2 Movilidad no motorizada: delineando contornos conceptuales e históricos
Ricardo A. Pino Hidalgo

10 Movilidad en bicicleta: hábitos de locomoción y motivaciones
*Victor Andrade
Juciano Rodrigues
Filipe Marino*

18 Movilidades alternativas y espacios públicos eventuales
Diego Roldán

■ EXPEDIENTE

25 Femibici: experiencias y reflexiones feministas
*Jéssica Malinalli
Coyotecatl Contreras
Carmen Leticia Díaz Alba*

33 Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)
*Guénola Capron
Jérôme Monnet
Ruth Pérez López*

41 Performance del ciclismo urbano: la rodada ciclonudista
Luisa Fernanda Grisales Barrera

■ EXPEDIENTE

47 Bicioficios: un potencial inexplorado
Claudio A. Sarmiento Casas

■ SIN LÍMITE

57 El auge de la bicicleta en Bogotá
Angélica Moreno



Movilidad no motorizada: delineando contornos conceptuales e históricos

CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, RNIU, Puebla, México

Ricardo A. Pino Hidalgo*

Es indudable que, en los últimos años, hemos asistido, en México y en América Latina, a un creciente interés por estudiar la movilidad en las ciudades y entender algunos procesos sociales, económicos, políticos, culturales, ambientales y técnicos, asociados a ella; de tal manera que, la literatura especializada en movilidad urbana, se ha multiplicado sustancialmente, llegando a constituir, hoy, un campo de estudio privilegiado. De igual manera, existe una mayor preocupación, por parte de los gobiernos, por desarrollar políticas sectoriales e implementar acciones enfocadas a incidir en la movilidad de los habitantes de las principales ciudades; pasando, en ocasiones, por una redefinición de la normatividad y la adecuación de las estructuras administrativas, con el fin de dar cabida a la creciente demanda política, social y ambiental, asociada a la movilidad, incluso, en términos de derechos humanos.¹

Aunque este interés puede ubicarse como parte del “giro hacia la movilidad” que, algunos investigadores (Sheller y Urry, 2006; Urry, 2007), consideran que caracteriza al mundo globalizado, llegando incluso a definir la existencia de un “nuevo paradigma de la movilidad” en las ciencias sociales, no podemos omitir que, en las disciplinas del espacio (geografía, urbanismo y planeación, principalmente), la movilidad y el transporte siempre han estado presentes. Por ello, el “sedentarismo” teórico, al que Urry culpa de la trivialización u omisión de la movilidad en las ciencias sociales, está más vinculado al positivismo y reduccionismo que ha dominado en múltiples disciplinas impidiendo ver la complejidad del fenómeno; de ahí, el asombro de la

sociología y la antropología frente a la movilidad que pareciera un fenómeno nuevo.²

Por el contrario, *el supuesto “nomadismo” del nuevo paradigma, en las ciencias sociales, corre el riesgo de sustituir la dimensión estática, inmóvil, de los procesos sociales por la movilidad, fluidez o liquidez, de sus manifestaciones, fragmentando una vez más el conocimiento*. Desde nuestra perspectiva, la clave está en encontrar las formas de integrar, en un mismo análisis, las dimensiones móvil e inmóvil de los procesos sociales expresados en el territorio, así como las condiciones, determinantes, permanencias y transformaciones, que vinculan de manera compleja ambas dimensiones de la realidad social.³

La sobrevaloración de la movilidad, en los procesos sociales, ya está impactando en la organización del territorio; basta con considerar la difusión que tiene el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) promovido, entre otras instancias, por el Banco Mundial, y que sobredimensiona el papel de la movilidad en la definición del desarrollo urbano, omitiendo el peso del capital inmobiliario en la orientación de dicho desarrollo o ignorando los bajos niveles salariales de la población que contribuyen al “subdesarrollo urbano”; esta sobrevaloración de la movilidad, de alguna manera, la podemos identificar en el hecho de que, en la Ciudad de México, *se reconoce el derecho a la movilidad, pero no, el derecho que tenemos todos a no desplazarnos o*

* UAM-Xochimilco, División de Ciencias y Artes para el Diseño, Departamento de Teoría y Análisis. Correl: rapino@correo.xoc.uam.mx.

1 En el caso de la Ciudad de México, hemos asistido al cambio de denominación del sector de transporte sin que ello signifique una transformación contundente, tanto de la perspectiva de abordaje, como de la gestión pública. Los avances más significativos los podemos encontrar en la *Ley de movilidad del Distrito Federal* (2014) que sustituyó a la *Ley de transporte y vialidad del Distrito Federal*; mientras que, la conversión de la Secretaría de Transporte y Vialidad (SETRAVI) a la Secretaría de Movilidad (SEMOVI), no ha logrado trastocar el enfoque centrado en el transporte y la demanda, heredado del arreglo institucional anterior.

2 El descubrimiento tardío de la movilidad, por parte John Urry, hacia finales del siglo XX y principios del XXI, se puede explicar por su lejanía, tanto de la sociología urbana, como de la geografía crítica y el urbanismo. Adicionalmente, podemos observar la casi ausencia, en sus trabajos, de referencias a pensadores críticos de la sociedad y ciudad modernas, tan importantes como Lewis Mumford, Ivan Illich, Colin Ward o André Gorz. Lo mismo pareciera suceder con la antropología que, muy recientemente, se ha interesado por el espacio y la movilidad, llegando a hacer una apuesta *Por una antropología de la movilidad* (Augé, 2007).

3 En otro momento, planteamos, frente al supuesto del dominio del espacio de los flujos en detrimento del espacio de los lugares (Castells, 1992), que los flujos materiales o virtuales siempre tienen un soporte físico, estático, en el suelo del que se genera o al que llega, por lo que hay una imposibilidad de sustituir uno por el otro (Pradilla y Pino, 2004).

hacerlo lo menos posible, es decir, a permanecer en un sitio si es que ahí encontramos todos nuestros requerimientos para subsistir.

En este contexto, ha irrumpido, en la esfera pública, la noción de *movilidad no motorizada*, sin que haya sido suficientemente discutida y clarificada; y la obviedad de su enunciación ha derivado, ya sea en un “cliché” o en un recurso meramente práctico, por lo que es pertinente un abordaje histórico y conceptual mínimo que le permita afianzarse, de mejor manera, en un contexto político caracterizado por una visión reduccionista, y exclusivamente técnica, que aísla la movilidad no motorizada de la complejidad urbana en que se enmarca; de ahí, nuestro énfasis histórico-conceptual.

La dimensión analítica y conceptual de una movilidad desdibujada

Podemos entender, a la movilidad urbana, como el conjunto de los desplazamientos físicos que los habitantes de una ciudad realizan de manera cotidiana en un momento dado, es decir, como un hecho consumado, y no, como la expresión de los deseos de viajar al interior de la ciudad, como la definiría, en su momento, Víctor Islas (2000); pero, al mismo tiempo, es un fenómeno impuesto por las condiciones físicas, económicas y sociales, de la urbe, por la distribución “desorganizada” de las actividades económicas, los servicios, la infraestructura, el equipamiento y, por su puesto la vivienda, que exige, cada vez más, la necesidad de trasladarse (Legorreta y Flores, 1989; Alcántara, 2010), por lo que trasciende el nivel del “querer viajar” de las personas. Sin embargo, como sostiene Ramírez (2009 y 2015), la movilidad es un atributo de las personas (aunque diferimos de su afirmación que niega dicho atributo a los lugares), atributo condicionado por la localización de los componentes físico-territoriales de la ciudad; por ello, *la inmovilidad de las estructuras físicas* tiene tanto peso en la movilidad como las capacidades motoras de los sujetos y sus condiciones socioeconómicas y culturales. De ahí que consideremos que, *la movilidad urbana engloba, tanto las cualidades que tiene la ciudad para concretar, estimular o inhibir, los desplazamientos cotidianos de sus habitantes (en tanto sujetos de la acción de moverse), como la “conducta” y capacidad que muestran las personas frente a los requerimientos de desplazamiento.*⁴

Si concebimos así la movilidad urbana, fácilmente podemos entender que, ésta, es una expresión de un proceso social mucho más amplio que, el sociólogo John Urry, definió acertadamente como *movilidades* (en plural) al englobar los viajes “corporales” de las personas, el desplazamiento físico de bienes, los viajes imaginarios, los viajes virtuales y la telecomunicación (Sheller y Urry, 2006; Urry, 2007), como partes de un sistema interconectado. Cuando Marc Augé (2007: 16),

habla de la *movilidad sobremoderna*, también está haciendo referencia a todas estas posibilidades que hoy conocemos (población, comunicación instantánea, y circulación de productos, imágenes e información), y no duda en asociar a la “ideología del sistema de la globalización: una ideología de la apariencia, de la evidencia y del presente”; pero, la importancia de reconocer una pluralidad en la movilidad, debe acompañarse de su adjetivación para discernir las particularidades y elucidar procesos y expresiones menos evidentes, y con ello, superar la dificultad semántica que Colin Ward (1996) ya había señalado hacia 1991, al advertir que utilizamos la misma palabra para definir diversos aspectos del transporte.

A pesar de este reconocimiento de la pluralidad de movilidades, *el “paradigma de la movilidad” no se ha interesado suficientemente por la movilidad no motorizada*, a pesar de que, su propuesta metodológica, apunta a recursos etnográficos y técnicas de análisis micro-social que, rápidamente, se topan con las expresiones más difundidas de esta movilidad que, mínimamente, podemos entender como una expresión particular de la movilidad: la que se caracteriza, sustancialmente, por prescindir de un motor para la propulsión o tracción de un vehículo que coadyuve en el desplazamiento de personas o bienes físicos.⁵ Pero yendo más allá de esta obviedad, podemos establecer que, *la movilidad urbana no motorizada es una categoría analítica que permite discernir y decantar las movilidades físicas a partir de un componente central en su desarrollo histórico: el motor*, el cual, modificó radicalmente las formas de relacionarnos con el territorio al acelerar los desplazamientos, incrementar las distancias recorridas y los pesos soportados. Con ello, estamos reconociendo que su incorporación a los vehículos marcó un parteaguas, lo cual, nos permite observar procesos, fenómenos y expresiones particulares de la movilidad; de tal manera que, podemos hablar del proceso de motorización de la movilidad o del índice de motorización de una ciudad, y ver cómo se asoció con el progreso económico y la modernidad de las ciudades, transformando ambos de manera sustancial.

En sus orígenes, “el motor de vapor y el de combustión interna, compitieron en una carrera uno al lado del otro” (Mumford, 1977: 256), “de hecho, el motor de combustión interna era un invento que esperaba a su inventor”, diría Ward (1996: 56). La máquina de vapor logró, inicialmente, transformar la transportación masiva de bienes y personas a nivel regional, nacional e internacional, a partir del ferrocarril y los barcos de vapor (para después ser sustituidos por motores de combustión interna); mientras que, el motor de combustión interna, a base de energéticos de origen fósil, logró rápidamente incorporarse a pequeños vehículos impactan-

⁴ En este trabajo solamente nos referimos a la movilidad urbana de personas al interior de la ciudad o metrópoli, desentendiéndonos de la movilidad de bienes.

⁵ Lewis Mumford (1977) ubica, al *motor de combustión interna*, como parte de los inventos producidos en la *Fase Neotécnica* de la civilización occidental, que tiene sus inicios hacia el primer tercio del siglo XIX con el perfeccionamiento de la turbina de agua; de tal manera que, su generación, es parte de un continuo y amplio proceso de búsqueda de la máquina automática heredado de las fases anteriores.

do, sustancialmente, en las ciudades del siglo XX, a través del automóvil particular.

Por ello, hablar de la movilidad no motorizada, significa poner sobre la mesa *un analizador en torno al lugar que tiene el automóvil particular en la estructuración de la movilidad urbana, a su "automovilización"*. La institucionalización del automóvil, su naturalización, queda evidenciada al analizar la movilidad urbana desde la no-motorización, permitiendo elucidar sus dimensiones y determinaciones en el conjunto de los desplazamientos cotidianos; pero, la motorización, no sólo implica la transformación de los vehículos (visión exclusivamente tecnológica de la "evolución de los transportes"), por el contrario, la motorización se acompañó de la adecuación de los soportes físicos de la movilidad, de las vías, para dar cabida a los automóviles, autobuses, camiones y motocicletas; encargo que asumió el urbanismo moderno, racionalista y funcionalista del siglo XX (Choay, 1970), conformando lo que Fernández Christlieb definió como *automóvil-regla* y que expresa el dominio que este vehículo ejerce sobre la ciudad y su gente, "determinando sus espacios y sus tiempos" (Fernández, 1991: 20).⁶ Peter Hall (1996) ha retratado perfectamente el peso del automóvil, en el urbanismo del siglo XX, en "La ciudad de las vías de circunvalación abarrotadas" y "La ciudad en la autopista", en donde podemos reconocer las formas de motorizar la calle, el espacio público y la noción misma de ciudad; a tal grado, que *no podemos negar la determinación de la motorización de la movilidad urbana sobre la estructuración y funcionamiento de la ciudad*.

Por ello, los análisis de la movilidad urbana, indefectiblemente, pasan por una revisión de los transportes que vehiculizan una porción sustancial de la movilidad cotidiana y las infraestructuras que los soportan (Ramírez, 2015), conformando una triada indisoluble entre el sujeto de la movilidad, el vehículo y el soporte; de ahí que, en el pasado inmediato, se haya abordado, sistemáticamente, el problema de la movilidad en términos del binomio transporte y vialidad, en donde *la economía del transporte y la ingeniería vial constituyeron las disciplinas por excelencia para el abordaje del problema, obviando al sujeto de la movilidad que fue considerado exclusivamente como usuario*. En este sentido, la adjetivación "no motorizada", permite devolverle su carácter de sujeto al usuario del transporte; aún más, con ello, se logra discernir una *movilidad activa* en la que, es el sujeto mismo, quien realiza el esfuerzo motriz (con auxilio o no de un vehículo) para su desplazamiento, otorgándole realmente esa autonomía que ficticiamente se le atribuyó al auto-móvil. Al usar su energía para transitar, el sujeto se constituye en un *transeúnte*, un ciclista o un patinador, *una persona*, diría Ivan Illich.

Este poderoso control que ejerce la industria del transporte sobre la capacidad innata que tiene todo hombre para moverse, crea una situación de monopolio más agobiante

que el monopolio comercial de Ford sobre el mercado de automóviles, o el monopolio político que ejerce la industria automovilística en detrimento de los medios de transporte colectivos. Por su carácter disimulado, su atrincheramiento, su poder para estructurar la sociedad, este monopolio es radical: obliga a satisfacer de manera industrial, una necesidad elemental hasta ahora satisfecha de forma personal. El consumo obligatorio de un bien de cambio, el transporte motorizado, restringe las condiciones de poder gozar de un valor de uso superabundante, la capacidad innata de tránsito. La reorganización del espacio, a favor del motor, vacía de poder y de sentido, la capacidad innata de moverse (Illich, 1985: 40).⁷

La reaparición del *sujeto de la movilidad* es producto de la apertura que, las ciencias sociales, han tenido hacia las perspectivas más etnográficas y participantes en la investigación territorial, permitiendo reconocer las particularidades en el conjunto social. En esta perspectiva, se inserta precisamente el análisis de la movilidad urbana no motorizada que, además, *reincorpora una movilidad desvehicularizada en la que, el sujeto, se relaciona directamente con el soporte físico de su movilidad, llegando a prescindir del medio de transportación, permitiendo reconocer una movilidad realmente autónoma* que el propio sujeto había ignorado.

Por otra parte, la movilidad urbana no motorizada, en tanto categoría analítica, permite enfatizar y dimensionar el lugar que tienen, en el espacio público y en el discurso del transporte, las vialidades, las vías rápidas, las autopistas urbanas, los segundos pisos o el arroyo vehicular, frente a los espacios destinados a la circulación de los transeúntes o peatones; su desigual tratamiento en las políticas urbanas y en el diseño urbanístico de las ciudades occidentales, quedó evidenciado desde el inicio del desarrollismo de la segunda posguerra, cuando la sociedad civil manifestó una temprana oposición al sistema de autopistas de los Estados Unidos, encontrando un soporte crítico en el pensamiento de Lewis Mumford, quien, en 1958, publicara *The Highway and the City* (Sanz, 1994), texto en el que, finalmente, hace una apuesta por un sistema de transporte integral e incluyente:

No existe una solución puramente de ingeniería para los problemas de transporte en nuestra época: ninguna solución estable es posible sin dar el peso debido a todos los elementos necesarios en el transporte —automóviles privados, ferrocarriles, aviones y helicópteros, servicios de transporte masivo en tranvía y autobús, incluso transbordadores, y finalmente, no menos importante, los peatones (Mumford, 1968: 9).

La crítica de Mumford, a la vida norteamericana basada en el automóvil (sustentada en sus estudios sobre la técnica, la máquina y las ciudades), pronto conoció un aliado fundamental en el ecologismo radical, en donde, las preocupaciones por la contaminación atmosférica, el

⁶ Las otras dos categorías que utiliza Fernández Christlieb (1991), para analizar al automóvil, son el automóvil-símbolo y el automóvil-máquina, para dar cuenta de las implicaciones a nivel simbólico y tecnológico.

⁷ Illich (1985) llama *circulación* a todos los desplazamientos de las personas, *transporte* a los desplazamientos basados en un motor mecánico y *tránsito* a los que se realizan exclusivamente con la energía humana, de ahí la noción de *transeúnte*.

ruido y la pérdida de la calidad de vida en las ciudades, rápidamente concluyeron que la industria y el automóvil eran las principales causas. Murray Bookchin, André Gorz, Ivan Illich y otros pensadores verdes, dedicaron muchas páginas a criticar el auto y denunciar sus aportes a la degradación del medio ambiente en las ciudades, adelantando alternativas tecnológicas y convivenciales para superar la crisis ecológica que nos ha impactado desde aquella *primavera silenciosa*. De su pluma surgieron reflexiones y propuestas que hoy nos son familiares, sin embargo, el interés contemporáneo por la movilidad no motorizada, resulta demasiado decantada y en su discurso se ha desdibujado la preocupación ecológica por la ciudad, dejando en su lugar, una movilidad no motorizada *per se*, aislada de un pensamiento integral y revolucionario en el sentido profundo del término. En la década de los años 1970, André Gorz (2011: 70), alcanzaba a vislumbrar que, para afrontar el problema de *La ideología social del coche*, se debía asumir que, “la alternativa al auto sólo puede ser global”; es decir, integrando, a la oferta de transporte colectivo, la posibilidad, incluso, de prescindir por completo del transporte, yendo a pie o en bicicleta.⁸

La apuesta ecologista por la movilidad no motorizada, indefectiblemente, pasa por una reivindicación de la vida comunitaria en la ciudad, la recuperación de las relaciones sociales afectivas, el comercio barrial y, por supuesto, por el reconocimiento de la calle como espacio privilegiado para el encuentro y la convivencia; aspectos, todos ellos, directamente relacionados con la *caminabilidad* en los espacios públicos inmediatos a los hogares, llegando, incluso, a establecer que, en la segunda mitad del siglo XX, se había llegado a *Los límites de la ciudad*, en términos de las contradicciones entre campo y ciudad, desplegadas por las grandes metrópolis (Bookchin, 1977). En esta misma línea discursiva, se insertan los trabajos de análisis microsociales desarrollados por Jane Jacobs y Jan Gehl, quienes demostraron, fehacientemente, la multiplicidad de funciones y procesos sociales desplegados en la calle e ignorados por el urbanismo y la planeación modernizante.

Sus intereses por visibilizar los aspectos más íntimos de la vida intraurbana y por valorizar la vida barrial, se convirtió en una forma de ver y entender la ciudad a escala humana y desde el suelo mismo, y no, desde las alturas, como lo había hecho la gran planeación urbana de las zonificaciones y la funcionalización de los espacios. Para ambos, el entendimiento de lo que sucede en los intersticios de la ciudad sólo es posible adentrándose en ella, caminándola (Sanz, 1994). La importancia de sus textos radica en el reconocimiento del peatón y el ciclista: “Si el caminar sólo se ve como una modalidad de transporte, haríamos a un lado una faceta importante del peatón en la ciudad; ser peatón nos brinda una variedad de posibilidades únicas que ningún otro medio de transporte nos ofrece” (Gehl, 1981: 24), por lo tanto, el análisis que realizan

del espacio público pasa por los usos de la calle, los aspectos de la seguridad, las dimensiones físicas, las superficies y las texturas, la iluminación, etcétera, sin que ello implique olvidarse de los problemas amplios que las ciudades occidentales enfrentaban.

A menudo se etiqueta oportunamente a los automóviles como los villanos responsables de todos los males de las ciudades y de todas las desilusiones y fracasos del urbanismo. Pero los efectos destructivos de los automóviles no son una causa, sino, más bien, un síntoma de nuestra incompetencia para construir ciudades (Jacobs, 2011: 33).

Con Jacobs y Gehl, la movilidad no motorizada conocerá, tanto una crítica minuciosa de los intersticios urbanos de la ciudad de a pie, como aspectos técnicos de un micro urbanismo horizontal, orientado a los peatones y ciclistas, que cuestiona las soluciones urbanísticas y de planeación que solamente reconocen, a la calle, como un espacio de circulación motorizada y que impera, hasta el día de hoy, en nuestras ciudades, bajo un *laissez faire* urbano promotor de la expansión suburbana y la verticalidad inmobiliaria, ambas, sustentadas en el uso del automóvil particular.

Pero si la movilidad urbana es un fenómeno socio-histórico que obedece a una construcción temporal y en transformación, con ritmos diferenciales en función de los intereses económicos, políticos e ideológicos, y delimitada por los enfoques que prevalecen en las esferas del poder en la ciudad, entonces hemos de reconocer que, antes de “la era del motor” (Ward, 1996), el *componente no motorizado de la movilidad urbana constituyó la totalidad de la movilidad*. Suceso histórico que se ha desdibujado en nuestra memoria.

La dimensión histórica de una movilidad confrontada

Cuando Augé (2007) se pronuncia *Por una antropología de la movilidad*, establece que “plantearse el concepto de movilidad es volver a plantearse el concepto del tiempo [...]. Concebir la movilidad en el espacio, pero ser incapaz de concebirla en el tiempo, es, finalmente, la característica que define al pensamiento contemporáneo, atrapado en una aceleración que lo sorprende y lo paraliza” (Augé, 2007: 88 y 89); pero nuestro pensamiento puede despojarse de esa postura sobremoderna y ubicarse, de otra manera, frente al mundo, desplegando una visión desacelerada, pausada, lenta, en donde el tiempo y su abordaje, es sustancial. La apuesta, por una movilidad desmotorizada, invita a historizar la movilidad, a conocer el pasado y derivar, de él, un aprendizaje signifiante para el presente.

Si bien, la noción de movilidad no motorizada es muy reciente y, posiblemente, su aparición no vaya más allá de un par de décadas, no sucede lo mismo con su constatación empírica, que la coloca entre esos procesos que han acompañado a la humanidad por mucho tiempo y que Braudel distinguió como de larga duración; visto así, *la movilidad no motorizada es tan anti-*

8 En *Ecología y libertad*, André Gorz (1979) también considera, el uso de la bicicleta, como una posibilidad inminente para enfrentar los problemas de contaminación y enajenación derivados del uso del auto particular en las sociedades contemporáneas, ya sea capitalistas o socialistas.

gua, que su origen se sitúa en el mismo momento en que la especie humana se vuelve pedestre, es decir; cuando adquiere la capacidad de desplazarse a pie, al verticalizarse y descubrirse bípeda –diría Le Breton (2011)–, por eso: “La historia corporal del caminar es la historia de la evolución bípeda y de la anatomía humana” (Solnit, 2015: 16).

Sobre esta capacidad, de desplazamiento autónomo del hombre, no es necesario ahondar, solamente basta recordar que, este “atributo” fisiológico que le permitió desplazarse y recorrer el mundo descubriendo nuevos territorios, entre ellos América, está determinado por su condición social –segunda naturaleza, diría Bookchin– que le permitió organizarse en sociedades nómadas. *Caminar y correr* fueron dos de las primeras formas que desarrollaron todas las culturas para desplazarse en la Tierra. El lugar central que tuvo el caminar, en las culturas precolombinas, lo podemos constatar en los códices que dan cuenta del mito fundacional del México-Tenochtitlan, basado en el peregrinaje desde Aztlán, o en el papel fundamental del *tameme*, personaje dedicado a la transportación de bienes y personas a cuestras (con el auxilio del *mecapal* y el *petlacalli*); actividad económica que se realizó a nivel regional y urbano y del que se beneficiaron los españoles al menos hasta el siglo XVII (Jáuregui, 2004; García, 1988).⁹

Pero el peregrinaje y la existencia de cargadores, en tanto expresiones pedestres de la movilidad, no fueron las únicas formas conocidas por las culturas prehispánicas, por el contrario, los grupos asentados en la cuenca del Valle de México (aunque también en el Lago de Patzcuaro, Michoacán, y en la zona maya del sureste mexicano), desarrollaron una movilidad propia de las culturas lacustres basada en la utilización del *acalli*, vehículo diseñado para navegar en aguas someras y que subsiste hasta nuestros días en una pequeña área del sureste del valle. Desde la época de esplendor del imperio mexica, pasando por la Colonia y hasta el Porfiriato, *la navegación lacustre no motorizada* se impuso, junto con el caminar, como una de las principales formas de movilidad en la ciudad, alcanzando a constituirse un amplio sistema de caminos de agua que se complementaron con caminos de tierra (Pino, 2017; Bihar, 2012; De la Torre, 2010; Sierra, 1984).

Durante la Colonia, y con el desarrollo de la ganadería, se incorporó, de manera ya sistemática, una movilidad basada en el uso de animales de carga, de tiro y de montura (mulas, bueyes y caballos), y con ello, se modificaron los antiguos *caminos de tierra adentro* que se convirtieron en *caminos reales y de herradura* con una anchura, pendiente y giro, en función de los requerimientos de las recuas de animales, los carros y las carretas, que darían origen a las prime-

ras carreteras; mientras que, en las haciendas y a nivel urbano, predominó el carruaje y la carreta de dos ruedas (Jáuregui, 2004; García, 1988). A nivel de infraestructura, fueron los diferentes tipos de empedrados, que se recomendaron e instalaron en caminos y calles novohispanas para mejorar la circulación y la higiene de la ciudad, tal como lo dispusieron diversas ordenanzas de la época, así como bandos de policía y buen gobierno durante el México independiente.

De esta manera, *la movilidad no motorizada como producto social, antecede a la aparición del objeto que su definición semántica niega: el motor*, la máquina que provee de propulsión “autónoma” e independiente, prescindiendo de la fuerza humana y animal, por lo que podemos considerar, a este gran periodo, como el de la *movilidad pre-motorizada*. Sin embargo, esta movilidad no se extinguió con la aparición del motor, como podría pensarse desde una perspectiva evolucionista de la movilidad, por el contrario, subsistió, aunque guardando siempre una relación conflictiva con éste. En este sentido, la disputa por la hegemonía de la movilidad urbana se dio, en primer lugar, frente a la máquina de vapor, tecnología “moderna” que, al menos en un par de ocasiones, no pudo sustituir a la tracción animal y a la propulsión humana; tal es el caso de los barcos de vapor, que demostraron su inoperancia en la zona lacustre del Valle de México, frente a la navegación de las trajineras (Pino, 2017) y el ferrocarril urbano que, tras su introducción en el trayecto de la Ciudad de México a la Villa de Guadalupe, fue rápidamente reemplazado por los tranvías de mulas durante un periodo de más de 50 años (1870 a 1926) (Leindenberger, 2011).

Pero las posibilidades de la movilidad no motorizada en la ciudad, se vieron reforzadas y “modernizadas” con la introducción de la bicicleta hacia el último tercio del siglo XIX;¹⁰ *artefacto*¹¹ que, si bien, inicialmente, se instaló (como todas las “nuevas tecnologías”) en la burguesía mexicana, hacia 1890, ya era parte de los tradicionales paseos porfirianos, para rápidamente conocer su expresión deportiva (excursiones y competencias) en la década de los años 1900, ampliando su presencia en la ciudad y en las carreteras (García, 2014).

A pesar de que *las referencias históricas del ciclismo urbano, aún se encuentran dispersas en los documentos de la época*, el trabajo sobre deportes y diversiones porfirianas de William Beezley (1983), ha reunido algunos datos que nos permiten conocer ciertos aspectos del ciclismo decimonónico que no dejan de asombrarnos,

⁹ En su *Diccionario de nahuatl en el español de México*, Carlos Montemayor (2007) define *tameme* como “Persona que trabaja llevando carga a cuestras” y *mecapil* como “Faja ancha de cuero, tejida de ixtle o tela, diseñada para ajustarse a la frente y a cuyos extremos se unen sogas o un saco, útiles para llevar a cuestras una carga”; mientras que el *petlacalli* era el canasto que contenía los bienes transportados (Jáuregui, 2004)

¹⁰ Beezley (1983) plantea que, las primeras bicicletas, llegaron a México desde Boston en 1869 sin tener gran difusión; situación que se modificó con los siguientes cargamentos, hacia 1880 y 1890, que introdujeron vehículos tecnológicamente mejorados, lo que permitió una mayor difusión. Por nuestra parte, hemos encontrado algunos datos dispersos, por ejemplo, el *Anuario Estadístico de la República Mexicana 1893*, refiere la importación de *velocípedos* que llegaron hasta la Ciudad de México en el periodo 1888-1893 (Ministerio de Fomento, 1894).

¹¹ Reservamos el término *artefacto* derivado de *arte factus* y que podemos traducir, siguiendo a Cardoso (2011), como **hecho con arte**, para referirnos exclusivamente a los vehículos no motorizados que entrañan todo un saber tecnológico capaz de prescindir del motor para mejorar los desplazamientos, lo cual, hoy debe de representar toda una virtud, a pesar de su fabricación industrial.

por el paralelismo que existe con las condiciones actuales, a más de cien años de distancia:

El robo, los accidentes, los choques con peatones y vehículos, más los conflictos por el derecho de usar la calle, obligaron al gobernador del Distrito Federal, Pedro Rincón Gallardo, a tomar en cuenta las bicicletas, para las que se promulgaron una serie de reglamentos. Se les permitió el tránsito por todas las calles con la condición de que los conductores llevaran una campana o una bocina a todas horas y una linterna por las noches; no podían ir por las aceras ni a mucha velocidad ni en grupos de más de tres. Advirtió, el gobernador, que no se les permitiría el paso por las calles principales y concluyó con una orden a la policía para que protegiera a los ciclistas y arrestara a quienes los asaltaban, silbaban, insultaban o molestaban. Con la anuencia oficial, la bicicleta fue el vehículo más popular hasta que llegó el automóvil (Beezley, 1983: 279 y 280).

Pero dicha popularización no fue inmediata, tuvo que esperar al desenlace de la Revolución Mexicana y la aparición del desarrollismo para concretarse; mientras tanto, en el cambio de siglo, fue acrecentando su presencia a la par del tranvía eléctrico que inició operaciones en 1900. La motorización de este medio de transporte reforzó la expansión de la ciudad iniciada en el siglo XIX, afianzando su relación con los municipios cercanos y promoviendo la aceleración de los desplazamientos (Leindenberger, 2011). Mientras tanto, la llegada del automóvil, hacia 1895 (Jáuregui, 2004), y su lenta difusión entre los sectores privilegiados de la ciudad, no representó una amenaza a la movilidad no motorizada que continuó con una fuerte presencia hasta la institucionalización de la revolución, cuando dejó de circular el último tranvía de tracción animal en 1926. *Definitivamente, es con el tranvía eléctrico, y no con el automóvil, que se cerró el periodo pre-motorizado de la movilidad urbana.*

Por eso, la segunda disputa de la movilidad urbana no motorizada se dio, precisamente, frente al motor de combustión interna, incorporado a los viejos carros ya separados de la tracción animal. La convergencia en el mismo espacio urbano (terrestre) de peatones, carruajes, carretas, jinetes, tranvías de mulas, bicicletas, automóviles y autobuses, va a marcar un amplio periodo conflictivo de disputa por la calle y la circulación, velado por la revolución que, por momentos, trastocó la oferta de transporte público y opacó el incremento gradual, tanto de la bicicleta, como del automóvil. Sin embargo, parece ser que, la conflictividad más fuerte por el espacio de circulación, se dio inicialmente entre el tranvía y los autobuses que empezaron a circular desde mediados de la década de 1910 con automóviles de alquiler adaptados (Legorreta y Flores, 1989): “Los vehículos motorizados tuvieron sus inicios en los últimos años de la década de 1910, haciendo su aparición en forma de “fordcitos”, que era una modificación “casera” del modelo “T” de Ford (Leidenberger, 2011: 87).

Desde entonces, la expansión de un sistema informal de autobuses de pasajeros, pero tolerados y posteriormente corporativizados por el gobierno posrevolucionario, contribuyó al agotamiento del tranvía eléctrico que

se nacionalizó en 1946; inició su sustitución por autobuses eléctricos (trolebuses) en 1951 y, finalmente, dejó de operar al ser sustituida, la última línea, por el Tren Lige-ro (Leindenberger, 2011; Legorreta y Flores, 1989; Pradilla, Pino, Moreno *et al.*, 2016). La enorme expansión de los autobuses respondió, entre otros factores, al apoyo otorgado por el gobierno, que no dudó en autorizar importaciones de vehículos, subvencionar el precio de la gasolina y otorgar otros privilegios al que se constituiría en el “pulpo camionero” que monopolizó, por mucho tiempo, el servicio (Rodríguez y Navarro, 1999).

A mediados del siglo XX, la urbanización ya se hacía acompañar de la motorización de la movilidad al crecer, el automóvil particular y de alquiler, a una velocidad que sólo puede ser explicada por el importante lugar que tuvo el petróleo (nacionalizado en 1938), la industria automotriz y la construcción de las autovías, propuestas por el urbanismo funcionalista y modernizador que encontró, en el México industrializador y desarrollista, un campo propicio para sus proyectos. La transformación de los ríos y canales de la ciudad en vías para la circulación de automóviles (Calzada de Niño Perdido, Viaducto La Piedad, Circuito Interior, Parque-Vía, Periférico, ejes viales, etcétera), nos permite establecer que, *la noción de movilidad no motorizada está definida, en gran medida, por la movilidad “automovilizada”, por su negación*; de ahí que, sus orígenes teóricos, se encuentren en el pensamiento crítico al modelo automotriz que dominó el siglo XX y define las tendencias del XXI.

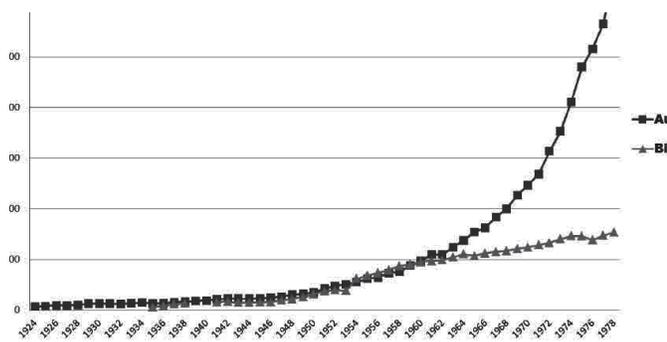
Frente a la motorización de la ciudad, pareciera que la movilidad activa no tenía lugar, sin embargo, el caminar nunca dejó de tener un peso en la movilidad urbana; lo que ocurrió fue que, la urbanización y la metropolización, como procesos dominantes en la reestructuración de la ciudad, sólo dan cuenta de las expresiones masivas y omiten las expresiones individuales en donde, una movilidad de menor alcance en términos de kilómetros recorridos, es ignorada, como sucedió por mucho tiempo con los estudios del transporte. Desde esta perspectiva, los peatones y los ciclistas del siglo XX, siempre estuvieron ahí, pero su caracterización requiere, hasta el día de hoy, de otros métodos y técnicas de investigación.

Paradójicamente, es el automóvil el que va a dar un impulso muy importante al ciclismo urbano, al marcar, progresivamente, una separación socioeconómica entre los usuarios del auto y los de la bicicleta; como ha sucedido con otros aspectos urbanos trastocados por la modernidad, la movilidad no motorizada (fuertemente vincula a medios tradicionales), tuvo un repliegue territorial, en primer lugar, hacia las áreas rurales del Valle de México, y en segundo, hacia los viejos barrios obreros y hacia las nuevas colonias populares de la periferia metropolitana, en donde encontró asilo en las clases de menores ingresos. Es posible que este arraigo en los sectores populares, sea el que, en gran medida, permite que subsista hasta hoy, esta movilidad, frente a la tendencia a motorizar la movilidad urbana. Una aproximación a la dimensión cuantitativa del ciclismo nos puede ayudar a reforzar este planteamiento, aunque hay que advertir que, un problema significativo en el estudio del

ciclismo urbano, es la dificultad para conseguir datos que permitan dimensionar su presencia, tanto en México, como en la Ciudad de México; nuestras pesquisas nos han permitido recuperar algunos datos históricos, que si bien son incompletos, nos permiten delinear una primera aproximación. En primer lugar, llama la atención, la existencia de un registro vehicular muy completo a nivel nacional que incluye, tanto vehículos motorizados (motocicletas, automóviles, camiones de pasajeros y de carga), como no motorizados (coches, carros y carretas de tracción animal y bicicletas); para el primer caso, hemos logrado reconstruir una serie que va de 1924 hasta 1978, mientras que para segundo, sólo de 1935 a 1978.

Hacia 1924, en México, se encontraban registrados 32,531 automóviles, diez años después, éstos se habían duplicado ascendiendo a 63,073; mientras tanto, el número de bicicletas en 1935 era de 29,693 vehículos y en sólo tres años, este valor, se había multiplicado por dos, llegando a registrar 65,527. En 1954 (20 años después) ya se había multiplicado el registro inicial por 10 al llegar a 310,304 bicicletas; llama la atención el incremento que se dio entre 1953 y 1954: 119,177 bicicletas, siendo el más importantes en toda la serie, más significativo es, si consideramos que, durante los siguientes seis años (1954-1959), el número de bicicletas registradas a nivel nacional fue mayor al de los automóviles que, en 1954, era de 273,697 y en 1959 de 437,657, cuando las bicicletas registradas sumaban 310,304 en el primer año y 446,771 en el último (SEN, 1940, 1941 y 1947; SE, 1954; SIC, 1965 y 1972; SPP, 1979 y 1981).

Gráfico 1
Vehículos registrados (1924-1978)



Fuente: Elaboración propia con datos de SEN, 1940; SEN 1941; SEN, 1947; SE, 1955; SIC, 1965; SIC, 1972; SPP, 1978; SPP, 1979 y SPP, 1981.

A partir de entonces, los incrementos en el número de bicicletas registradas, serán menores a los de los automóviles que, desde 1967, crecerán al menos en 100 mil unidades por año, hasta llegar a incrementarse en 500 mil autos entre 1977 y 1978, alcanzando los 3 millones 360 mil; mientras que el número de bicicletas solamente llegó a 766,295. Para el caso de la Ciudad de México, las estadísticas son aún más limitadas y nuestra búsqueda solamente ha arrojado datos de bicicletas registradas para un periodo muy corto (1972-1978) que no nos permite sacar conclusión alguna. En el primero de estos años, se regis-

traron 88,937 bicicletas, y para 1975, se alcanzaron las cien mil (casi 15% del nacional), para caer, el registro, en los siguientes tres años, reduciéndose la cifra a 51,613 bicicletas en 1978 (SPP, 1979). Es muy probable que esta disminución no se refiera a una pérdida en el número de bicicletas existentes en la ciudad, sino a la cancelación del registro o falta de obligatoriedad del mismo; lo cual, es esperable, debido a la dificultad administrativa que implica mantener el registro de un vehículo pequeño, ligero y fácil de cambiar de propietario, en una ciudad que se encontraba en una de las fases más dramáticas del proceso de urbanización y en plena expansión del índice de motorización.¹²

Desafortunadamente, hoy, no es posible saber cuál es el número de bicicletas en circulación en el país o en la Ciudad de México, sin embargo, podemos inferir algunos datos que nos permiten asegurar que, el número de bicicletas, aún es alto. De la *Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos en los Hogares* (ENIGH) de 1994, podemos derivar que, este número, es al menos de 3'242,852 de bicicletas, dado que, de los 19 millones 22 mil viviendas existentes a nivel nacional, 17% de éstas, contaban con este tipo de vehículo (las viviendas con automóvil apenas alcanzaban 21%) (INEGI, 1994). Al distinguir las localidades urbanas (2,500 habitantes o más) de las no urbanas (menores a 2,500 habitantes) el número de viviendas con bicicleta en las primeras se mantiene: 16% (2'230,923 viviendas), mientras en las rurales se incrementó a 22% (1'011,929 viviendas). Las viviendas con automóvil en localidades urbanas se elevó a 26% (3'792,867 viviendas), para disminuir drásticamente en las rurales a sólo 4% (197,519 viviendas) (INEGI, 1994), confirmando nuestra hipótesis del desplazamiento de la bicicleta al ámbito rural.

Para el año 2000, 33% (7'686,635) de las viviendas contaba con automóvil o camioneta, mientras que con bicicleta disminuyó a 12% (2'837,836); desafortunadamente no es posible contar con esta información para años más recientes debido a los cambios en el instrumento de medición (INEGI, 2014). Nuevamente, esta disminución del número de viviendas con bicicleta puede obedecer al incremento de los automóviles, que se ha registrado a partir de la implementación de las políticas neoliberales que han favorecido la producción y comercialización de estos vehículos, ya sea nacionales o importados, usados o nuevos (Pradilla, Pino, Moreno *et al.*, 2016).

Finalmente, sólo resta decir que, la movilidad no motorizada que históricamente se ha visto confrontada a la motorización, continúa desplegándose y enfrentando al automóvil que, lentamente, transforma su motor de combustión interna al hibridarse con los eléctricos o sustituir la gasolina por algún compuesto orgánico. En los años más recientes de esta larga historia, el ciclismo urbano y los peatones, están buscando su reconocimien-

¹² No es de nuestro interés analizar el crecimiento del parque vehicular automotor *per se* hasta el día de hoy, por lo que solamente referiremos que para el año 2016, el INEGI (2018) reportaba, a nivel nacional, 29 millones 164 mil automóviles y para el Distrito Federal 5 millones 332 mil autos.

to como sujetos activos de la movilidad urbana; sin embargo, su activismo requiere de una reflexión, mucho más profunda, de las implicaciones conceptuales de sus enunciados y del reconocimiento de una experiencia vivida en la ciudad, de la cual, siempre es posible adquirir un aprendizaje significativo, y sobre ello, aún hay mucho que escribir.

Bibliografía

- ALCÁNTARA, V. E. *Análisis de la movilidad urbana: espacio, medio ambiente y equidad*, Bogotá, CAF, 2010.
- AUGÉ, Marc. *Elogio a la bicicleta*, Barcelona, Gedisa, 2009.
- _____. *Por una antropología de la movilidad*, Barcelona, Gedisa, 2007.
- BEEZLEY, William. "El estilo porfiriano: deportes y diversiones de fin de siglo" en *Historia Mexicana*, Vol. 33, N° 2, Ciudad de México, El Colegio de México, 1983, en: <http://www.jstor.org/stable/25135861>.
- BIHAR, A. "La navegación lacustre. Un rasgo cultural primordial de los mexicas" en *Arqueología Mexicana*, N° 115, Ciudad de México, INAH/Editorial Raíces, 2012.
- BOOKCHIN, Murray. *Los límites de la ciudad*, Madrid, Blume, 1977.
- CALLEJAS, Miroslava. "Los primeros tranvías eléctricos, un símbolo del México moderno" en *El Universal*, Ciudad de México, 23 noviembre de 2016.
- CARDOSO, Rafael. *Diseño para un mundo complejo*, Ciudad de México, Ars Optika, 2011.
- CASTELLS, Manuel. *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*, Vol. 1, Ciudad de México, Siglo XXI, 1992.
- CHOAY, Françoise. *Utopías y realidades del urbanismo*, Barcelona, Editorial Lumen, 1970.
- DE LA TORRE, V. G. "Las calles de agua de la Ciudad de México en los siglos XVIII y XIX" en *Boletín de Monumentos Históricos*, N° 18, Ciudad de México, INAH, 2010.
- FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico. *Las modernas ruedas de la destrucción. El automóvil en la Ciudad de México*, Ciudad de México, Ed. Caballito, 1991.
- GARCÍA BENAVIDES, Roberto. *Hitos de las comunicaciones y los transportes en la historia de México (hasta 1911)*, Ciudad de México, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1988.
- GARCÍA VÉLEZ, Alejandra. "Pedaleando en el siglo XIX" en *Bicentenario. El ayer y el hoy*, Vol.7, N° 26, Ciudad de México, Instituto Mora, 2014.
- GEHL, Jan. "Planeando para peatones" en *Cuadernos de Arquitectura y Conservación del Patrimonio Artístico: El peatón en el uso de las ciudades. Espacios públicos*, N° 11, Ciudad de México, SEP/INBA, 1981, p. 17.
- GORZ, André. *Ecológica*, Buenos Aires, Capital Intelectual, 2011.
- _____. *Ecología y libertad*, Barcelona, Gustavo Gili, 1979.
- GRAIZBORD, B. *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*, Ciudad de México, COLMEX, 2008.
- HALL, Peter. *Ciudades del mañana. Historia del urbanismo en el siglo XX*, Barcelona, Ediciones del Serbal, 1996.
- HERCE, M. *Sobre la movilidad en la ciudad. Propuestas para recuperar un derecho ciudadano*, Barcelona, Ed. Reverte, 2009.
- ILlich, Ivan. *Energía y equidad. Desempleo creador*, Ciudad de México, Ed. Joaquín Mortiz/Ed. Planeta, 1985.
- ISLAS R., V. *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la Ciudad de México*, Ciudad de México, El Colegio de México, 2000.
- JACOBS, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Madrid, Capitán Swing Libros, 2011.
- JÁUREGUI, Luis. *Los transportes, siglos XVI al XX*, Ciudad de México, UNAM/ED. OCÉANO, 2004.
- LE BRETON, David. *Caminar: un elogio. Un ensayo sobre el placer de caminar*, Ciudad de México, La Cifra Editorial, 2011.
- LEGORRETA, J. y A. FLORES. *Transporte y contaminación en la Ciudad de México*, Ciudad de México, CENTRO DE Ecodesarrollo, 1989.
- LEINDENBERGER, G. *La historia viaja en tranvía. El transporte público y la cultura política en la Ciudad de México*, Ciudad de México, UAM, 2011.
- MONTEMAYOR, Carlos (coord). *Diccionario de náhuatl en el español de México*, Ciudad de México, GDF/UNAM, 2007.
- MUMFORD, Lewis. *Técnica y civilización*, Madrid, Alianza, 1977.
- _____. "The Highway and the City" en *The Urban Prospect*, Harcourt, 1968 [1958], en: <http://sensibletransportation.org/pdf/mumford.pdf>.
- PINO HIDALGO, Ricardo. "Diseño y tecnología para la movilidad urbana: una discusión histórica a la luz de la navegación" en *Revista de Ingeniería y Tecnologías para el Desarrollo Sustentable*, N° 3, 2017.
- PRADILLA COBOS, Emilio y Ricardo A. PINO HIDALGO. "Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores urbanos" en *Anuario de espacios urbanos*, UAM-Azcapotztlco, ciudad de México, 2004.
- PRADILLA COBOS, Emilio, Ricardo A. PINO HIDALGO, Felipe de Jesús MORENO GALVÁN, Hernán BARRERA MEJÍA, Laura O. DÍAZ FLORES, Celia HERNÁNDEZ DIEGO, Fausto F. MARÍN ROBLES y Carolina SANTIAGO DE LA CRUZ, en Emilio PRADILLA COBOS (coord). *Zona Metropolitana del Valle de México: Cambios socioterritoriales*, Vol. 2, UAM, 2016. Libro electrónico en: <http://www.casadelibrosabiertos.uam.mx/index.php/libro-electronico>.
- RAMÍREZ, Blanca R. (coord). *Debates y estudios de la movilidad laboral en la región centro del país: alcances y dimensiones desde México*, Ciudad de México, UAM-Xochimilco, 2015.
- _____. "Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos" en *CIUDADES*, N° 81, Puebla, RNIU, abril-junio 2009.
- RODRÍGUEZ L., J. y B. NAVARRO B. *El transporte urbano de pasajeros de la Ciudad de México en el siglo XX*, Ciudad de México, 1999.
- SANZ, Alfonso. "Otra forma de pensar el transporte. Un recorrido por el pensamiento crítico del transporte" en *Archipiélago*, Barcelona, 1994.
- SHELLER, Mimi y John URRY. "The New Mobilities Paradigm" en *Environment and Planning A*, Vol. 38, SAGE, 2006.
- SIERRA, C. J. *Historia de la navegación en la Ciudad de México*, N° 7, Ciudad de México, 1984.
- SOLNIT, Rebecca. *Wanderlust. Una historia del caminar*, Santiago de Chile, Hueders, 2015.
- URRY, John. *Mobilities*, Oxford, Polity Press, 2007.
- WARD, Colin. *Esa anarquía nuestra de cada día...* Barcelona, Tusquets Editores, 1973.
- _____, Agustín GARCÍA CALVO y Antonio ESTEVAN. *Contra el automóvil. Libertad de circular*, Barcelona, Virus editorial, 1996.

Documentos oficiales

- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA, GEOGRAFÍA E INFORMÁTICA (INEGI). "Automóviles registrados en circulación (automóviles) 2016" en *Banco de Indicadores*, Ciudad de México, INEGI, 2018, en: <http://www.beta.inegi.org.mx/app/indicadores/?ind=3102001001##divFV1011000057#D3102001001>.
- _____. *Encuesta nacional de ingresos y gastos de los hogares 2014*, Ciudad de México, INEGI, 2014, en: http://www.inegi.org.mx/Sistemas/Olap/Proyectos/bd/encuestas/hogares/ENIGH/enigh_hogares.asp?s=est&proy=enigh_hogares.
- _____. *Encuesta nacional de ingresos y gastos de los hogares 2000*, Ciudad de México, INEGI, 2002.
- _____. *Encuesta nacional de ingresos y gastos de los hogares 1994*, Ciudad de México, INEGI, 1994.
- SECRETARÍA DE ECONOMÍA. *Compendio estadístico*, Vol. 4, Secretaría de Economía, 1954, en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/2104/702825141615/702825141615_4.pdf.
- SECRETARÍA DE ECONOMÍA NACIONAL. *Compendio estadístico de los Estados Unidos Mexicanos*, Vol. 4, 1947, en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/2104/702825141554/702825141554_4.pdf.
- _____. *Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1939*, Vol. 11, 1941, en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1334/702825140397/702825140397_11.pdf.
- _____. *Compendio estadístico de los Estados Unidos Mexicanos*, 1940, en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/4/historicos/380/70282502339/70282502339.pdf.
- SECRETARÍA DE INDUSTRIA Y COMERCIO. *Anuario estadístico compendiado de los Estados Unidos Mexicanos 1972*, Vol. 6, 1972, en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1334/702825140649/702825140649_6.pdf.
- _____. *Anuario estadístico compendiado de los Estados Unidos Mexicanos 1964*, Vol.3, Ciudad de México, Secretaría de Industria y Comercio, 1965, en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1334/702825140601/702825140601_3.pdf.
- SECRETARÍA DE PROGRAMACIÓN Y PRESUPUESTO. *Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1979*, Vol.3, Ciudad de México, SPP, 1981, en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825144074/702825144074_3.pdf.
- _____. *Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1979*, Vol. 1, Ciudad de México, SPP, 1979, en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1329/702825144074/702825144074_1.pdf.
- _____. *Anuario estadístico de los Estados Unidos Mexicanos 1972-1974*, Vol. 9, 1978, en: http://internet.contenidos.inegi.org.mx/contenidos/Productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1334/702825140571/702825140571_9.pdf.

Movilidad en bicicleta: hábitos de locomoción y motivaciones*

CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, RNIU, Puebla, México

*Victor Andrade***

*Juciano Rodrigues****

*Filipe Marino*****

El panorama de la movilidad urbana en las metrópolis brasileñas se ha vuelto cada vez más crítico. Hay evidencias del aumento sistemático del tiempo promedio de desplazamiento (Schwanen y Pereira, 2013) y del crecimiento en el número de accidentes (Waiselfisz, 2012), por ejemplo. Además de eso, en los últimos años, se dio el aumento de los costos de transporte para las familias, principalmente del transporte público, desencadenando efectos económicos, sociales y políticos (Rodríguez, 2016).

No obstante, en lo que se refiere al planeamiento de la movilidad en bicicleta, nos encontramos con un problema: hay escasez de datos sobre esta modalidad en Brasil. Es sabido que los datos son parte de cualquier proceso consistente de planeamiento del transporte (Johnston, 2004). De esta forma, para que se hagan efectivos los planes urbanos, enfocados en el planeamiento de la modalidad ciclovitaria, se debe contar con una base sólida y consistente de información sobre los ciclistas urbanos, así como de sus motivaciones y hábitos de locomoción.

Con la intención de llenar esta laguna, se realizó en Brasil, en 2015, la primera investigación con cobertura nacional sobre el uso de la bicicleta, titulada “Investigación Nacional sobre el Perfil del Ciclista Brasileño”; esta investigación tuvo como objetivo principal generar información sobre el universo de personas que utilizan bicicleta como transporte en el medio urbano, los motivos de los desplazamientos, los hábitos cotidianos y las

barreras encontradas por los usuarios en el uso de esta modalidad.

Inédita no sólo en su cobertura, la investigación fue realizada a través de una asociación entre LABMOB, el Observatorio de las Metrópolis y Transporte Activo¹ así como el apoyo de otras nueve organizaciones de ciclistas locales responsables de la aplicación de cuestionarios en diez ciudades brasileñas.

El objetivo principal de este texto es analizar los resultados de esa investigación a través de la observación de la motivación de los usuarios, de los hábitos de locomoción y de las restricciones enfrentadas por los usuarios en sus desplazamientos cotidianos, lo que, a nuestro ver, contribuirá a una mejor comprensión de la movilidad en bicicleta en Brasil.

Además de la introducción y de la conclusión, este artículo se compone por otras tres secciones. En la primera sección buscamos realizar una revisión de la literatura que trata tanto de las cuestiones que involucra la producción de los datos sobre la bicicleta como sobre los hábitos de locomoción, las motivaciones y las barreras para su uso en el medio urbano. Enseguida, presentamos la fuente y el modo de tratamiento de los datos utilizados. Finalmente, planteamos la descripción y el análisis de los datos.

Hábitos de locomoción – Una breve revisión de la literatura

Un largo periodo de ausencia en inversión, en infraestructura y transporte público de masas, por un lado, y el aumento explosivo de la motorización individual, por otro, determinaron, en gran medida, la manera en que, la

* Traducción de Elsa Patiño Tovar, DIAU-UAP.

** Universidade Federal do Rio de Janeiro, Laboratório de Mobilidade Sustentável, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Correl: victorandrade@fau.ufrj.br.

*** Universidade Federal do Rio de Janeiro, Laboratório de Mobilidade Sustentável, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo/Observatório das Metrópoles/Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Correl: juciano@observatorioidasmetroplites.net.

**** Universidade do Grande Rio, Escola de Arquitetura e Urbanismo/ Universidade Federal do Rio de Janeiro, Laboratório de Mobilidade Sustentável, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Correl: filipe-marino@fau.ufrj.br.

¹ LABMOB –Laboratorio de Movilidad sustentable– es un laboratorio de investigación ligado al Programa de Posgrado en Urbanismo-PROURB de la Universidad Federal de Rio de Janeiro-UFRJ. El Observatorio de las Metrópolis es una red de investigación ligada al Consejo Nacional de Desarrollo Científico y Tecnológico (CNPq) con sede nacional en el Instituto de Investigación y Planeamiento Urbano y Regional-IPPUR de la Universidad Federal de Rio de Janeiro-UFRJ. La Organización No Gubernamental Transporte Activo tiene su sede en Rio de Janeiro.

población de las principales metrópolis latinoamericanas, se desplazan actualmente, generando innumerables desafíos para el poder público y la sociedad civil.

Entre esos desafíos está la necesidad de producción y difusión de los datos sobre movilidad urbana. Siendo así, a pesar de que este artículo está enfocado en la manera como las personas se desplazan en bicicleta, consideramos importante, antes que nada, ubicar a la producción de conocimiento sobre esta modalidad en Brasil.

En el caso brasileño, las investigaciones del tipo origen-destino se han vuelto escasas e intermitentes (Rodrigues, 2016), las nuevas tecnologías de información y comunicación han permitido la acumulación de datos sobre los transportes motorizados en las ciudades, principalmente, a partir de la tendencia de *big-data*.

Aunque la producción de esa información todavía está lejos de ser la ideal, el planeamiento del transporte convertido a estas modalidades, cuenta con modernos centros de comando y control, por ejemplo. Los datos generados en esos órganos –muchas veces no publicitados– son utilizados permanentemente para dirigir, controlar y planear el tránsito y para la elaboración de diagnósticos sobre el transporte en las grandes ciudades. En Brasil, las estadísticas basadas en registros administrativos todavía contemplan ampliamente los vehículos motorizados.

Además de eso, la información estadística es de fundamental importancia para el monitoreo de políticas públicas y para el control social. En el caso brasileño, como veremos, es evidente que existe una demanda creciente para que el poder público tenga una mayor actuación en la promoción de la movilidad en bicicleta, sobre todo, en la provisión de infraestructura. Entre tanto, la promoción del transporte activo en Brasil resiente la falta de información estadística, sobre el uso de la bicicleta y del andar a pie, para el desplazamiento cotidiano. No existen, por ejemplo, levantamientos sistemáticos que den cuenta de la frecuencia y la distribución de esta práctica en medio urbano en el país (Sá *et al.*, 2016).

A pesar del reconocido avance del sistema estadístico nacional, con un papel preponderante del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística (IBGE), con investigaciones cada vez más periódicas e incluyentes, tanto desde el punto de vista territorial como temático, sigue siendo escasa la producción de información acerca de la movilidad urbana, en especial del transporte a pie o en bicicleta. Se trata, por tanto, de una cuestión de fondo importante: ¿cómo implantar políticas públicas sin base técnica o sin información para direccionar las acciones de gobierno?

Esta investigación, además de significar un marco en la agenda para la producción de conocimiento sobre la bicicleta en Brasil, apunta a la importancia de la aproximación de la universidad con el tercer sector. La investigación contó con el apoyo de nueve organizaciones no gubernamentales (ONGS) que fueron capacitadas y entrenadas para la aplicación de los cuestionarios en diez ciudades brasileñas.

Se trata también de los primeros datos producidos en Brasil que permiten analizar los hábitos de locomoción,

cuáles son las motivaciones de viaje, cómo se da la elección de esta modalidad y cuáles son las barreras encontradas por los usuarios. Además de informaciones que posibilitan inferir el comportamiento general del ciclista y su relación con el perfil sociodemográfico.

En lo que toca a los hábitos de locomoción, se trata de una importante esfera a ser investigada cuando tratamos la movilidad dado que, las investigaciones de los hábitos, objetivan entender cómo ocurren las decisiones de viaje en el plano individual y doméstico, tales como qué modalidad usar para llegar al trabajo, quién está usando el auto en la familia, cuál ruta tomar, etcétera (Zhang, Acker, 2017: 168).

Como afirmamos al inicio, buscamos –al utilizar los resultados de la “Investigación Nacional sobre el Perfil del Ciclista Brasileño”– entender cómo se configuran los hábitos de los usuarios de la bicicleta en Brasil y cuáles son los factores que pueden influenciar su modo de desplazamiento. Para Rietveld y Daniel (2004), las respuestas a esta pregunta pueden ser clasificadas en cuatro grupos: 1) características individuales de locomoción, 2) factores socioculturales, 3) factores asociados con la modalidad ciclovitaria, y 4) factores consecuentes de otros modos de transporte que influyen el uso de la bicicleta.

De forma general, el tiempo previsto de viaje, la seguridad de tráfico, las necesidades físicas, los riesgos involucrados y los costos financieros, son factores que acaban por determinar los hábitos de locomoción de los ciclistas, que se basan en su perspectiva individual, conforme a lo citado en el párrafo anterior, para hacer sus decisiones (*ibidem*: 533).

En el caso brasileño, el comportamiento individual parece estar mediado también por variables externas, sea relacionadas al ambiente construido, sea relacionadas al comportamiento de conductores de vehículos motorizados. Como veremos, son variables que influyen fuertemente la dinámica de desplazamiento en bicicleta en el medio urbano en las ciudades investigadas.

De esta forma, hay que destacar la gran variación en términos de nivel de participación de la modalidad bicicleta, aun en países que presentan características sociodemográficas semejantes. La participación de la modalidad de bicicleta varía entre 3% y 10% en la Unión Europea como un todo, con rutas de hasta 9 kilómetros; se observa, en Holanda, 35% de viajes hechos en bicicleta, con una media de 7.5 kilómetros por viaje (Rietveld y Daniel, 2004: 532). Esta evidencia apunta al valor positivo que, la infraestructura ciclovitaria y las políticas públicas de fomento a la modalidad ciclovitaria, desempeñan.

Otra importante tendencia, en el comportamiento de los ciclistas, es que los ciclistas son propensos a hacer viajes mayores para acceder a infraestructuras segregadas de las calles, como por ejemplo ciclovías, que se presentan más seguras que los letreros en el asfalto pidiendo atención a los automovilistas (Larsen y El-Geneidy, 2011: 2).

Es posible encontrar, en la literatura, datos que también rompen consensos sobre el comportamiento de

los ciclistas. Por ejemplo, que la distancia a ser recorrida sea muy importante en la elección de la modalidad no significa que sea un factor decisivo para los ciclistas, pues relativizan la distancia en función de la flexibilidad ofrecida por la bicicleta cuando se compara con los horarios restringidos del transporte público (Fernández-Heredia y Morzo, 2014). Otro factor relevante refiere a la incidencia de costos, menores para el ciclista, desde el estacionamiento hasta las multas de tránsito.

Así, observar los hábitos y las motivaciones de los ciclistas es de fundamental importancia para un entendimiento más amplio y profundo de la modalidad ciclovitaria. En Brasil, como afirmamos, hay una gran escasez de datos sobre hábitos de locomoción y motivación de la modalidad ciclovitaria; lo que transforma, a la “Investigación Nacional sobre el Perfil del Ciclista Brasileño”, en una fuente indispensable para el entendimiento de los investigadores y gestores públicos.

Metodología y fuente de datos

La “Investigación Nacional sobre el Perfil del Ciclista Brasileño” fue realizada en diez ciudades, distribuidas en las diferentes regiones del país: Belém (Región Norte); Aracaju, Recife y Salvador (Región Noreste); Belo Horizonte, São Paulo y Rio de Janeiro (Región Sureste); Porto Alegre (Región Sur); y Brasilia (Región Centro-Oeste). En cada una de ellas se entrevistó, aproximadamente, al 0.015% de la población total y, en total, fueron realizada 5,012 entrevistas (Cuadro 1).

Cuadro 1
Ciudades participantes en la “Investigación Nacional sobre el Perfil del Ciclista Brasileño”

Ciudad	Estado	Población	Tamaño de la muestra
Aracaju	Sergipe	623,766	88
Belo Horizonte	Minas Gerais	2,491,109	377
Brasilia	Distrito Federal	2,852,372	422
Manaus	Amazonas	2,020,301	302
Niterói	Rio de Janeiro	495,470	87
Porto Alegre	Rio Grande do Sul	1,472,482	224
Recife	Pernambuco	1,608,488	251
Rio de Janeiro	Rio de Janeiro	6,453,682	968
Salvador	Bahia	2,902,927	456
São Paulo	São Paulo	11,895,893	1,804

Fuente: IBGE, 2010.

Además de la cobertura nacional, el diseño de la investigación procuró contemplar la diversidad territorial interna de cada lugar. De esta forma, las entrevistas fueron distribuidas de la misma forma en el tejido urbano siguiendo la división de la ciudad en áreas, denominadas: centrales, intermedias y periféricas. Estas áreas fueron definidas por cada grupo local involucrado en la aplicación de la investigación.

Mapa 1
Brasil. Ciudades participantes



Fuente: Elaborado por los autores.

Además de esta orientación territorial, los cuestionarios fueron aplicados de manera que se garantizara la representatividad del sexo femenino. Específicamente se recomendó, a cada equipo local, que el porcentaje de mujeres entrevistadas no fuera menor a la división modal para bicicletas en cada ciudad, obtenida a través de los conteos realizados por las organizaciones de la sociedad civil responsables de la investigación.

Este procedimiento fue adoptado con el objetivo de garantizar una recolección mínima de información sobre mujeres ciclistas; una necesidad que se hizo más evidente después de la aplicación de los cuestionarios muestra, dado que los investigadores reportaron la dificultad de entrevistar mujeres. Además de eso, por la naturaleza de la población-objetivo, en donde el informante está en “movimiento”, se corría bastante el riesgo de que la población de mujeres quedara todavía más subestimada en caso de que no hubiera esta recomendación sobre el abordaje mínimo.

Otro aspecto metodológico importante es respecto al hecho de que, la investigación, ha procurado distanciarse del uso de la bicicleta como actividad de ocio; por eso las entrevistas fueron realizadas sólo en días de trabajo. Este recorte era fundamental para garantizar el objetivo central de la investigación, o sea, buscar información relacionada con el uso de la bicicleta como medio de transporte.

La definición de la población-objetivo tuvo en consideración las limitaciones derivadas de la naturaleza de esta población (volátil e infinita en términos estadísticos), procurando delimitar de la manera más refinada posible quiénes serían los informantes: personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte, o sea, usuarios de bicicleta que las utilizan como modo de

transporte por lo menos una vez por semana; de más de 12 años que estuvieran utilizando, estacionando o empujando, una bicicleta. En términos técnicos, ésta es la unidad de análisis de la “Investigación Nacional sobre el Perfil del Ciclista Brasileño” que, agregadas, componen la población de personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte en cada ciudad investigada.

En relación al diseño de la investigación, recordamos, finalmente, que esas estratificaciones y controles fueron hechos de manera que se pudiera garantizar mayor eficiencia en el levantamiento de campo, ya que, dada la peculiaridad de la población objetivo, no fue posible aplicar las técnicas de una muestra probabilística.

Tabla 1
Temáticas de la Investigación Nacional sobre el Perfil del Ciclista Brasileño 2015

VARIABLES DE CONTROL	Ciudad, Área, Horario, Domicilio de la entrevista, Datos, Día de la semana, Nombre del investigador, Tipo de bicicleta
Características del desplazamiento	Frecuencia de uso (cuántos días por semana); Principales destinos de los viajes; Integración con otras modalidades; Tiempo de desplazamiento
Motivaciones personales	Razón para comenzar a utilizar la bicicleta; Razón para continuar utilizando la bicicleta; Razón para utilizar la bicicleta más veces
Barreras y restricciones	Problemas enfrentados; Ocurrencia de accidentes Características sociodemográficas Género, edad, escolaridad, ocupación (profesión), ingreso

Fuente: Elaborado por los autores.

La “Investigación Nacional sobre el Perfil del Ciclista Brasileño” levantó información sobre el uso de la bicicleta que puede ser agrupada en cuatro bloques: características de los desplazamientos, motivaciones personales para el uso, barreras y restricciones, y características sociodemográficas de los usuarios. Además de eso, el cuestionario contaba con algunas variables de control de la recolección. Estos bloques, así como las temáticas abordadas, pueden verse en la Tabla 1.

Discusión de los resultados

Frecuencia e intensidad de uso

En las metrópolis brasileñas, como en muchas otras grandes ciudades del mundo, la configuración espacial genera dificultades adicionales para el planeamiento del transporte. En líneas generales, las áreas más populosas raramente son también aquellas con vasta oferta de trabajo, generando un desfase entre el lugar de habitación y el de trabajo, lo que crea grandes y considerables flujos de larga distancia y de tipo pendular. Según datos del Censo Demográfico de 2010, alrededor de 23 millones de personas se desplazan diariamente al interior de las 15 principales regiones metropolitanas, sólo hacia el

trabajo. De ese total, 20% se desplaza entre un municipio y otro (IBGE, 2010).

De acuerdo con el Sistema de Información de Movilidad Urbana,² elaborado por la Asociación Nacional de Transporte Público (ANTP), en municipios con población superior a un millón de habitantes, el transporte individual es responsable de 32% de los viajes, en tanto que el transporte colectivo y los modales activos son responsables de 32.25% y 35.8% respectivamente, con un peso mucho mayor del transporte a pie.

A pesar de esta configuración, en los últimos años, algunas ciudades comenzaron a implantar políticas públicas, enfocadas al transporte activo, todavía tímidas si se les compara con las necesidades y las inversiones en los medios motorizados. Vale la pena destacar las iniciativas ocurridas en Brasilia, São Paulo y Rio de Janeiro. Con diferencias, estas ciudades implantaron políticas de planeamiento del transporte enfocadas a la infraestructura ciclovía como incentivo al uso de la bicicleta. En ese ámbito, es verdad que hay todavía muchos desafíos a ser enfrentados, principalmente en las periferias, pero pasos importantes han sido dados.

Pero, ¿quiénes son las personas que circulan en bicicleta por éstas y otras ciudades brasileñas? ¿Cómo son los desplazamientos? Éstas son preguntas de las que, la investigación “Perfil del Ciclista Brasileño”, pretende dar cuenta. Obviamente no son preguntas simples, pues, así como la propia sociedad, el conjunto de usuarios de bicicleta no es homogéneo, mucho menos posee un único patrón de desplazamiento. Podríamos arriesgarnos a decir, inclusive, que el conjunto de ciclistas de una ciudad refleja a la sociedad con todas sus contradicciones, conflictos y desigualdades.

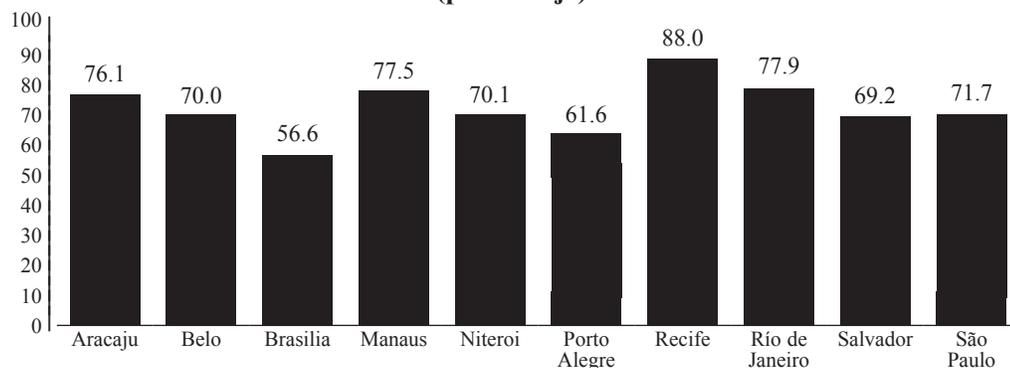
En el caso de los resultados encontrados, una de las primeras características importantes se refiere a la intensidad en el uso de la bicicleta, medida por la cantidad de días a la semana que las personas la utilizan para sus desplazamientos. En el conjunto de las diez ciudades, 72.1% de los entrevistados afirmaron utilizar la bicicleta por más de cinco días a la semana.

Es interesante notar, sin embargo, que ese porcentaje varía entre las ciudades investigadas, con algunas presentando un índice de utilización más elevado, como es el caso de Recife, en donde 88% utilizan la bicicleta por más de cinco días. Por otro lado, Brasilia presenta un valor muy por debajo de la media, con apenas 55.6%.

Entre los hombres, el porcentaje de personas que realizan viajes en bicicleta por cinco días o más, es considerablemente mayor en comparación con las mujeres entrevistadas. Los resultados muestran que el porcentaje llega a 74.8% en el caso de los hombres y a 58.9% entre las mujeres. El corte por sexo parece determinante también en la duración de los viajes. Aunque no sea una diferencia sensible, la duración media de los viajes entre los hombres es de 31 minutos, mientras

² El Sistema de Información de Movilidad Urbana de la ANTP comprende la recolección y tratamiento de datos de transporte público y tráfico urbano de los municipios brasileños con población superior a 60 mil habitantes. El Informe publicado en 2015 contempla datos recolectados en 2013.

Gráfica 1
Personas que utilizan la bicicleta por cinco días o más en la semana
(porcentaje)



Fuente: Investigación sobre el Perfil del Ciclista 2015.

que entre las mujeres es de 25 minutos. Entre ellas, inclusive, es mayor el porcentaje de personas que realizan viajes más cortos, de hasta diez minutos: sea, en este caso, 58.4% de las mujeres contra 55.9% de los hombres.

Intermodalidad

En relación con la intermodalidad, en la media brasileña, apenas 26.4% de los ciclistas brasileños utilizan la bicicleta en combinación con otro modo de transporte en los trayectos semanales. Para la mayoría, en consecuencia, la bicicleta se vuelve el único modo de desplazamiento urbano.

Este dato, sin embargo, no permite una lectura precisa de la intermodalidad en Brasil, ya que hay situaciones distintas en las ciudades investigadas. Una explicación posible para la intermodalidad podría ser el tamaño de las ciudades, o sea, las ciudades más grandes presentarían un mayor porcentaje de personas que combinan la bicicleta con otro modo de transporte. Esta relación se mostró inexistente, puesto que tres capitales de tamaño similar –Belo Horizonte (2.4 millones de habitantes), Brasília (2.8 millones) y Manaus (2 millones)– presentan datos muy diferentes entre sí.

En Belo Horizonte, apenas 14.4% de los entrevistados utilizan la bicicleta en combinación con otra modalidad de transporte, a diferencia de Brasília, en donde 52.2% conjugan el viaje en bicicleta con alguna otra modalidad. En Manaus, la bicicleta es el único medio utilizado por 99.3% de la población que anda en bicicleta, o sea, apenas 0.7% de los ciclistas usan otro modo de transporte en los viajes cotidianos.

Podemos encontrar algunos indicios para estas respuestas con base en un rápido análisis de los sistemas de movilidad urbana en cada una y de las características geográficas generales de estas ciudades. Brasília es una ciudad plana, a diferencia de Belo Horizonte, de relieve montañoso, lo que podría volver más intenso el ejercicio de pedalear, y dependiendo del trayecto, inviable para determinados grupos. Sin embargo, Belo Horizonte es una de las ciudades en donde se observa un uso intenso de la bicicleta. El 71.1% de los entrevistados

utilizan este vehículo más de cinco veces por semana, lo que descarta la hipótesis de la geografía como un impedimento para su utilización. Esta constatación vuelve importante preguntar también ¿qué hace que Manaus y Brasília tengan índices de intermodalidad tan diferentes? Brasília hoy presenta la tercera mayor red ciclovía de Brasil,³ con 420 kilómetros. Manaus ya

ocupa el último lugar dentro de las capitales brasileñas con apenas 6.9 kilómetros de ciclovías disponibles. Por tanto, en este caso, la infraestructura ciclovía aparentemente no presenta relación directa con la intermodalidad, una vez que en Manaus, ciudad con menos infraestructura, los ciclistas la utilizan como única modalidad. Recordando que, en esas dos ciudades, el uso de la bicicleta se presenta de forma intensa, en Brasília más de 60.2% de personas la utilizan más de cinco veces por semana, mientras que en Manaus este porcentaje llega a 77.8%. Es estos casos, la falta de infraestructura de circulación parece no tener una gran influencia sobre la intensidad en el uso de la bicicleta como medio de transporte.

Otra correlación posible, que también puede ser descartada, es la extensión territorial. La ciudad de Brasília presenta 5,801.9 kilómetros cuadrados,⁴ la mitad de la extensión de Manaus (11,401.1 kilómetros cuadrados).⁵ Entonces, las grandes distancias, que generalmente inducen a la intermodalidad, no son preponderantes en este caso.

Hay, por tanto, una relación a ser explorada, que es el ingreso medio de los habitantes, en donde Brasília presenta un ingreso medio de R\$2,097.835 a diferencia de Manaus que es de R\$912.63 por habitante. En este caso, la intermodalidad puede ser un indicio de restricción de acceso al cambio de modalidad a través de la tarifa cobrada. Un dato que evidencia este hecho es que, 21% de los brasilienses, escogen la bicicleta por ser más barato, contra 27% de los manauaras.

Al comparar las personas que combinan con las que no combinan, la bicicleta, con otras modalidades en sus trayectos, esta relación parece hacerse más evidente. Aunque en ambos grupos, la prevalencia sea de las personas con ingreso entre uno y dos salarios mínimos, algunas diferencias merecen ser destacadas. La principal de ellas se refiere a la constatación de que, de hecho, entre aquellas que realizan una combinación intermodal, hay una mayor presencia de personas con mayor ingreso.

3 Datos de la ONG mobilize, disponibles en el sitio www.mobilize.org.br. Acceso el 11/04/2018

4 Dato del Instituto Brasileño de Geografía y Estadística-IBGE, 2014. Disponible en el sitio www.ibge.gov.br.

5 *Idem*.

so. De éstas, 5.3% tienen un ingreso superior a diez salarios mínimos. Entre los que utilizan sólo la bicicleta, en sus desplazamientos cotidianos, el porcentaje de personas con ese rango de ingresos es de 3.7%. Al mismo tiempo, en el primer grupo, 9.8% tienen un ingreso entre cinco y diez salarios mínimos contra 6.7% del segundo.

Entre las asimetrías encontradas, podemos citar también el caso de Aracaju (623 mil habitantes) y de Niterói (495 mil habitantes), que presentan índices de intermodalidad muy diferentes; 6.8% de la población de Aracaju usa otra modalidad, mientras 47.1% de la población de Niterói hace uso de otro modo de transporte. Vale recordar que la barca que da acceso a Rio de Janeiro, que es el mayor destino de los pasajeros cotidianos, permite la entrada irrestricta de bicicletas.

En el caso de Niterói, se debe considerar el hecho de ser parte de la Región Metropolitana de Rio de Janeiro, en donde una parte mayoritaria de empleos está concentrada en el municipio núcleo, obligando, a una parte de la población económicamente activa, a desplazarse hasta el otro lado de la bahía de Guanabara, siendo que aproximadamente 6% de la fuerza de trabajo que labora en Rio de Janeiro viene de Niterói.⁶ En este caso, la integración entre la bicicleta y otras modalidades se debe casi exclusivamente a las Barcas que hacen la liga entre la ciudad y el Centro de Rio de Janeiro. Las estaciones de las Barcas acaban funcionando casi como una especie de polo generador de tráfico de ciclistas.

Las dos mayores ciudades de Brasil, São Paulo y Rio de Janeiro, presentan respectivamente 27.8% y 34.8% de intermodalidad, índices un poco por arriba de la media nacional y no tan diferentes entre sí. Ambas ciudades presentan buenos índices de infraestructura ciclovía comparativamente a Brasil en su conjunto, siendo 374 kilómetros disponibles en Rio de Janeiro y 265.5 kilómetros disponibles en São Paulo. En ambas, la integración puede ser explicada por la red metroviaria.

Los datos presentados nos indican que, habiendo infraestructura ciclovía, hay una gran posibilidad de aumento de la intermodalidad, una vez que las dos ciudades con mayor índice de intermodalidad son, también, ciudades con buenos números de infraestructura ciclovía.

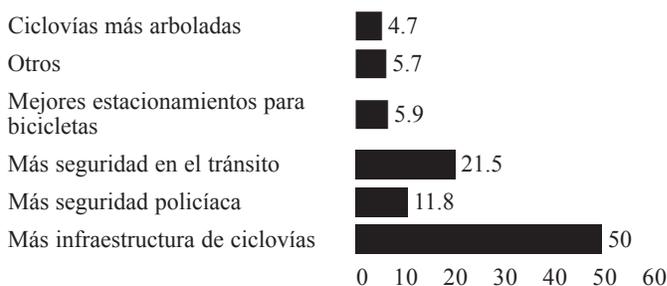
Motivaciones personales

En el caso de los resultados de la investigación analizada en este artículo, una de las primeras constataciones, se refiere a la importancia dada a la infraestructura de circulación. La mitad de las personas entrevistadas ve, en la mejoría de la infraestructura ciclovía, el principal incentivo para utilizar la bicicleta con más frecuencia (Gráfica 1). La literatura sobre influencias en el uso de la bicicleta ha mostrado que las facilidades ciclovías de cualquier tipo, sean de uso mixto con el tráfico, ciclocarril (carril destinado para bicicletas en el arroyo

vehicular) o ciclovía, son determinantes en la elección del uso de la bicicleta y dos caminos serían hechos (Hunt; Abraham; 2007).

Parte de los cambios en la política de planeamiento de los transportes abrigando una mayor inclusión de la modalidad ciclovía encuentra, por consecuencia, resonancia en las aspiraciones de los usuarios, detectadas a través de la Investigación Nacional sobre el Perfil del Ciclista de 2015. En el contexto urbano en el que, el uso del automóvil, demuestra una enorme fuerza de permanencia como modalidad predominante y privilegiada por las políticas públicas, en que el simbolismo y la seducción del carro todavía son armas poderosas de convencimiento (Cas *et al.*, 2005), un mínimo de infraestructura básica de circulación parece ser un factor clave para la aceptación pública y, consecuentemente, de aceptación política de la bicicleta en términos de Banister (2008).

Gráfica 2
Ciclistas según el motivo que los haría utilizar la bicicleta con más frecuencia (%)



Fuente: Investigación sobre el Perfil del Ciclista 2015.

En ese sentido, este resultado revela que, la promoción del uso de la bicicleta a través de la creación de infraestructura ciclovía, puede ser uno de los puntos clave en la difusión del uso de esta modalidad en las metrópolis brasileñas; de forma que, las personas que aspiran a utilizar la bicicleta como medio de transporte, en detrimento de las modalidades motorizadas, encuentre las condiciones necesarias para realizarlo.

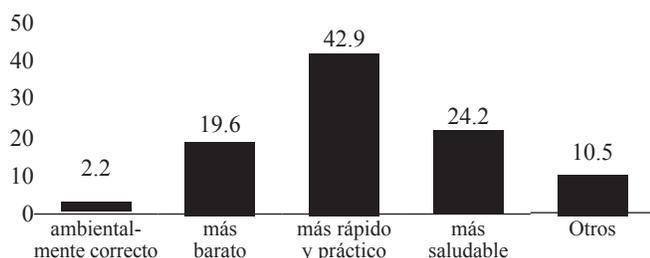
La elección de la bicicleta, en algunos de los desplazamientos, ya está predominantemente determinada por la rapidez y practicidad que aparece como respuesta de 42.9% de los entrevistados (Gráfica 3). Como motivación principal, para comenzar a utilizar la bicicleta, prevalece en nueve de las diez ciudades investigadas. Aunque la diferencia sea pequeña, la excepción fue Brasilia, en donde 32.3% de los ciclistas apuntaron, como motivo para comenzar a utilizar la bicicleta, el hecho de ser “más saludable” y 30.9% porque “es más práctico y rápido”.

Algunas ciudades se destacan en relación a este motivo. Manaus, por ejemplo, fue la ciudad con mayor número en la respuesta “es más práctico y rápido”, con 55.3%, seguida de Recife (51.4%) y São Paulo (47.6%).

En relación con el motivo para permanecer utilizando la bicicleta como medio de transporte, la razón “es más práctico y rápido” fue la respuesta de 44.6% de los

⁶ Dato disponible en el Núcleo de Estudios Poblacionales de la Universidad Estatal de Campinas-UNICAMP: http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docs/pdf/ABEP2008_1766.pdf.

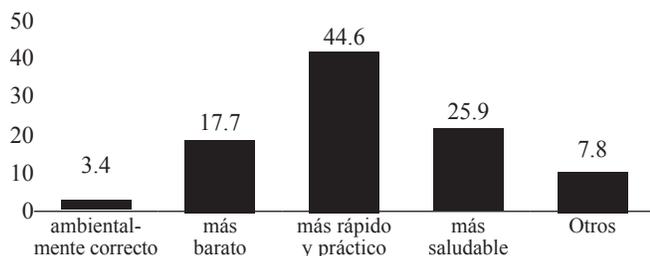
Gráfica 3
Ciclistas según el motivo por el cual comenzaron a utilizar la bicicleta como medio de transporte (%)



Fuente: Investigación sobre el Perfil del Ciclista 2015.

ciclistas brasileños (Gráfica 4). Sobre esta dimensión, parece existir, con el paso del tiempo, una conservación de este motivo como el principal para el uso de la bicicleta como medio de transporte en Brasil. Cuando comparamos la respuesta a este aspecto, según la cantidad de tiempo que las personas utilizan esta modalidad, el porcentaje registra una ligera pero importante diferencia. Esto se evidencia al constatar que, entre los adeptos más recientes (menos de seis meses), 42.8% de los usuarios apuntaron que, continuar utilizando la bicicleta como medio de transporte, se debe a la rapidez y practicidad; mientras que, entre los adeptos más antiguos, este porcentaje es de 44.2%.

Gráfica 4
Ciclistas según el motivo por el cual continúan utilizando la bicicleta como medio de transporte (%)



Fuente: Investigación sobre el Perfil del Ciclista 2015.

Esta constatación indica, en primer lugar, la fuerza de este motivo tanto para la elección de la bicicleta, como para la continuidad en su uso. En este caso, podemos plantear la hipótesis explicativa de que, en el largo plazo, el usuario encuentra también mejores condiciones para el desplazamiento, debido, entre otras causas, a la adaptación al ambiente de circulación –que incluye infraestructura y condiciones de tránsito a veces hostiles– resultando en una mayor percepción de seguridad y de disminución del tiempo de trayecto –tal vez cierta resiliencia.

Aunque, para encontrar el lugar de la practicidad y de la rapidez, en el acto de pedalear, debemos tomar en cuenta algunos otros puntos. Primeramente, las reglas de tránsito del ciclista son más simples que las de los conductores de vehículos motorizados –dada la baja velocidad y complejidad involucradas en el acto de pedalear. La bicicleta es todavía un equipamiento mecá-

nico mucho más simple que el vehículo motorizado, lo que permite una más fácil conducción, estacionamiento,⁷ manutención y arreglo.

En relación con la rapidez, hay dos consideraciones importantes que hacer. Para pequeños trayectos, la bicicleta es la modalidad que permite mayor velocidad. En las áreas urbanas, “la bicicleta puede, muchas veces, ser más rápida que otros modos de transporte y permitir a los ciclistas evitar congestionamientos” (Kalter, 2007 *apud* Heinen, Wee, Maat, 2010: 59).

Los datos de la investigación en cuestión demuestran, sin embargo, que tanto para iniciar como para continuar pedaleando, practicidad y rapidez son los dos ítems que notoriamente justifican las motivaciones de los ciclistas actuales. Además, la adopción de la bicicleta como medio de transporte, por parte de los individuos, es un proceso continuo de adaptación; sea a las condiciones urbanas, a las reglas de tránsito y a las características del vehículo.

La utilización intensiva de la bicicleta –como vimos antes– parece indicar también una asimilación de las ventajas y una adaptación a los problemas enfrentados por los ciclistas en sus viajes cotidianos. Una de las grandes cuestiones levantadas por la investigación se refiere a la seguridad en relación al acto de pedalear. La seguridad ciclística, real o percibida, es uno de los asuntos más discutidos en el tema y “muchas de las respuestas contradicen el sentido común” (Hunt, Abraham, 2007: 457).

A través de los resultados fue posible constatar, por ejemplo, que los ciclistas más antiguos tienden a minimizar la falta de seguridad en el tránsito como un problema enfrentado en el día a día. Mientras éste es un problema apuntado por 22.1% de los que pedalean hace menos de seis meses; entre los que utilizan la bicicleta hace más de cinco años, ésta es una preocupación para 19.4%. Al comparar estos dos grupos, también encontramos diferencias en relación a la percepción de la falta de infraestructura como un problema. En el caso del grupo de ciclistas recientes, éste es un problema para 30% de ellos. Y para los más antiguos, la falta de infraestructura es un problema para 25.5%.

Por otro lado, al ser cuestionados sobre lo que los haría pedalear más, casi la mitad de los entrevistados en todo Brasil, escogieron la respuesta “más infraestructura viaria”. Podemos entender que parte de esa respuesta se asocia a la seguridad que la infraestructura ciclovial da al ciclista; percepción que se minimiza con el paso del tiempo, tanto en relación al acto de pedalear y al control de la bicicleta en la vía, como en cuanto a la seguridad asociada a la protección del tránsito de vehículos y de accidentes originados en sus proximidades.

La respuesta “más seguridad en el tránsito” fue la respuesta más escogida en Manaus (40.7%) y Niterói

⁷ El estacionamiento de bicicletas puede hacerse en diversos tipos de mobiliario urbano, lo que, aunque sea malo para el medio ambiente urbano, es una opción muy utilizada en Brasil, en donde falta este tipo de infraestructura.

(37.9%), seguida de “más infraestructura ciclovía” en ambos casos (38.7% y 34.5% respectivamente). En ese sentido, es posible considerar que, la adaptación del ciclista, está muy ligada a la disponibilidad de infraestructura.

Conclusiones

Se trata de la primera investigación nacional de Brasil, que tomó como base los datos de los ciclistas urbanos de diez ciudades en las cinco regiones del país. Además de ser pionera, la investigación permitió la creación y consolidación de una red de investigadores, además de unir a la academia y al tercer sector.

El análisis de los datos consideró una muestra de 0.015% de la población de las ciudades, totalizando 5,012 cuestionarios aplicados, y analizó los perfiles socioeconómicos de los encuestados, así como sus motivaciones hacia hábitos de locomoción.

El trabajo hace también un breve análisis de la literatura sobre hábitos de locomoción y motivación de viaje, a fin de entender mejor lo que motiva a los ciclistas urbanos de Brasil.

De los datos socioeconómicos, es posible identificar que el ciclista brasileño se desplaza en bicicleta con gran frecuencia (73.8% respondieron que andan en bicicleta cinco o más veces por semana).

Es evidente la importancia de la infraestructura ciclovía como incentivo para el uso de la bicicleta, dado que confiere mayor seguridad en el tránsito. En relación con los problemas enfrentados, casi la mitad de los entrevistados en todo Brasil, escogieron la respuesta “más infraestructura viaria”, lo que corrobora de manera relevante que la infraestructura, seguida por los problemas de seguridad pública, están bastante presentes en Brasil.

En relación con la motivación al uso de la bicicleta, 44.6% de los ciclistas, la atribuyen al hecho de que la bicicleta es una modalidad práctica y rápida, lo que permite también que, con el paso del tiempo, este motivo sea, además, el más mencionado para que los ciclistas permanezcan usando la bicicleta.

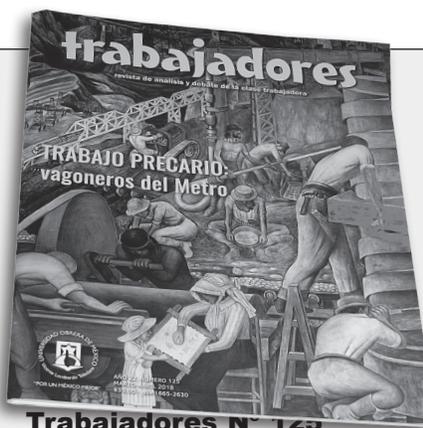
En lo que concierne a la intermodalidad, apenas 26.4% de los ciclistas brasileños utilizan la bicicleta en combinación con otro modo de transporte en los trayectos semanales, lo que se presenta como un índice bajo y también irregular en todo Brasil.

Consideramos que la producción de información y conocimiento sobre el uso de la bicicleta, en las grandes ciudades brasileñas, es parte esencial del proceso de planeamiento de las ciudades, en la medida en que puede calificar la discusión sobre la incorporación de principios y directrices relacionadas al transporte activo en el proceso de planeamiento de las ciudades.

Este artículo pretende, en consecuencia, no solamente agregar más información y mayor conocimiento al debate sobre la movilidad en bicicleta, sino, también, empoderar a la sociedad para discutir seriamente nuevos caminos para la movilidad urbana en Brasil.

Bibliografía

- ANDRADE, V., H. HARDER, O. B. JENSEN y J. C. O. MADSEN. *Bike Infrastructures. Architecture and Design*, Aalborg, Universidad de Aalborg, 2011.
- BANISTER, David. “The Sustainable Mobility Paradigm” en *Transport Policy*, Vol. 15, 2008, pp. 73-80.
- CASS, N. *et al.* “Social Exclusion, Mobility and Access” en *The Sociological Review*, Vol. 53, 2005, pp. 539-555.
- FERNÁNDEZ HEREDIA, A., A. MONZÓN y S. JARA DÍAZ. “Understanding Cyclists’ Perceptions, Keys for a Successful Bicycle Promotion” en *Policy and Practice*, No. 63, 2014, pp. 1-11.
- HAGEN, J., Z. LOBO, V. ANDRADE, J. M. RODRIGUES, F. U. MARINO, G. PINHEIRO y B. BINATTI. “Cycling in Brazilian Cities: Results from an Innovative Survey” en *Ruedalab*, Congreso Latinoamericano sobre Ciclismo Urbano-Sostenibilidad Urbana y Regional, Bogotá, 2016.
- HEINEN, Eva *et al.* “Commuting by Bicycle: An Overview of the Literature. Transport Reviews” en *Transnational Transdisciplinary Journal*, Vol. 30, N° 1, 2010, pp. 59-96.
- HUNT, J. y J. ABRAHAM. “Influences on Bicycle Use” en *Transportation: Planning, Policy, Research, Practice*, Vol. 34, 2007, pp. 453-470.
- JOHNSTON, R. “The Urban Transportation Planning Process” en *The Geography of Urban Transportation*, 2004, pp. 115.
- LARSEN J. y A. EL-GENEIDY. “A Travel Behavior Analysis of Urban Cycling Facilities in Montréal, Canada” en *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, Vol. 16, N° 2, 2011, pp. 172-177.
- MARINO, F. U., P. P. M. BASTOS y V. ANDRADE. “Active Mobility in Brazil: Advances in the Scientific Literature” en *Mobile Utopia: pasts:presents:futures*, Lancaster, Universidad de Lancaster, 2017, pp. 24-25.
- RIETVELD, P. y V. DANIEL. “Determinants of Bicycle Use: Do Municipal Policies Matter?” en *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 38, N° 7, 2004, pp. 531-550.
- RODRIGUES, J. “Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil?” en *Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas*, Rio de Janeiro, Fundación Heinrich Böll, 2016.
- SÁ, T. *et al.* “Socioeconomic and Regional Differences in Active Transportation in Brazil” en *Revista de Saúde Pública*, 2015.
- SCHWANEN, T. y R. PEREIRA. *Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo*, Textos para Discussão, Brasília, IPEA, 2013.
- TRANSPORTE ATIVO. *Perfil do ciclista brasileiro. Parceria nacional pela mobilidade por bicicleta*, 2015, en: <http://transporteativo.org.br/wp/2015/11/27/conheca-quem-usaa-bicicleta-no-brasil/>. Consultado: 29 abril 2018.
- WASELFSZ, J. J. *Mapa da violência. Acidentes de trânsito e motocicletas*, Rio de Janeiro, CEBELA/FLACSO-Brasil, 2013.
- ZHANG, J. y V. ACKER. “Life-Oriented Travel Behavior Research: An Overview” en *Transportation Research Part A*, N° 104, 2017, pp. 167-178.



Trabajadores N° 125
 Venta y suscripciones: Universidad Obrera de México
 “Vicente Lombardo Toledano” A. C., San Ildefonso 72
 Centro Histórico, 06020 Ciudad de México
 Tels: (55) 57024087, 57024387, 57024207 y 57025443
 Correls: uniobrera@uom.edu.mx
 dif_cultural@uom.edu.mx
 Página: <http://www.uom.edu.mx>

Movilidades alternativas y espacios públicos eventuales

CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, RNIU, Puebla, México

Diego Roldán*

Las movilidades han sido una problemática abordada desde diversos puntos de vista (Urry, 2007; Delgado, 2007). A lo largo de las últimas décadas, las ciencias sociales protagonizaron un giro espacial (Soja, 1999) y otro de las movilidades (Sheller, 2017). Sin dudas, uno de los componentes fundamentales de esta conceptualización, orbitaron alrededor de la relación tensa entre la cuestión ambiental y el transporte motorizado (Sheller y Urry, 2006). La idea de desarrollar formas no hegemónicas de movimiento en la ciudad, capaces de satisfacer los deseos y necesidades de sus habitantes, a partir de formas de movilidad alternativas a la hegemonía del automóvil, provocó distintas transformaciones en los entornos urbanos. En principio, estas nuevas modulaciones de las trayectorias urbanas, crearon una reconceptualización y una reapropiación de los espacios públicos, tanto por parte de los planificadores urbanos, como de los usuarios de la ciudad (Bearney, 2010). Sin lugar a duda, la calle es el espacio público más importante, tanto en conectividad, como en dimensión de las ciudades contemporáneas. Sin embargo, su uso estaba restringido a la circulación automotriz, siendo destinada una porción muy menor a la circulación peatonal. Mientras los modelos del urbanismo funcional, lanzados durante la posguerra por Le Corbusier en Europa y Robert Moses en Estados Unidos, mantuvieron su predominio, la calle, desde el punto de vista de la planificación, fue el reino del automóvil. El derecho a la ciudad de los habitantes era, en realidad, el derecho a la ciudad de los habitantes con automóvil. Con el incremento de las preocupaciones ambientales y las múltiples problemáticas derivadas de una creciente densidad del flujo automotor y una infraestructura con serias dificultades de ampliación, se idearon nuevas alternativas a la movilidad centrada en el motor y el transporte privado y público. Algunas de estas políticas incluyeron la suspensión de la circulación de vehículos motorizados en distintas áreas de la ciudad y su salida en horas y días determinados. Pero, también, pusieron de

relieve la ductilidad de un medio de transporte, históricamente menospreciado y rechazado, como una forma de unir trayectos dentro de la ciudad: la bicicleta (Vasconcelos, 2010).

La idea de promover un tipo de circulación no motorizada, tanto basada en la bicicleta, como en la movilidad peatonal, configuraron una nueva forma de entender lo moderno. Ya no se trató de una modernidad sostenida, necesariamente, en la velocidad y el proceso de compresión tiempo-espacio (Harvey, 1990), sino de una forma de movilidad que priorizara la calidad de vida de la población urbana. En efecto, con la explosión y la expansión de las movilidades alternativas, la velocidad de la circulación cede su posición privilegiada al cuidado del ambiente por un transporte no contaminante, la preservación de la salud física de los ciudadanos, a través de un cierto ejercicio, la mayor accesibilidad debido al menor coste relativo de los medios de locomoción no motorizados, la descompresión de los flujos de la movilidad urbana (en circulación, un automóvil ocupa el espacio de ocho bicicletas) y el acrecentamiento de la infraestructura del estacionamiento, a partir del uso de vehículos que comprometen menos espacio (en un aparcamiento de automóvil pueden dejarse veinte bicicletas).

Estas políticas de mejoramiento del ambiente y de la calidad de vida, a partir de la implementación de formas de movilidad sustentables, han tenido distintos antecedentes mundiales. En el caso de los países del Norte Global, la mayor parte de estos movimientos fue impulsada por ciertos grupos como Masa Crítica en San Francisco (Furness, 2010). El ciclo de peticiones y cierta planificación participativa de ciclovías y vías recreativas fue importante en esta experiencia. No obstante, los modelos de movilidad sustentable fueron promovidos, por distintos gobiernos locales, alrededor del globo. En gran parte, según las premisas de la *ciudad creativa*, difundidas por Richard Florida (2010), estos modos alternativos de circulación y movilidad fueron diseñados bajo los términos de la competitividad interurbana. Así, buena parte de las ciclovías fueron adoptadas como

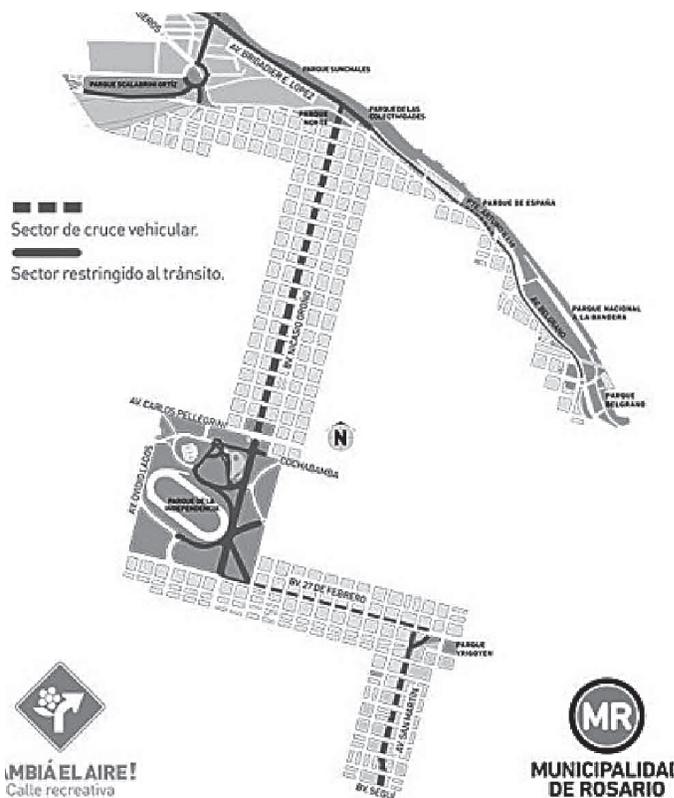
* CECUR-UNR-CONICET, Ocampo 3078, 2000 Rosario, Argentina. Correl: diegrol@hotmail.com.

un modo de darle, a la ciudad, un atractivo adicional capaz de seducir a un nuevo tipo de población, vinculada a las industrias creativas. Además, la promoción del uso de los medios de transporte no motorizados y, en particular la bicicleta, presta, a las ciudades, una carta de ciudadanía en los *rankings* de buenas prácticas de gobiernos orquestados por consultoras y organismos multinacionales. Mantener estos estándares y fórmulas de gobernanza, además, allana la solicitud de créditos en organismos dedicados a financiar políticas de mejoramientos de infraestructura urbana (Peck, 2015). Para gran parte de las ciudades del Sur Global, este tipo de políticas han sido habitualmente trasplantadas y, en consecuencia, han requerido del desarrollo paralelo de mecanismos de promoción para incentivar el uso de medios alternativos de movilidad. La mayoría de las grandes ciudades del Sur Global cuenta con un uso tradicional de la bicicleta, con fines de movilidad, vinculados a las clases populares. La bicicleta juega un rol fundamental en las movilidades de los barrios y asentamientos periféricos y los puntos en donde, la población popular, desarrolla sus actividades económicas. Sin embargo, hasta hace algunos años, las clases medias, habitualmente, utilizaban este tipo de medio de locomoción más con fines recreativos que con objetivos de movilidad. Actualmente, tanto los costos relativos del transporte público, como la inserción de los jóvenes de clase media en el mercado laboral, han fomentado el incremento del uso de la bicicleta como modo de movilidad (Dávila, 2012).

En este marco, las experiencias de ciclovías recreativas han sido uno de los impulsos positivos que ha procurado incentivar el uso de la bicicleta y los modos alternativos de movilidad. Las calles recreativas han sido diseñadas para generar un ambiente específico, despojado de los atributos de la ciudad motorizada y, por lo tanto, capaz de desarrollar, en los sujetos que la frecuentan, cierto deseo por estas movilidades no hegemónicas. Este trabajo procura abordar una de estas experiencias en una ciudad del Sur del Sur: Rosario. La segunda ciudad portuaria de la República Argentina comenzó a idear este tipo de dispositivos en 2010. Los planos en los que se analizan las actividades de la Calle Recreativa son múltiples: la promoción de unas movilidades alternativas, la producción de una forma-ambiente espacio-temporal para la apropiación ciudadana del espacio público, la diseminación de fragmentos de estilos de vida saludable en la población y la generación de una imagen particular de la relación ciudad-espacio público-recreación. La metodología de este trabajo consistió en una observación con participación prolongada por más de un año y la realización de entrevistas semiestructuradas a los usuarios de la Calle Recreativa y de modos de movilidad alternativos que, no necesariamente, frecuentaran este espacio.

Una propuesta de movilidades alternativas

Desde su inauguración en 2010, la Calle Recreativa de Rosario propone una ruptura en la trama y los ritmos



Mapa del Circuito de la Calle Recreativa.

urbanos. Se trata de un espacio público eventual que todos los domingos, entre las 8 hrs. y las 12:30 hrs., establece un perímetro en el que se suspende la circulación de los vehículos motorizados. Este hecho, genera las condiciones de posibilidad y un medio artificial, para la reapropiación del espacio público por parte de la circulación peatonal y las movilidades alternativas. El circuito de la calle configura un ambiente en el que es posible combinar la ejercitación física poco intensa y el paseo recreativo, ambos, bajo la guía de un estilo de vida saludable.

Según sus promotores, la Calle Recreativa implica la creación de “(...) un circuito recreativo, libre de autos y motos. Una alternativa masiva de convivencia permanente, encuentro, esparcimiento, vida saludable y actividad física para todos los ciudadanos” (Municipalidad de Rosario, Ordenanza. 9457, 16 de Noviembre de 2015). Este espacio alternativo, a la ciudad motorizada, se basó en una recuperación selectiva y adaptada de experiencias similares desarrolladas por otros municipios de América Latina: Bogotá, Medellín y Guadalajara. En las experiencias del transporte, la direccionalidad de la influencia de los modelos dibuja un patrón Sur-Sur, cuya marca de origen es la experiencia bogotana. La incidencia de los paradigmas anglosajones y europeos fue, en este caso, menos crucial. Asimismo, la Calle Recreativa se acopló a los usos previos de algunos espacios públicos. La notable

conurrencia de la Calle Recreativa¹ responde, sobre todo, a su ajuste a los esquemas locales de uso del espacio público.² El carácter experimental de esta política de movilidad puede corroborarse en la tardía aparición de la normativa. El municipio oficializó la Calle Recreativa tan sólo luego de comprobar su aceptación social y uso masivo.³

Una serie de espacios públicos relevantes son articulados por medio de la Calle Recreativa: el Parque Independencia, el Bulevar Oroño y la Costa Central y Norte del Paraná. Al aproximarse a la costa, el recorrido comienza a seguir los bordes irregulares de la ribera. La cuadrícula es sustituida por los polígonos, y las construcciones bajas y de mediana altura son relevadas por los edificios de alta gama de casi cincuenta plantas y ciento cincuenta metros de altura. El espacio establece una relación de monumentalidad espejada entre la ciudad y la naturaleza: por un lado, las grandes torres de oficinas y viviendas y, por el otro, el ancho río Paraná y sus islas.

Al comenzar la mañana, la Calle Recreativa está dominada por el silencio. Quienes se desplazan por el circuito pueden oír sus propios pasos golpeando el asfalto libre de motores. Poco después, la afluencia de caminantes y ciclistas produce otros sonidos, menos estridentes y acompasados con el ritmo de las actividades. La mayor parte de la movilidad es peatonal. Dentro de los vehículos se destaca la bicicleta, tanto las que provienen del sistema público “TuBiciMiBici”, como las privadas. Los modelos de paseo son los más utilizados. Menos numerosas son las bicicletas de carrera o montaña, aunque las llamadas playeras ocupan un lugar importante. Otros rodados comparten la diversidad de la Calle Recreativa: *rollers*, patines, *skates* y *longboards*. La Calle Recreativa apoya una diversidad de movilidad, dejando fuera de escena a las motorizadas. Esa variedad se apoya en modulaciones sustentables y basadas en el impulso corporal. Para muchos de los entrevistados, existe una seducción en caminar sobre la cinta asfáltica: “(...) te da cierto placer moverte por el medio de la calle, por el lugar donde siempre está lleno de autos” (Matías, 34). Los peatones y corredores eligen un ritmo de poca intensidad. Se permiten la conversación y la distracción. “Ésta es una instancia para seguirse moviendo, pero más tipo paseo.

A la Calle se viene a caminar, trotar, correr, hacer ejercicio, pero no hay apuros” (Ana, 31) El tipo de recorridos se desarrolla en grupos, son menos frecuentes los caminantes solitarios. Los grupos de pertenencia son variados: familia, amigos, compañeros de caminata, etc. Queda claro, en el ambiente generado por quienes se mueven en y mueven a la Calle Recreativa, que el ritmo no tiene exigencias y el objetivo es pasar la mañana de domingo en movimiento, pero sin expectativas ni velocidad. Sin embargo, algunos arriesgan que, a partir de estos trayectos, conocieron sus capacidades para caminar. Omar (45) afirma haber tomado consciencia de “(...) que podían caminar mucho más tiempo y recorrer distancias mucho más largas de lo que imaginaba (...) Estaría bueno poder hacerlo durante la semana, empezar a armarse recorridos a pie (...)”.

La Calle Recreativa se inauguró bajo una consigna imperativa: “Cambiá el Aire”. Además de una clara inscripción en la cuestión de un estilo de vida saludable, el recorrido propone un corte con las actividades y los ritmos desplegados semanalmente. El municipio procura lograr que, parte de los ciudadanos y algunos visitantes ocasionales, se apropien de uno de los espacios públicos con usos menos diversificados en el esquema de la ciudad funcionalista imaginada por Le Corbusier. Esas calles y esas avenidas siempre ocupadas por automóviles y motocicletas. A pesar del ritmo suave, la movilidad es constante. Excepto cuando el tráfico automotor de las calles perpendiculares lo demanda, casi nadie se detiene. En ocasiones no sólo la interrupción de la continuidad es motivada por el tráfico, también el reconocimiento mutuo de transeúntes y ciclistas es excusa para la detención.

De lo dicho hasta aquí, este tipo de usos e interacciones implica el cumplimiento de los objetivos de este tipo de espacios: la reducción de la contaminación ambiental y sonora, la promoción de la actividad física, el incremento de la interacción y la cohesión social. La Calle Recreativa está especialmente dirigida a un grupo de población sedentaria, quienes habitualmente utilizan vehículos motorizados para desplazarse. Los hábitos laborales y de movilidad son alterados, tanto por el fin de semana, como por la Calle Recreativa que ubica al cuerpo en una cinta imaginaria de movimientos leves, pero constantes. Quienes participan de estos movimientos hacen, del paseo, un motivo para ejercitarse y establecer algún tipo de relación con un estilo de vida saludable. El objetivo y el sentido de la movilidad en la Calle Recreativa están depositados en el movimiento mismo o en el bienestar que produce la movilidad corporal en espacios abiertos. La idea de oxigenación, expuesta en el lema “Cambia el aire”, aparece como un esquema de gubernamentalidad que trabaja a partir del deseo de salud y bienestar que utiliza el medio producido por la Calle Recreativa. El ambiente generado por la Calle Recreativa forma una postal eventual de un circuito construido sobre calles que conectan distintos espacios públicos y que muestra las posibilidades, todavía experimentales y acotadas, de unas movilidades alternativas, sustentables y saludables.

1 Desde su inauguración, el 10 de octubre de 2010 hasta abril de 2012, en un total de 68 jornadas, la Calle logró movilizar alrededor de 1.400.000 usuarios.

2 Inaugurado en 1868, bajo la designación de Bulevard Santafesino, el trayecto de bulevar Oroño cuenta con más de un siglo de tradición. Se trataba del espacio de exhibición y paseo de las elites de la ciudad que vinculaba sus imponentes mansiones y *petits hotels* de estilos europeizantes con los jardines del Parque de la Independencia. Sus usos fueron variando a lo largo del siglo XX, conforme se democratizaron las apropiaciones de los espacios urbanos.

3 Según los datos de la Red de Ciclovías Recreativas de las Américas, el circuito rosarino se extiende a lo largo de 28 kilómetros, semanalmente reúne a 43 mil personas, de las cuales, 34% utiliza bicicletas, 50% son peatones-corredores y 15% patinadores. Allí, se practican diferentes actividades, determinadas por los espacios de descanso y lúdico-deportivos, puntos de Salud y Bienestar y una Bici-Escuela. Asimismo, se desarrollan clases de ritmos, se alquilan bicicletas y tandems, se comercializan jugos naturales, se desarrollan actividades culturales y espectáculos infantiles.

Composición y ritmo de los flujos

Pese a las diferencias en los medios de locomoción, los ritmos tienden a cierto acompasamiento. Los desacoples son pequeñas fallas dentro del medio, grupúsculos o individuos que se desprenden del conjunto. Estos diferenciales aparecen, con frecuencia, en las primeras horas de la mañana. Luego, cuando la calle está llena, son casi imposibles. En algunos tramos, la proximidad de los sujetos que se mueven es notable. Los cuerpos casi parecen rozarse. Comparten, tanto el espacio, como el tiempo del movimiento. Aun sin interactuar de forma explícita, configuran un mismo flujo que tiende a establecer patrones de semejanza y sincronización. Como si dentro de la calle hubiera dibujado un sistema de andariveles, los vectores de las trayectorias trazan paralelas con los cordones de las veredas. Este tipo de fórmulas de coexistencia en movimiento impone cierta homogeneidad en el flujo, pero hacen de este espacio un lugar libre de colisiones. “Siempre vengo a la Calle Recreativa. Nunca presencié un accidente o un choque. Aunque la gente que viene es la misma que en la semana anda en auto, acá las personas parecen tener otra consciencia, otra forma de manejarse” (Elvira, 49). Nuestra hipótesis es que, esta sensación de seguridad vial, la genera el medio artificial que propone el circuito y el ritmo sosegado que se impone de modo indirecto a las movilizaciones, tanto de rodados, como de peatones.

Los usuarios y las usuarias de la Calle Recreativa abarcan un espectro caracterizado por su amplitud y diversidad. Desde el punto de vista etario, las presencias se despliegan desde la primera infancia hasta los adultos mayores. La *naturaleza familiar y heteronormativa* del paseo hace que esa diversidad se exprese en un marco delimitado. Las formas de movilidad con mayor compromiso corporal quedan reservadas para los adolescentes y adultos jóvenes. Todos recorren el espacio según sus necesidades y posibilidades. Quienes se ubican en los extremos del espectro etario tienden a colocarse sobre las veredas y su presencia es menos frecuente en la cinta asfáltica. La mayoría argumenta que prefieren esa posición por precaución frente a posibles colisiones con rodados ubicados a sus espaldas.

Las posiciones sociales se presentan más homogéneas. Las capas medias monopolizan el espacio de la Calle Recreativa. Los signos de información del estatus social tienden a mostrar mayor elevación en la medida en que, el paisaje urbano de la costa centro-norte, tiende a sofisticarse. Esto, evidencia cierta proximidad entre las residencias de los caminantes y el tramo que eligen de la Calle Recreativa.

La hegemonía de la clase media apenas es interrumpida por la presencia insignificante y, la mayor parte del tiempo, discreta de los sectores populares. Pero el solo hecho del paso de esos pequeños grupos disonantes, con la homogeneidad de clase, establece un alerta perceptivo. Esa discontinuidad en el flujo y su percepción es performada a través de la mirada de los usuarios dominantes del espacio social de la Calle Recreativa: varones, adultos jóvenes, blancos y de clase media. Esos gestos

buscan recolocar, a los agentes populares, en un margen dentro del flujo. Estos agentes concurren a esos espacios sin las vestimentas funcionales que caracterizan el atuendo de la clase media. Sus comportamientos y corporalidades se exhiben más aleatorios que los del resto de los paseantes. Son un elemento de diferenciación simple para la mayor parte de la concurrencia: una especie de incrustación, una alteridad y una alteración del *continuum* socio-simbólico de cuerpos-vestimentas-movimientos. Como puede apreciarse, el entorno recreacional reproduce ciertas jerarquías sociales y urbanas que se expresan en el mismo recorrido y en los modos de apropiación de los usuarios del circuito.

La Calle hace posible performar recorridos turísticos, dirigidos a una población con cierta posición social y afición a las actividades físicas y los estilos de vida saludables. En el plano organizativo y desiderativo, estas propuestas de calles o vías recreativas tienen por objetivo la restitución de los lazos, las interacciones y la cohesión social. En el espacio de las prácticas, la Calle Recreativa ha ensayado ampliar sus límites hacia el sur de la ciudad. Sin embargo, sus efectos sobre las poblaciones de la periferia y la integración de los usuarios, que prefieren el área centro-norte, aún es baja. Posiblemente, la fragmentación urbana y la segmentación social, entre estas zonas y poblaciones, sean, en gran parte, frutos de la planificación del recorrido que excluye a una porción significativa de la zona sur y a todo el oeste de la ciudad. En esos espacios, residen las clases populares de Rosario. Ese paisaje urbano contrasta con el extremo norte de la vía recreativa, en donde las infraestructuras ferro-portuarias, en desuso y abandono, han sido recuperadas y recualificadas para la construcción de un interface de espacios públicos y emprendimientos inmobiliarios de alta gama que, en conjunto, conforman los dispositivos de expansión de la nueva urbanización post-ferroportuaria y post-industrial de Rosario. En esa zona, se asienta una población de alto poder adquisitivo y estatus social, formada por profesionales y empresarios. Allí, coinciden las partes más altas del espacio urbano y el espacio social (Wacquant, 2018), formando la utopía de la ciudad creativa (Florida, 2010). Puerto Norte, el emblema de esta renovación, es un emplazamiento tan sólo conectado con la trama urbana por grandes avenidas, en las que, la circulación automotriz, se impone. Además, su morfología, disposición



Patinadores en Bulevard Oroño

y tamaño, contrastan con el resto de las edificaciones aledañas. Rodeadas de espacios públicos, emergen comunidades cerradas sobre sí mismas y con poderosos rasgos heterotópicos (Scarpacci, 2014). Taludes y rejas limitan los accesos a las torres de departamentos, detrás de esos perímetros medran mundos sociales de separación y asilamiento (Elquezabal, 2018).

Imagen urbana y circuito de espacios públicos

La Calle Recreativa de Rosario es un ejemplo del ideal de producción de espacio público de la planificación urbana estratégica. Para Manuel Delgado (2007), los espacios públicos son los lugares para la construcción de una imagen de la ciudad que se monta sobre los sectores urbanos más renovados y menos problemáticos. Sobre esas infraestructuras, prácticas y agentes socio-culturales, se instala la premisa de la emergencia de un nuevo espacio público comunitario y sin fisuras, capaz de expresar una totalidad social coherente y cohesionada. Los cuerpos y rodados siguen vectores de direccionamiento Sur-Norte (predominante) y Norte-Sur (minoritario). Dentro del circuito, existen distintos espacios que pueden utilizarse con objetivos diferentes. De Sur a Norte, la primera estación sobre la calle San Martín está compuesta por una pequeña red callejera que hace las veces de cancha-escuela de tenis. El espacio es, más o menos, nuevo. Entre los habitués, de ese tramo del paseo, ha despertado más curiosidad que deseos de tomar clases de tenis. Esas atracciones son barriales. Es improbable que, los usuarios del extremo norte del circuito, tengan deseos de dirigirse hasta el extremo sur para participar de este tipo de actividades. Lo inverso suele ser, incluso, frecuente.

Como lo anticipamos, la mayor parte del circuito posee un potente sentido sur-norte, demostrado en la primera fracción del recorrido. Las Avenidas San Martín y 27 de Febrero no tienen interrumpida la traza vehicular, para automotores y motocicletas, que corre con dirección norte-sur. Esta orientación, como un síntoma, revela el punto de llegada. El norte magnético de la brújula, que ordena los flujos del circuito, está configurado alrededor de las nuevas urbanizaciones y el espacio público de la costa. Allí, las instalaciones del viejo puerto y las antiguas empresas cerealeras, fueron sustituidas por los extraordinarios emprendimientos inmobiliarios y una rambla consecutiva de espacios públicos. De un lado, la renovación de Puerto Norte funciona como una gran y seductora escenografía urbana y, del otro, el río Paraná opera como una imponente y atractiva postal natural. En los tramos septentrionales del circuito, paisaje urbano y natural, generan dos imágenes retóricamente grandilocuentes.

Desde una perspectiva cenital, el flujo de movilizaciones desplegadas sobre la Calle parece estar entubado. Es muy difícil recorrer el circuito mediante atajos, dado que su configuración apenas si cuenta con algunas lateralidades. Hasta cierto punto, podría pensárselo como una *calle de dirección única*. La mayor parte de las desviaciones del circuito central se producen en el Par-

que de la Independencia, en donde, algunas de las vías interiores, son utilizadas como parte de la Calle. Sin embargo, como no se trata de zonas afectadas por el recorrido de los cuerpos, quedan un poco ocultas y des-afectadas de los usos principales.

El primer tramo del trayecto se desenvuelve sobre la Avenida San Martín desde Bulevar Seguí hasta la Avenida 27 de Febrero y la intersección de San Martín y 27 de Febrero hasta la de esta última con Bulevar Oroño. Es una zona residencial y comercial. Esta parte sur del trayecto dista de ser la más frecuentada. Las movilizaciones no son masivas ni variadas. La animación más contundente y sostenida principia en la intersección de 27 de Febrero y Bulevar Oroño, en donde el flujo es amenizado por el escenario del primer espacio verde de gran porte de la ciudad. Allí emergen los espacios públicos, el antiguo predio de la Sociedad Rural, el Hipódromo y el Museo de la Ciudad. Este tramo culmina, junto con el Parque Independencia, en la intersección con la Avenida Pellegrini. En este segmento, es posible observar las primeras estaciones destinadas a diferentes actividades físicas, lúdicas y recreativas. Sin dudas, de ese tramo, el punto más atractivo y con mayor número de participantes, es la Escuela de Ritmos y, en especial, las clases de zumba. La concurrencia es, casi en su totalidad, femenina. Son contados los varones que se suman a la danza guiada. En ese mismo sector, hay un pequeño puesto de venta de jugos saludables montado por Economía Solidaria y un taller de reparación de bicicletas. La zona de Oroño, entre Pellegrini y el Parque Norte, no ofrece mayores atractivos verdes. Tan solo el bulevar aparece como un lugar a transitar y a los costados se levantan las suntuosas construcciones de las élites de comienzos del siglo pasado. Esta área posee una gran animación y genera mucho interés.

Cerca de los últimos tramos de Oroño, llegando a la playa de maniobras del Ferrocarril y en las inmediaciones del Parque Sunchales, se emplaza una Estación del Bienestar. Allí, se realiza una promoción de la salud y de la prevención de las enfermedades cardiovasculares, a través de la actividad física y el movimiento. Estudiantes avanzados y graduados recientes de las universidades privadas de la ciudad, con carreras de medicina y kinesiología, toman la presión arterial, controlan el ritmo cardíaco y practican ejercicios de elongación con quienes deseen participar.

La Calle Recreativa intenta no sólo recrear los cuerpos, sino, también, los lazos sociales. Se presenta como un espacio comunitario y de integración participativa. En donde, aparentemente por cuatro horas en las mañanas de domingo, las distinciones sociales se vuelven confusas, permeables, porosas y fluidas. Este hecho, como hemos observado en el apartado anterior, es más un desiderátum de los organizadores de este circuito, que una constatación que pueda hacerse de su funcionamiento.

En definitiva, la Calle Recreativa confirma las imágenes del poder social y urbano de la ciudad. Atravesada por un flujo de movilizaciones protagonizadas por las clases medias, el circuito enlaza las zonas más patrimonializadas y las más recualificadas de Rosario, las mansiones y *petitis hotels* de las elites de comienzos del siglo XX

y las torres-*countries* de comienzos del siguiente, los espacios verdes inspirados en el paisajismo francés decimonónico y las cadenas de espacios públicos desarrolladas en correlación al urbanismo arquitectónico catalán de los años 1990, el Museo de Bellas Artes con un pórtico de columnas rectas y el Museo de Arte Contemporáneo que recicla los cuerpos cilíndricos de un elevador de granos. Desplegado sobre Bulevar Oroño, el corazón del recorrido espeja las imágenes urbanas de dos ciudades: la Rosario agroexportadora de fines del XIX y comienzos del XX y la ciudad post-industrial y post-ferroportuaria de inicios del XXI. Dos postales protagonizadas por las elites y sus lugares de residencia y paseo.



Grupo Ciclistas en tramo Puerto Norte.

Palabras finales

Al recordar su infancia berlinesa y el parque de Tietgarten, Walter Benjamin (1982) afirmó: “[i]mporta poco saber orientarse en una ciudad. Perderse, en cambio, en una ciudad, como quien se pierde en un bosque, requiere aprendizaje.” Estas operaciones son realmente complejas en el itinerario que proponen circuitos como la Calle Recreativa de Rosario. Allí, perderse, no sólo requeriría una práctica de evasión y aprendizaje, sino que, en el interior del circuito, tales tentativas resultarían casi infructuosas. Desde la señalización que establece el rumbo de los peatones, ciclistas, patinadores, etcétera, con el mismo sentido en que circulan habitualmente los automóviles, hasta la masa de personas que asume esos mandatos en sus desplazamientos, la Calle Recreativa genera un universo cerrado sobre sí mismo, un flujo entubado, en el que perderse resulta imposible. Pese a estas limitaciones, para ejercitar las artes del extravío-extrañamiento benjaminiano, para construir los enunciados peatonales decertonianos (De Certeau, 1999) o las derivas debordianas (Debord, 1999), la Calle Recreativa se configura en un universo, a través del cual, es posible conocer y comprender un fragmento de la ciudad, las corporalidades y las movilidades que allí se promueven y activan.

Paradójicamente, la negación de la circulación lecorbusieriana que propone la Calle, trastoca a los agentes, las modalidades y las velocidades de la circulación, pero al emplazarse sobre la misma infraestructura y mantener sus puntos clave activos, su funcionamiento queda aprisionado por la lógica circulatoria del sistema de calles urbanas. Se cambian los actores, los vehículos, los ritmos y las velocidades, pero no se modifica el escenario y gran parte de la lógica permanece inalterada. No obstante, las transformaciones son lo bastante significativas como para brindar una instantánea matinal y dominguera de un fragmento móvil de la ciudad. Sobre esa parte se compone una imagen que la ciudad desea mostrar, una exhibición de distintas postales de las fases de un proceso, de modernización de las infraestructuras y paisajes, que continúa abierto.

La Calle Recreativa busca convertirse en un espacio para el encuentro y resocialización comunitaria absolutamente inclusivo. Se propone como un espacio público eventual, casi una heterotopía a la Foucault (1967). En ese *espacio otro o diferente*, encuentra expresión una parte del espacio social, una parte del espacio urbano, una parte del paisaje natural y una parte de las movilidades de la ciudad, pero, precisamente, se trata de la *parte hegemónica*. La Calle Recreativa configura una reafirmación de la clase media blanca, la familia heteronormativa, las vías que conectan los espacios verdes y públicos anexos a las viviendas de las élites de comienzos de los siglos XX y XXI, del paisaje ribereño *natural*, o mejor, post-ferroportuario, surgido del desmontaje y reconversión de muelles, galpones, elevadores de granos, etcétera, en espacios públicos polifuncionales y de las movilidades-corporalidades que eligen un estilo de vida que define al movimiento como uno de los pilares de la salud y el equilibrio energético. Mientras en sus márgenes queda la ciudad menos renovada, las plazas barriales, los arroyos del sur y el norte de la jurisdicción, las calles con viviendas menos lujosas, los cuerpos no tan saludables y las formas de concebir el descanso por fuera de un medio que fomenta el *perpetuum mobile* gubernamentalmente organizado.

Además, la promoción de las movilidades alternativas no alcanza más que a los usuarios habituales de automóviles que, por un día y unas horas, prescinden de ese vehículo para desplazarse. Pero que, una vez culminada esa experiencia eventual y acotada, vuelven a emplear sus medios de locomoción motorizados. De forma que, los esquemas de vida saludable y recreación no motorizada, tienden a durar lo que el ambiente artificial de la vía recreativa. Hemos comprobado a través de las rondas de entrevistas que, la mayoría de los usuarios, como Omar, a lo sumo experimenta un deseo de ensayar moverse con estas reglas eventuales en su vida cotidiana. Pero que, debido a las exigencias de ese otro medio que es la ciudad inundada por vehículos a motor y con horarios y desplazamientos muy estrictos, prefieren volver a sus costumbres más tradicionales. “Esto es lindo, pero no me imagino yendo a pie o en bici al trabajo. Me da la impresión que no llegaría nunca” (Juan Pablo, 38).



Tramo Norte de la Calle Recreativa Rosario.

En el otro extremo del espectro social, los sectores populares que, habitualmente, se desplazan sirviéndose de la bicicleta y de la caminata como medios de movilidad, no frecuentan este espacio. Les parece un lugar que prolonga los esfuerzos de desplazamiento invertidos en sus jornadas de trabajo y que, además, no tiene puntos de contacto con el espacio en el que residen. “Mirá si voy a querer ir a pedalear un domingo a la mañana, si todos los días tengo que hacerlo para llegar al trabajo. Además, la zona no me queda cerca” (Ramón, 52). Como muchas de las políticas de promoción de utilización de la bicicleta en América Latina (Bochud, 2016), la Calle Recreativa de Rosario está forjada por paradojas. Por un lado, el intento de incluir socialmente a diversos usuarios del circuito y la dificultad para extender el tipo de usuarios más allá de las clases medias y medias altas. Por otro, la idea de reforzar esa imagen de ciudad con atracciones para esos grupos sociales que constituyen los ciudadanos con capacidad adquisitiva, quienes pueden darle vida a la ciudad a partir de sus emprendimientos y sus modos de vida. En este tipo de políticas, el derecho a la ciudad y la justicia espacial, parecen emplazarse en un primer plano argumental y retórico y ocupar un modesto segundo lugar en el espacio de las prácticas y relaciones sociales (Soja, 2014; Bret, Gervais-Lambony, Hancock, Landy, 2016).

Bibliografía:

- BENJAMIN, Walter. *Infancia en Berlín hacia 1900*, Madrid, Alfaguara, 1982.
- BERNEY, Rachel. “Learning from Bogotá: How Municipal Experts Transformed Public Space” en *Journal of Urban Design*, Vol. 15, N° 4, 2010, pp. 539-558.
- BOCHUD, Lucas. *La promoción de l’usage du vélo à Bogotá: entre urbanisme entrepreneurial et justice spatiale*, Tesis de Maestría, Universidad de Lausanne, 2016.
- BRET, Bernard, Philippe GERVAIS-LAMBONY, Claire HANCOCK y Frédéric LANDY (comps). *Justicia e injusticias espaciales*, Rosario, UNR, 2016.
- DAVILA, Julio D. (comp). *Movilidad y pobreza. Aprendizajes de Medellín, Soacha y Colombia*, Development Planning Unit, Bogotá, 2012.
- DE CERTEAU, Michel. *La invención de lo cotidiano*, Ciudad de México, Universidad Iberoamericana, 2000.
- DEBORD, Guy. “Teoría de la Deriva” en *Internacional situacionista. La realización del arte*, Vol. I, Madrid, Literatura Gris, 1999.
- DELGADO, Manuel. *El espacio público como ideología*, Madrid, Libros de la Catarata, 2011.
- _____. *Sociedades Movedizas. Pasos hacia una antropología de la calle*, Barcelona, Anagrama, 2007.
- ELQUEZABAL, Eleonora. *Fronteras urbanas. Los mundos sociales de las torres de Buenos Aires*, Buenos Aires, Café de las Ciudades, 2019.
- FLORIDA, Richard. *Las ciudades creativas: por qué donde vives puede ser la decisión más importante de tu vida*, Barcelona, Paidós, 2010.
- FOUCAULT, Michel. “Espacios diferentes (heterotopías)” en *El cuerpo utópico. Las heterotopías*, Buenos Aires, Nueva Visión, 2010, pp. 63-81.
- FURNESS, Zack. *One Less Car. Bicycling and the Politics of Automobility*, Filadelfia, University Press, 2010.
- HARVEY, David. *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*, Buenos Aires, Amorrortu, 1990.
- JAJAMOVICH, Guillermo. “Miradas sobre intercambios internacionales y circulación internacional de ideas y modelos urbanos” en *Andamios*, N° 22, 2013, pp. 91-111.
- MUNICIPALIDAD DE ROSARIO. *Ordenanza 9457*, 16 noviembre 2015.
- PECK, Jamie. “A vueltas con la ciudad creativa” en *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2015, pp. 53-106.
- SCARPACCI, Martín. *El GPU Puerto Norte en el planeamiento estratégico socialista: Rosario, Argentina 2003-2013*, Tesis de Maestría, Quito, FLACSO-Ecuador, 2014.
- SHELLER, Mimi. “From the Spatial Turn to Mobilities Turn” en *Current Sociology*, Vol. 65, N° 4, 2017, pp. 1-17.
- _____. y John URRY. “The New Mobilities Paradigm” en *Environment and Planning A*, Vol. 38, 2006, pp. 207-226.
- SOJA, Edward. *Postmodern Geography. The Reassertion of the Space in Critical Social Theory*, Nueva York/Londres, Verso, 1989.
- _____. *En busca de la justicia espacial*, Valencia, Tirant Humanidades, 2014.
- URRY, John. *Mobilities*, Cambridge, Polity, 2007.
- VASCONSELLOS, Eduardo. *Análisis de la movilidad urbana, espacio, medio ambiente y equidad*, Bogotá, CAF, 2010.
- WACAQUANT, Loïc. “Bourdieu viene a la ciudad: pertinencia, principios y aplicaciones” en *EURE*, Vol. 49, N° 129, 2017, pp. 279-304.

Entrevistados, primavera-verano de 2017

- Matías, 34 años, Profesional.
- Ana, 31 años, Estudiante de Posgrado.
- Omar, 45 años, Empleado Público.
- Juan Pablo, 28 años, Estudiante de Medicina.
- Ramón 52, Albañil.



Carta Económica Regional N° 121

Venta y suscripciones:
 Universidad de Guadalajara
 INESER, Centro Universitario
 de Ciencias Económico-Administrativas
 Periférico Norte 799, Módulo M, Segundo Nivel, Núcleo
 Los Belenes, 45100 Zapopan, Jalisco, México
 Tel y Fax: (33) 37703404 exts. 25770 y 25249
 Correl: revista.cartaeconomica@gmail.com
 Página: <http://www.cartaeconomica.cucea.udg.mx/>



Alteridades N° 55

Venta y suscripciones: UAM-Iztapalapa, División de Ciencias Sociales y Humanidades, Departamento de Antropología, Edificio F, Cubículo 001, Avenida San Rafael Atlixco 186, Colonia Vicentina, Delegación Iztapalapa, 09340 Ciudad de México
 Tel: (55) 58044764. Correl: alte@xanum.uam.mx Página: <http://alteridades.izt.uam.mx>

Femibici: experiencias y reflexiones feministas

CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, RNIU, Puebla, México

Jéssica Malinalli Coyotecatl Contreras*
Carmen Leticia Díaz Alba**

Femibici es un colectivo de mujeres ciclistas de Guadalajara, México, que, desde hace ocho años, se ha sumado a las discusiones sobre género y movilidad. Este artículo se basa en reflexiones y aprendizajes que, como integrantes de este colectivo, hemos desarrollado a través de los años; pues consideramos importante que, desde nuestra propia voz, compartamos nuestras apuestas en torno a la movilidad no motorizada desde un posicionamiento feminista.

En un primer momento, hacemos una genealogía que privilegia perspectivas feministas críticas desde el activismo. Hacemos una revisión teórica, sobre investigaciones que abordan la construcción de la ciudad y la movilidad, desde un análisis feminista. Enseguida, contextualizamos brevemente a la ciudad de Guadalajara, en donde se ubica nuestro colectivo. En un tercer apartado, reflexionamos en torno a las actividades, alianzas, alcances y retos de nuestro colectivo ciclista, a luz de las reflexiones teóricas. Finalmente, concluimos con algunas pistas de análisis sobre los retos que identificamos en materia de género y movilidad en la ciudad.

Nuestra intención es dar cuenta de nuestra experiencia en colectivo como una reflexión y crítica sobre Guadalajara, México, en particular, pero enfatizando que es parte de un diálogo mayor sobre la ciudad en Latinoamérica. Creemos que puede servir como un espejo para muchos otros colectivos ciclistas de mujeres y mixtos que buscan incluir la perspectiva de género en su trabajo cotidiano.

Un recorrido por los estudios sobre género, ciudad y movilidad

Definir la ciudad y quiénes pertenecen a ella ha sido un largo tema de discusión teórica en las ciencias sociales. Para los fines de este trabajo, dividimos la reflexión sobre acercamientos a la ciudad por dos giros que encontramos relevantes: el primero de ellos, corresponde a la apuesta de las geógrafas feministas por incorporar nociones de

género al estudio del espacio y la ciudad; el segundo, se refiere a la contextualización de la realidad latinoamericana en general, y mexicana en particular, que consideramos indispensable para entender el proceso de creación y mantenimiento de un colectivo como Femibici.

La ciudades como (re)creación social y el giro feminista

Lewis Mumford (2011) considera a la ciudad no sólo como el espacio físico en el que suceden las interacciones sociales, sino como función social en sí misma, puesto que “la ciudad es una colección interrelacionada de agrupaciones primarias y asociaciones intencionales: dentro de las primeras, están la familia y el barrio, comunes a todas las comunidades, mientras que las segundas son características de la vida ciudadana” (Mumford 2011[1937]: 93-94, traducción propia). Es importante destacar que su entendimiento de la ciudad está centrado en Estados Unidos en el tiempo de entre-guerras, en el florecimiento de los suburbios y, más relevante a nuestra discusión, posterior a la cruenta batalla que se dio en las ciudades de ese país, durante las décadas de 1910 y 1920, para establecer a quién pertenecían las calles y en quién recaía la responsabilidad de evitar hechos viales (Norton, 2007).

Por lo tanto, a partir de ese contexto histórico, no es sorprendente que Mumford entendiera a la ciudad como un proceso de lucha en el que hay dos esfuerzos contradictorios y permanentes: la homogeneización y la diversidad (Hill, 1985: 409-410). De igual forma, críticas directas al modelo de alta modernidad (Scott, 1998) para construir la ciudad, ejemplificado por el influyente urbanista Robert Moses, han sido un tema constante. Desde nuestra perspectiva, no es sorprendente que una de las críticas más conocidas viniera de una mujer, Jane Jacobs (1961), quien apela por modos compartidos y más amables en las ciudades, por los contactos cotidianos, por la seguridad comunitaria, por centrar a quienes caminan (especialmente menores), en la construcción de ciudades, noción similar al “derecho a la ciudad” del marxista Henri Lefebvre (1969).

* UCSB, Doctorado en Antropología Social. Correl: coyotecatlcontreras@umail.ucsb.edu. UCSB, Doctorado en Antropología Social. Correl: coyotecatlcontreras@umail.ucsb.edu.

** ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara. Correl: cdiaza@iteso.mx.

Sin embargo, como otras autoras han señalado (Soto, 2011; García, 2008), las visiones críticas de la ciudad contemplaban, en muchos casos, a la producción y a la clase, pero prestaban menor o nula atención a otras formas de inequidad social. En este sentido, el trabajo de las geógrafas feministas, Massey y McDowell, es sumamente relevante; estas autoras se preocuparon no sólo por la visibilidad de las mujeres en los estudios sobre el espacio, sino la incorporación de las críticas feministas sobre la producción social de roles e identidades de género. Es decir, “la importancia de reconocer las variaciones geográficas y de elaborar análisis no esencialistas, y la intuición de que es tan importante considerar los nuevos [empleos] como los antiguos” (Massey, 1998: 45), es lo que conforma la geografía feminista.

En fechas recientes, el derecho a la ciudad con perspectiva de género, ha sido incorporado de manera desigual en el debate sobre derechos humanos. Mientras que ha sido retomado, al menos públicamente, por espacios internacionales como la Organización de las Naciones Unidas (2017), las perspectivas críticas señalan que ha sido un esfuerzo muy desigual e incompleto. Buckingham (2011) indica que, se ha enfatizado el acceso a servicios y no la participación activa de las mujeres, en la definición de cómo se transforma o mantiene la ciudad. Este énfasis en el acceso, que deja de lado las relaciones sociales en la transformación de la ciudad, ha sido llamado, por algunas (Hartblay, 2017), como una de las características del neoliberalismo. Hartblay (2017) sostiene que, además de una política económica, el neoliberalismo se traduce en una serie de estándares a cumplir y listas a completar en la edificación de infraestructura; este proceso despolitiza las luchas por la ciudad al volverlas únicamente carentes en requisitos técnicos pensados hacia individuos ideales (en vez de a grupos sociales diferenciados).

Por el contrario, críticas como las de Buckingham (2011) emanan de visiones colectivas.¹ Retomamos las nociones expresadas en el Manifiesto de Quito (2016), aprobado en el Seminario Habitat 3 Alternativo, que consideramos con una lógica más interseccional, integrando un análisis de clase, raza y género:

El derecho a la ciudad nació en los barrios, en los movimientos populares urbanos. Nació, sobre todo, con las mujeres que defendieron y mejoraron sus viviendas y sus entornos, que anhelaban seguridad y acceso a la educación y a la sanidad. La ciudad será protectora y cuidadora si deviene feminista. Nació también entre los jóvenes que expresaban ser reconocidos como ciudadanos. Entre los trabajadores/as que eran conscientes de que, con sus ingresos, no podían pagar, a la vez, vivienda y transportes ni agua y energía ni los bienes y oportunidades que ofrece la ciudad. El derecho a la ciudad unificaba demandas y necesidades diversas, pero interdependientes, los derechos eran necesarios todos a la

vez, si faltan unos, los otros no son lo que debieran ser (Manifiesto de Quito, 2016: 7-8).

Es, desde esta perspectiva, que entendemos el trabajo de Femibici, como una forma feminista de luchar por la ciudad a través de la movilidad no motorizada. Sobre esta cuestión, en específico, reflexionamos en el siguiente subapartado.

Ciclismo feminista urbano como una lucha en y por la ciudad

Ubicamos a Femibici en la lucha por y en la ciudad en la intersección entre género y movilidad. Nos sumamos a las reflexiones que se han hecho sobre la división analítica del espacio en la ciudad, en donde los espacios privados se centran en la reproducción y son feminizados, mientras que los públicos se centran en la producción y se masculinizan (Soto, 2014). Esta división, nos recuerda Soto (2014), es una visión de la ciudad desde la modernidad como proyecto político y cultural que separa estas esferas espacialmente, convirtiendo a la movilidad en un área privilegiada de análisis y acción urbana y social. Así, al pensar en opciones de movilidad, se encuentra que tiene un individuo en mente: hombre, en edad laboral, sin discapacidades y con auto.

Hablamos de la recuperación de la ciudad, no en el sentido de una ilusión sobre una época pasada de oro, sino con la intención de enfatizar que la demarcación actual de la ciudad es una construcción histórica, es decir, queremos desnaturalizarla, cuestionarla y modificarla. De acuerdo con la reconstrucción hecha por Norton (2007), las ciudades estadounidenses eran compartidas por distintas formas de movilidad, lo que sólo fue modificado después de una campaña de compañías automotrices. Estos agresivos esfuerzos lograron una revolución legal y cultural al crear un término, *jaywalking*,² que circunscribe el espacio peatonal a las aceras y marca a los autos como los protagonistas de la calle y, por tanto, de la ciudad. Norton lo entiende como una “reconstrucción de las calles ciudadinas como espacios de tránsito automotriz [que] marcó el inicio de la era del motor en la ciudad estadounidense” (Norton, 2007: 359, traducción propia).

A pesar de que entendemos este proceso como una expresión geográfica y cultural del capitalismo global, consideramos que debe ser siempre contextualizado. Por lo tanto, recurrimos a pensadoras que han reflexionado sobre la realidad latinoamericana en general, y la mexicana en particular. En un reciente *dossier* coordinado por Jirón y Zunino (2017), estas autoras identificaron que, el estudio de la movilidad urbana con perspectiva de género, sigue siendo un tema pendiente en la academia; quienes lo han abordado se han enfocado en la violencia sexual y uso diferenciado del transporte público y el uso del tiempo (Jirón y Zunino 2017: 2). En este sentido, consideramos que el presente artículo abona a la discusión latinoamericana sobre la movilidad y el género.

1 El texto citado proviene de su época dentro del Secretariado General de la Coalición Internacional para el Hábitat en Chile, enfocado en “articula[r] acciones de derechos de las mujeres a la vivienda y a la tierra” (Buckingham, 2011: 6, pie de página).

2 Caminar como *jay*, término derogativo que refería a la vida campestre originalmente, en la primera mitad del siglo XX, se convirtió en una medición de (in)civilidad ciudadina, caminar imprudentemente, que ahora es punible con multas en Estados Unidos (Norton, 2007).

En un plano más concreto, nos enfocamos en un área aún menos teorizada, la del ciclismo urbano con perspectiva feminista. Aquí referimos al trabajo de Díaz Vázquez (2017), quien señala, en su estudio sobre experiencias de mujeres ciclistas en la Ciudad de México, que los estudios sobre movilidad urbana incluyen al género sólo como variable binaria, dividiendo a la población en hombres y mujeres, y no como una experiencia política que es social y culturalmente construida.

Díaz Vázquez (2017: 118) identifica siete grandes categorías para explicar las barreras de accesibilidad de las mujeres a la movilidad en bicicleta: habilidades (destreza para desplazarse de forma segura en la ciudad, resolver problemas mecánicos); físico-espaciales (distancia, infraestructura ciclista); socio-culturales (compañía en los viajes, apoyo de grupos de ciclismo urbano, acoso en el espacio público); financieras (costos del transporte); organizacionales (coordinación de actividades cotidianas, frecuencia en el uso de la bicicleta, motivos del viaje); temporales (día, noche, clima, horarios de uso de la bicicleta); tecnológicas (capacidad de uso y disponibilidad de tecnología para aumentar o facilitar los viajes).

Si bien, este estudio considera una pequeña muestra de informantes, consideramos que sería interesante y útil realizar un estudio similar y a mayor escala para el caso de la ciudad de Guadalajara (y otras ciudades del país), que permitiera generar información para orientar la toma de decisiones en cuanto a políticas de movilidad con perspectiva de género. En el presente texto, a diferencia de Díaz Vázquez, reflexionamos sobre nuestra propia experiencia como un grupo que se denomina ciclista feminista y que aboga por una transformación sociocultural a través de un medio de transporte.

Se trata, siguiendo a Sandra Harding (2002), de un conocimiento situado, que si bien entendemos es incompleto, da cuenta de las motivaciones y retos que hemos encontrado en nuestra trayectoria como activistas por la movilidad no motorizada. Consideramos que esta reflexión es valiosa, pues surge de un proceso de auto-formación en los temas de género y movilidad, y se complementa con muchos años de experiencias propias y de compañeras que nos comparten sus vivencias cotidianas. En la siguiente sección queremos contextualizar a la ciudad en la que nos movemos para, posteriormente, abordar el trabajo que hemos realizado como colectivo.

Nuestra ciudad, Guadalajara

Soto (2011: 14-20) habla de la ciudad vivida para referirse a las experiencias materiales diarias; en este sentido, la cotidianidad es valiosa no sólo porque reproduce, sino porque permite la innovación. La autora hace hincapié en cómo la movilidad en sus distintas escalas (barrio, ciudad) crea lugares; es decir, experiencias subjetivas (Soto, 2014:17). Sin embargo, son experiencias que están atravesadas por características materiales de edad, nivel socioeconómico, entre otras.

Por esta razón, nos parece importante dar un bosquejo de la ciudad de Guadalajara, que tiene una zona

ampliada reconocida administrativamente: el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). Esta AMG está oficialmente integrada por ocho municipios, aunque tiene relaciones socioeconómicas con quince (Lara y Mateos, 2015: 169). Lara y Mateos sostienen que el AMG, uno de los tres principales centros urbanos en el país, nos permite un acercamiento privilegiado a un modelo neoliberal de construcción de ciudad, marcado por la desconexión en su desarrollo (Lara y Mateos, 2015).

Como sabemos, el tema de la movilidad está íntimamente ligada a las políticas de vivienda. Lara y Mateos señalan que, en los últimos treinta años, ha habido una privatización de la política de planeación urbana y del espacio público, a la vez que se socializan los riesgos. En su trabajo, centrado en la política inmobiliaria dirigida a las clases populares del AMG, evidencian la emergencia de núcleos masivos de vivienda que, a pesar de cumplir con estándares de vivienda en papel, en realidad no forman parte de redes de infraestructura preexistentes (Lara y Mateos, 2015). Ésto nos recuerda lo señalado por Hartblay (2017) en cuanto a que, los estándares de acceso, se piensan únicamente en las construcciones como entidades autocontenidas y no se entienden como estructuras que relacionan distintos espacios, experiencias y gobiernos.

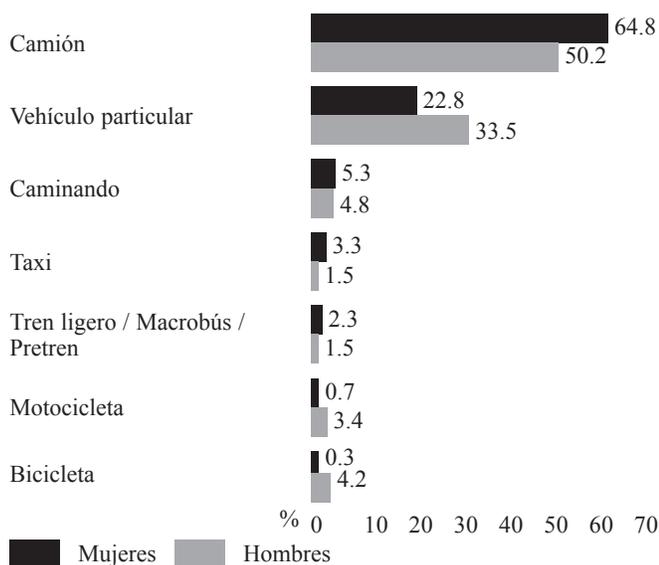
En el argumento de Lara y Mateos (2015), las viviendas cuentan con la infraestructura reglamentaria en cuanto a conexiones de energía, agua, alcantarillado y vías de transporte; sin embargo, estos elementos no están debidamente conectados a una infraestructura municipal que pueda darles cabida. Así, se convierten en islas con poca habitabilidad real y que, al mismo tiempo, generan problemas de tráfico al centrar su movilidad en la dependencia del automóvil privado.

De acuerdo con los planteamientos teóricos feministas señalados anteriormente, esta nueva segregación del espacio doméstico polariza la geografía de los espacios de reproducción de la vida y los espacios de producción económica, lo que contribuye a aumentar los niveles de violencia patriarcal en ambos (Soto, 2014). *Jalisco Cómo Vamos*, un observatorio que se autodefine ciudadano, presentó en marzo de 2018, el informe *Ser Mujer en GDL*, que retoma los resultados de su Encuesta de Percepción Ciudadana sobre Calidad de Vida de 2016. En este informe, se define que, el tiempo que mujeres y hombres dedican de manera cotidiana al transporte, es de 1 hr 33 min para ellas y 1 hr 43 para ellos (ver Gráfica 1).

Estas estadísticas corresponden con lo señalado por algunas teóricas que han enfatizado que, a pesar de las similitudes en tiempo dedicado al transporte, los desplazamientos de las mujeres se realizan a velocidades menores y en distancia más cortas (Soto, 2014). Igualmente, indican que, en el AMG, el transporte público es un espacio feminizado. De manera relevante, el transporte público y el estado de las vías públicas, fueron dos elementos señalados en otro estudio sobre percepción del espacio, como las peores características del AMG para sus habitantes (Escamilla 2017).

Gráfica 1
Medio de transporte principal (AMG)

¿Qué medio de transporte usa usted principalmente para desplazarse a su trabajo, oficina, escuela o actividades diarias?



Fuente: Jalisco Cómo Vamos y Vicki Foss, 2018: 41.

En el mismo estudio, la bicicleta emergió como una estrategia de movilidad que enorgullece a quienes habitan el AMG (Escamilla, 2017: 96). Sin embargo, la Gráfica 1 nos muestra que los vehículos privados se encuentran en manos de los varones; la bicicleta es el ejemplo en donde, la diferencia en uso, es más sobresaliente. Dado que los análisis en otras realidades señalan que los trayectos de las mujeres son más fragmentados y en áreas más contenidas, parecería que las bicicletas serían más relevantes, dada su economicidad y eficiencia en trayectos menores a 5 km. La Gráfica 1 evoca la pregunta: ¿cuáles son las barreras que impiden que más mujeres en el AMG opten por la bicicleta como medio de transporte? Díaz Vázquez (2017) ha señalado algunos obstáculos en su estudio para la Ciudad de México: mal estado de las vialidades, falta de infraestructura ciclista, calles mal iluminadas, pocas opciones de intermodalidad para combinar el uso de la bicicleta con otras formas de transporte; pero, también, la inseguridad que viven las mujeres al habitar el espacio público.

Para el caso de Guadalajara, intuimos que, de llevarse a cabo un estudio similar, tendríamos respuestas muy parecidas. Es decir, entre las razones que hemos escuchado de mujeres que les gustaría moverse en bicicleta, pero no lo hacen, se argumenta la falta de cultura vial, los baches y alcantarillas, pocas ciclovías, inseguridad para transitar de noche, acoso sexual e, inclusive, temor a una violación. Como Femibici, nos hemos sumado, con otros grupos por la movilidad no motorizada, a la demanda por mejorar la infraestructura y cultura vial; pero, también, específicamente, a través de acciones directas, trabajamos por un cambio de paradigma que integre la perspectiva de género a los debates de la movilidad sustentable, como exponemos en el siguiente apartado.

Nuestro colectivo

Desde el año 2008, diversos grupos ciclistas y por el derecho a la ciudad, surgieron en la Ciudad de Guadalajara. Los colectivos *Ciudad para Todos* y *Guadalajara en Bici*, fueron marcando un cambio en el paradigma de la movilidad. Los paseos nocturnos, con miles de participantes, hacían visibles a quienes se decidían por la bicicleta como un medio de transporte en la Ciudad (Salcedo Torres, 2016; Belzen y Noach, 2017).

En septiembre de 2009, el Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, tuvo su segunda edición en Guadalajara. Uno de los paneles abordaba el tema de mujeres y ciclismo y presentaba experiencias de mujeres ciclistas en las ciudades de Quito y, Ciudad de México. A pesar de que, muchas de nosotras, participábamos en colectivos ciclistas o nos movíamos en bici, reflexionábamos sobre la brecha de género que había entre quienes asistían a los paseos nocturnos.

Femibici surgió en el verano de 2010, después de varias reuniones en donde conversamos sobre cuáles eran los obstáculos para que, más mujeres, utilizaran la bicicleta como medio de transporte y qué podíamos hacer nosotras para incentivarlas. En la invitación a nuestro primer paseo planteamos que FeMiBici era un juego de palabras que implica la apropiación de la bicicleta como un medio de transporte incluyente y como elemento para una sociedad más justa, más equilibrada, más sustentable y más unida. Éramos una docena de mujeres jóvenes, de diversas formaciones: ingeniería, comunicación, trabajo social, ciencias políticas, enfermería; todas nos sumamos a las actividades de Femibici en nuestros tiempos libres.

Aunque el grupo se pensó como una iniciativa para ver más mujeres pedaleando, conforme ha pasado el tiempo, constatamos que la bicicleta es una herramienta para las transformaciones individuales y colectivas. Con el pretexto de la bicicleta, hemos construido espacios de reflexión y concientización sobre temas de género y ciudad. Casi diez años después, nuestra experiencia resuena con el lema del 9º Congreso de Ciclismo Urbano: tejiendo comunidad en bicicleta. Femibici nos ha permitido generar una comunidad de mujeres ciclistas, visibilizar los aportes de las mujeres al interior de los grupos ciclistas, y contribuir al debate sobre la movilidad sustentable desde la perspectiva de género. Con estas reflexiones, pero, también, con las ideas de qué tipo de ciudad queremos, dividimos el siguiente apartado en cuatro ejes principales (1) Nuestras actividades (2) Nuestras alianzas (3) Nuestros alcances y (4) Nuestros retos.

Nuestras actividades

Una de las formas más clásicas del trabajo de los grupos de ciclismo urbano es la organización de paseos ciclistas, como una forma de visibilizar esta opción de movilidad entre potenciales usuarias. Esta visibilización también está dirigida a quienes se encuentran en medios de transporte motorizado, como una demostración de que es posible compartir las calles. Femibici ha realizado setenta

paseos, hasta el día de hoy, y cada uno de ellos ha tenido un tema de reflexión: sobre género y ciudad (acoso sexual, sexualidades diversas, maternidad elegida), alianzas con movimientos o visibilización de problemáticas (mujeres en defensa de su territorio, temas de campañas de la Bicired) y esfuerzos por construir otras formas de ciudad (visitas a iniciativas locales de producción, de consumo o de transformación de roles de género).

Además del enfoque vivencial y recreativo, nos interesa que los paseos de Femibici sean una forma de transferencia de capacidades. Atendiendo a la división sexual del trabajo, que demuestra que las mujeres en México tienen menor acceso a empleos remunerados, pero realizan más horas de trabajo en general (OCDE, 2017), elegimos el sábado por la tarde para los paseos. Consideramos que es un momento del día que, potencialmente, pueden liberar más mujeres, a diferencia de otros grupos que ruedan entre semana y por la noche, cuando las mujeres se sienten menos seguras para estar en la calle. Nuestros paseos son de velocidad baja; en nuestra experiencia, ésto ha servido para incorporar a algunas mujeres que no se sienten tan cómodas pedalando en las calles, que tienen poca experiencia en la bicicleta o que recientemente adquirieron la habilidad de andar en bici. Esta velocidad también nos ha permitido tener paseos que incluyan a mujeres que van con sus menores al paseo en bicicletas adaptadas a ese fin o a niñas y niños en sus propias bicicletas.

Nuestros paseos involucran una política de cuidado colectivo. Como muchos otros grupos ciclistas, en cada edición del paseo se nombra una guía, para marcar la ruta de circulación en los puntos previamente acordados; cuidadoras en los flancos que marcan los contornos del contingente y que ayudan a la señalización del movimiento colectivo en el tránsito vehicular. Finalmente, en la retaguardia va una barredora, una integrante del paseo que se asegura de que ninguna de las participantes quede rezagada por velocidad o por problemas mecánicos. La posición de guía y retaguardia se mantienen en manos del equipo de organización del paseo, pero se incluyen a otras participantes en las posiciones en los flancos, como otra forma de aprendizaje de liderazgo. Como se trata de un paseo organizado y pensado para mujeres, pero abierto a que se integraran hombres, al principio fue difícil cambiar las dinámicas; costó trabajo que ellos asumieran que los roles protagónicos (guiar, cuidar cruces y ser la barredora) estaban en manos de mujeres. Además, los paseos son espacios para generar confianza entre nosotras, por lo tanto, no se tolera ningún tipo de acoso sexual, comentario sexista, homofóbico o transfóbico.

Retomamos el trabajo de Díaz Vázquez (2017), quien señala que, pese a los obstáculos, las ciclistas pueden desarrollar estrategias para moverse en bicicleta, vencer el temor a la ciudad y la percepción de inseguridad con respecto a sus capacidades. Así, el paseo se convierte en una estrategia de acompañamiento colectivo que brinda herramientas para pedalear de forma segura en las calles y empoderar a las mujeres en el espacio público.

Además del paseo, otra forma de transmisión de capacidades es la biciescuela. A diferencia de Díaz Vázquez (2017: 118), nosotras encontramos que, muchas mujeres, no aprendieron a andar en bicicleta en la infancia, o si aprendieron, dejaron de usar la bici desde la adolescencia. Adicionalmente, quienes han tenido interés en aprender o reaprender, siendo adultas, se han encontrado con dificultades especialmente referidas a la jerarquía implícita en la educación tradicional maestra-alumna. Por esa razón, trabajamos con un modelo aprendido de otras usuarias de bicicleta en la que, el aprendizaje, sigue el “ritmo, necesidades y nivel de confianza” de las participantes; quienes han resaltado la autonomía del modelo, que esté libre de traumatismos y en un ambiente de seguridad y confianza (Padilla, 2017).

Estas características nos han permitido tener esta experiencia con niñas y niños a partir de 4 años, hasta mujeres de 60 años. Las ediciones de la biciescuela son en fines de semana y nos hemos apoyado de elementos como la Vía RecreActiva, iniciativa reglamentada en 2005 que cierra el acceso motorizado a importantes vías de transporte, en el AMG, los domingos por la mañana. También hemos utilizado bicicletas de la iniciativa MiBici, programa de bicicletas públicas; bicicletas en préstamo de colaboradoras y simpatizantes de Femibici, así como bicicletas de las propias participantes.

En 2012, realizamos el proyecto “Enseñando ando: Taller participativo de capacitación de bicinstructores(as)”, parte de la iniciativa Abriendo Escuelas para la Equidad (PAEE) de la SEP. Trabajamos con adolescentes de una escuela secundaria en Tesislán, municipio del AMG. En este esfuerzo, nos enfocamos en la transmisión de capacidades, en liderazgo juvenil, perspectiva de género, mapeo de ciudad vivida y en la resolución pacífica de los conflictos a través de la bicicleta. Aunque nos centramos en una escuela, logramos la incorporación de la comunidad a la que pertenece (familiares, vecinas y vecinos), en un esfuerzo por desarrollar un enfoque comunitario.

En este proyecto hicimos hincapié en la importancia del aprendizaje de mecánica básica, como un camino a la sustentabilidad económica de la bicicleta. Éste ha sido un tema en diversos paseos de Femibici, en donde enfatizamos la mecánica como otra forma de romper patrones de género. Tenemos interés en potenciar la autonomía de mujeres al manubrio y también relaciones entre mujeres al promover espacios de mujeres mecánicas. Finalmente, nos hemos sumado también a iniciativas que promueven la movilidad peatonal organizando caminatas barriales (*Jane's Walk*, 2013), cruces peatonales seguros³ y auditorías de género y seguridad en la ciudad.

Nuestras alianzas

Una primera alianza que tenemos es con el movimiento por la movilidad sustentable. Somos parte de la Red

³ El video de una acción que realizamos para exigir a los autos que cedan el paso a peatones alcanzó casi 6 mil visualizaciones. Se puede ver en: <https://www.youtube.com/watch?v=EPq50OYhl8E>.

Nacional de Ciclismo Urbano (Bicired), y junto con el colectivo GDL en Bici, representamos a la red en Guadalajara. En sintonía con grupos de todo México, nos sumamos a campañas a nivel nacional en esfuerzos coordinados que visibilizan el tema de la movilidad no motorizada, a la vez que hacen cuestionamientos más generales sobre la ciudad. Un ejemplo fue la campaña “Hazla de tos” por aire limpio, en la que se pugnaba por transparencia y acciones sobre los niveles de contaminación en las diversas metrópolis de México. También participamos en el Desafío Modal, que cada año, desde 2012, mide la eficiencia de diferentes medios de transporte en las ciudades, considerando rentabilidad, huella de carbono, comodidad, etc. No se trata de una competencia, sino de una metodología proporcionada por Bicired para evaluar el desempeño de distintas formas de movilidad en circunstancias reales.⁴ Este ejercicio muestra que la bicicleta, en distancias menores a 8 km, es la opción más rápida y eficiente (WWF, 2017). Como un esfuerzo adicional por visibilizar a las mujeres ciclistas, el desafío modal de 2017, en Guadalajara, fue realizado en su totalidad por mujeres.

Foto 1
Edición 2017 del Desafío Modal en Guadalajara,
con los colectivos Rila Libre Fem y Mujeres en el Medio



Foto: Carolina Arroyo, Femibici.

Como integrantes de la Bicired, participamos y hemos coordinado eventos anuales de la red: el Congreso Nacional de Ciclismo Urbano y el Campamento de Planeación. Para nosotras, un punto central fue posicionar la perspectiva de género al interior del debate sobre la movilidad. A partir del cuarto congreso de ciclismo (Monterrey, 2011), propusimos paneles en donde podíamos abordar las experiencias diferenciadas de las mujeres en torno a la movilidad, así como los aportes de la perspectiva de género para plantear campañas incluyentes sobre movilidad sustentable. Esto nos ha permitido generar nuevas alianzas, a nivel

nacional e internacional, con colectivos a lo largo del continente.

En el 7º Congreso de Ciclismo Urbano (Tuxtla Gutiérrez, 2014), la Bicired aprobó conformar una comisión de género al interior de la red. Esto brindó certidumbre sobre el compromiso que se tenía con el tema y ha permitido tener, de forma sostenida, talleres y espacios de discusión que, poco a poco, han ido permeando entre los colectivos ciclistas de México. En Guadalajara, durante el 9º congreso (2016), más de 60 mujeres se reunieron para una “Noche de Chicas”, una iniciativa de las compañeras de Rila Libre Fem, en donde pudimos compartir experiencias en torno a la movilidad y el funcionamiento de los colectivos, integrando la perspectiva de género.

En el campamento de planeación, el otro evento nacional de la Bicired, Femibici ha buscado que el género sea un eje transversal en las iniciativas de la red. Hemos brindado capacitaciones sobre ciudad y género, espacios seguros, lenguaje incluyente, buscando que el movimiento nacional de ciclismo urbano sea un espacio libre de sexismo y violencia de género. Evaluamos que se han logrado avances materiales significativos, como la asignación de recursos para la participación equilibrada de hombres y mujeres en nuestros espacios de discusión, así como la adopción de la perspectiva de género en documentos publicados por la Bicired.

Somos, también, parte del movimiento feminista en la ciudad. Junto con la red feminista YoVoy8deMarzo, convocamos cada 8 de marzo y 25 de noviembre, desde hace varios años, a movilizaciones en Guadalajara. Esto nos ha permitido construir lazos de confianza y solidaridad con otros colectivos de mujeres como Calle Sin Acoso, Colectivo Lésbico Tapatío, Cuerpos Parlantes, CLADEM, CAMPO, Yocoyani y la Red por los Derechos Sexuales y Reproductivos. Todas estas organizaciones luchan por los derechos de las mujeres, desde muy diversos ámbitos, y contribuyen a transformar la ciudad y nuestra forma de relacionarnos.

Celebramos que, en la actualidad, existan más colectivos que abordan la temática de género y movilidad en Guadalajara, como Rila Libre Fem y Mujeres en el Medio. Rila Libre Fem centra su acción en talleres de mecánica de bicicleta, brindando espacios seguros para que las mujeres desarrollemos estas habilidades. Organiza también charlas y debates para mujeres en su sede, la casa ciclista, en donde hay un acuerdo visible de rechazo al sexismo. Mujeres en el Medio es otro colectivo de mujeres que se dedican al urbanismo con perspectiva de género y que han incorporado, también, en sus reflexiones y debates, el tema de la movilidad. En el plano nacional, encontramos varias iniciativas (un ejemplo es el espacio en redes sociales *Las de la Movilidad*) que articulan debates entre activistas, académicas y funcionarias, que apuestan por visibilizar los aportes de las mujeres en la construcción de las ciudades. El trabajo colectivo nos hace más fuertes; a través de Femibici hemos conocido personas e iniciativas que nos inspiran, en México y en el mundo. Seguiremos cultivando puentes entre quienes busca-

⁴ Esta metodología puede consultarse en: <http://www.bicired.org/2017/09/06/desafio-modal-2017-que-movilidad-es-mejor-para-nuestra-ciudad-convocatoria/>

mos la igualdad de género y ciudades más justas y sustentables.

Nuestros alcances

Creemos que, compartir nuestra experiencia, es otra forma de avanzar en la agenda de movilidad y género. Por esta razón, de manera continua, hemos participado en talleres dirigidos a diferentes públicos: estudiantes, foros de análisis de política pública, entrevistas en medios de comunicación, entrevistas para proyectos académicos. Mantene-mos una página, con más de 6,500 seguidoras, en la red social *facebook* (<https://www.facebook.com/Femibici/>), en la que damos cuenta de nuestras actividades, de nues-tros posicionamientos y de nuestros proyectos.

De la misma forma, hemos participado con artículos de opinión para diversas publicaciones de difusión como *fanzines*, revistas electrónicas y *podcasts*. También aprove-chamos nuestros espacios para visibilizar el trabajo de otras mujeres con las que tenemos contacto o de quienes admiramos sus esfuerzos. Creemos que, de esta forma, contribuimos a la diversidad en nuestra “visibilización como sujetos políticos [...] y la articulación de alianzas entre nosotras” (Guerrero y Slaverio, 2018: 8).

Nos han invitado a compartir nuestra experiencia en foros nacionales e internacionales: desde las semanas de la movilidad en Mérida y Monterrey (2016), foros de género y movilidad en Tepic (2017), el Foro *Urban Thinkers Campus* organizado en Guadalajara por ONU Habitat (2017), hasta el Cuarto Foro Mundial de la Bici-cleta en Medellín (2015) y la conferencia *Women Mobilize Women*, en Leipzig, Alemania (2018).

Después de ocho años de trabajo en colectivo, Femibici se ha consolidado como un grupo con experticia en el tema de género y movilidad, pero, también, como parte de los grupos de sociedad civil que contribuyen a construir una ciudad más centrada en las necesidades de las personas y no de los automóviles, en donde podemos compartir la calle, los liderazgos y construir espacios y ciudades seguras para las mujeres. Vemos que, cada vez más, grupos de la sociedad civil e, incluso, algunos funcionarios públicos, reconocen los aportes del feminismo para entender y transformar las problemáticas de la ciudad. Creemos que Femibici, junto con nuestras alianzas feministas y de la movilidad, hemos contribuido a cambiar hacia un paradigma que nos acerque a esa ciudad que soñamos, más justa, sustentable y democrática, en donde las mujeres ejerzamos nuestros derechos políticos y nuestro derecho a la ciudad.

Nuestros retos

Tenemos todavía mucho camino por recorrer. Entre los saldos pendientes que, identificamos como colectivo, está promover que, nuestro grupo y nuestras iniciativas, alcancen a una mayor diversidad de mujeres. Actualmente, Femibici se mantiene con la colaboración de quince compañeras que, según nuestras posibilidades y tiempos, vamos realizando las actividades del colectivo. Somos mujeres jóvenes y con formación universitaria,

nos sabemos privilegiadas. Queremos que mujeres con perfiles diversos se sumen al grupo y lo enriquezcan. Nuestras acciones se localizan a menudo en una zona céntrica de la ciudad; aunque nos gustaría trabajar más hacia las periferias, las distancias son un reto importante. Creemos que es necesario integrar más claramente, a nuestros análisis y propuestas, una perspectiva de clase y una crítica más contundente al sistema capitalista neoliberal.

Tres de nuestras compañeras son mamás, y estamos buscando formas para que nuestro grupo sea un espacio en donde ellas se sientan bienvenidas y sus aportes reconocidos. Celebramos que en nuestro colectivo hay mujeres con orientaciones sexuales diversas y queremos que nuestros análisis vayan incorporando, cada vez más, la crítica a la heteronormatividad. Para nosotras, es importante que nuestras actividades inviten a la comunidad LGBTQ; queremos seguir pedaleando con compañe-ras transgénero y luchar para que la ciudad sea un espacio seguro para todas las personas.

Otro de los retos es generar continuidad en el trabajo colectivo. Queremos promover liderazgos colectivos y democráticos, lo cual, no es una tarea fácil considerando las experiencias de la democracia en México y los lastres de una cultura política autoritaria y paternalista. Procuramos que nuestras participaciones en eventos públicos sean rotativas, porque eso nos permite ir construyendo capacidades colectivas. Algo que valoramos es que, no todas nuestras integrantes, necesariamente tienen que vivir en Guadalajara, pues hemos logrado construir mecanismos que permitan que las compañeras que no están físicamente en la ciudad sigan contribuyendo, desde sus espacios, al trabajo colectivo; tenemos compañeras de Femibici en San Cristóbal de las Casas, en Ciudad de México, e inclusive, en Santa Bárbara, California, que siguen muy activas en el grupo.

Como colectivo de activistas, en ocasiones es complicado coincidir en tiempos para tener nuestras reuniones de planeación. Cumplir con nuestras actividades programadas y responder a las continuas invitaciones se vuelve una tarea de malabares, entre el tiempo que nos demanda el trabajo remunerado, el trabajo no remunerado y el trabajo comunitario. Sin embargo, trabajar en colectivo nos ha permitido generar sinergias y construir alianzas con personas de México y del mundo que ven, en la movilidad sustentable y la igualdad de género, una esperanza de cambio. Y sabemos que la bicicleta es un medio para visibilizar a las mujeres, construir comunidad y transformar nuestras ciudades.

A modo de conclusiones: algunos temas pendientes para el ciclismo urbano feminista

En este artículo abordamos la experiencia que, como colectivo Femibici, tenemos en torno a los debates de ciudad, movilidad sustentable y género. A pesar de que existe literatura que entrecruza el análisis de género con los estudios urbanos, identificamos que hay vacíos de información a nivel nacional, estatal y local, que nos permitan dimensionar la problemática de la movilidad

con perspectiva de género. Contar con diagnósticos certeros, desagregados por sexo, nos permitirá tomar decisiones más atinadas en lo que corresponde a las políticas públicas que incentiven el uso de la bicicleta como medio de transporte. En la medida en que se vayan generando estas estadísticas, podrían establecerse elementos que permitan comparar las realidades de las ciudades latinoamericanas.

Otro reto que identificamos es que, más allá de la construcción de infraestructura ciclista, que incentiva su uso para hombres y mujeres, es importante trabajar en la cultura de movilidad sustentable con perspectiva de género. Visibilizar a las mujeres en la movilidad no motorizada implica integrar la perspectiva de género en nuestros análisis de la movilidad sustentable, tanto en los esfuerzos gubernamentales, como en la academia y desde la sociedad civil. Como plantea Buckingham (2011), la participación activa de las mujeres es importante en la construcción de la ciudad.

Como señalamos, hemos avanzado en el trabajo para integrar la perspectiva de género en la Bicired, pero sabemos que hay todavía mucho trabajo por hacer para que la red implemente mecanismos para que, al interior, nuestros colectivos sean espacios sin sexismo. Un tema pendiente es que organismos ciudadanos, como es la Bicired, incluyan una perspectiva interseccional en todas sus acciones y demandas por la transformación de las ciudades, como un requisito impostergable.

Como colectivo podemos exigir que los gobiernos impulsen políticas de movilidad sustentable, incluyendo infraestructura que incentive el uso de la bicicleta. En Guadalajara, hemos logrado: incremento en ciclovías, un programa de bicicleta pública, algunas líneas de camión con bastidores para bicicleta que permiten la intermodalidad. Pero es, sobre todo, en el cambio de paradigma cultural y en la transferencia directa de capacidades, en donde creemos que tenemos mayor incidencia, como otra forma de tomar las calles; habilidades y reclamos desde la movilidad no motorizada, en donde mayor diversidad de mujeres se sientan con derecho de transitar. Tenemos que avanzar más en la cultura ciclista –haciendo más amigable la ciudad para que las mujeres opten por la bicicleta como medio de transporte y ejercicio de libertad.

Sabemos que la violencia es un reto acuciante para nuestro país y para nuestras ciudades; nuestra apuesta por la bicicleta es, también, la apuesta por una ciudad que propicie relaciones sociales más amables. Seguimos buscando formas de potenciar lo que entendemos como una relación circular: la posibilidad de una movilidad no motorizada se incrementa en un clima de paz, a la vez que es un factor de restablecimiento de ésta. Éste es el reto final de una perspectiva feminista sobre la movilidad no motorizada: la defensa de la integridad y vida de todas las personas en el espacio público y privado.

Referencias

- BELZEN, Nina Van y Tirza NOACH. *Cycling as a Right to the City. Bicycle Advocacy and Cycling Citizenship in Guadalajara*, Universidad de Utrecht, 2017, en: <https://dspace.library.uu.nl/handle/1874/354418>.
- BUCKINGHAM, Shelley. “Análisis del derecho a la ciudad desde una perspectiva de género” en *Revista de Derechos Humanos Defensor*, 2011, pp. 6-12.
- DÍAZ VÁZQUEZ, María Soledad de la Paz. “La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la ciudad de México” en *Revista Transporte y Territorio*, N° 16, 2017, pp. 112-126.
- ESCAMILLA GALINDO, Livier Olivia. *Objetos urbanos simbólicos. Una visión desde la percepción del habitante*, Universidad de Guadalajara, 2017.
- GARCÍA RAMÓN, MARÍA Dolores. “¿Espacios asexuados o masculinidades y feminidades espaciales?: hacia una geografía del género” en *SEMATA*, N° 20, 2008, pp. 25-51.
- GUERRERO HENARES, Eladia y Verónica SLAVIERO. “La ciudad como espacio para la lucha feminista” en *La trama*, Vol. 2, N° 2, 2018, pp. 5-8.
- HARDING, Sandra. “¿Existe un método feminista?” en Eli Bartra (comp). *Debates en torno a una metodología feminista*, ciudad de México, PUEG/UAM-Xochimilco, 2002.
- HARTBLAY, Cassandra. “Good Ramps, Bad Ramps: Centralized Design Standards and Disability Access in Urban Russian Infrastructure” en *American Ethnologist*, Vol. 44, N° 1, 2017, pp. 9-22.
- HILL, David R. “Lewis Mumford’s Ideas on the City” en *Journal of the American Planning Association*, Vol. 51, N° 4, 1985, pp. 407-421.
- JACOBS, Jane. *The Death and Life of Great American Cities*, Nueva York, Random House, 1961.
- JANE’S WALK. *¡Camina tu barrio!*, 2013, en: <http://janeswalk.org/mexico/guadalajara/camina-tu-barrio/>.
- JIRÓN, Paola y Dhan ZUNINO SINGH. “Movilidad urbana y género: experiencias latinoamericanas” en *Revista Transporte y Territorio*, N° 16, 2017, pp. 1-8.
- LAZO Paola, Silvia YASODHARA, Érika LOYO y Vicki FOSS. “Ser mujer en Guadalajara”, *Jalisco cómo vamos*, 2018.
- LARA, Josefina y Pablo MATEOS. “La fragmentación socio-espacial del ‘viviendismo’: neoliberalismo y desarrollos masivos de vivienda social en la periferia remota de Guadalajara” en Adrián Guillermo Aguilar e Irma Escamilla (coords). *Segregación urbana y espacios de exclusión. Ejemplos de México y América Latina, México*, ciudad de México, INSTITUTO DE GEOGRAFÍA/UNAM/CONACYT/MIGUEL ÁNGEL PORRÚA, 2015, pp. 167-197.
- LEFEBVRE, Henri. *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Ediciones Península, 1978.
- MANIFIESTO DE QUITO. *Hacia un Habitat 3 Alternativo*, 2016, en: <https://www.flasco.edu.ec/habitat/>
- MASSEY, Doreen. “Espacio, lugar y género” en *Debate feminista*, N° 17, 1998, pp. 39-46.
- MUMFORD, Lewis. “What is a city?” en *The City Reader*, Londres, Routledge, 2011, pp. 91-95.
- NORTON, Peter D. “Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street” en *Technology and Culture* 48, 2007, pp. 331-359.
- ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS (ONU). *Nueva Agenda Urbana*, Quito, Hábitat III, 2017.
- ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICOS (OCDE). *The Pursuit of Gender Equality, An Uphill Battle. Country-Specific Highlights: México*, 2017, en: <http://www.oecd.org/mexico/Gender2017-MEX-es.pdf>.
- PADILLA, Miriam. “El gozo de aprender y enseñar a andar en bicicleta” en *La Bicikleta, columna: Lentes Violetas: Experiencia y reflexión sobre género y movilidad*, 2017, en: <http://labicikleta.com/gozo-aprender-ensenar-andar-bicikleta/>.
- RED NACIONAL DE CICLISMO URBANO (BICIREN). *Desafío modal 2017 ¿Qué movilidad es mejor para nuestra ciudad?*, 2017, en: <http://www.bicired.org/2017/09/06/desafio-modal-2017-que-movilidad-es-mejor-para-nuestra-ciudad-convocatoria/>.
- SALCEDO TORRES, Yeriell. *Pedaleando hacia una ciudad cicloincluyente*, Tesis de maestría, Tlaquepaque, Jalisco, ITESO, 2016, en: <http://quijote.biblio.iteso.mx/licencias/CC-BY-NC-ND-2.5-MX.pdf>.
- SCOTT, James. *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*, New Haven, Universidad de Yale, 1998.
- SOTO, Paula. “La ciudad pensada, la ciudad vivida, la ciudad imaginada. Reflexiones teóricas y empíricas” en *La Ventana*, N° 34, 2011, pp. 34:7-38.
- _____. “Patriarcado y orden urbano. Nuevas y viejas formas de dominación de género en la ciudad” en *Revista Venezolana de Estudios de la Mujer*, Vol. 19, N° 42, 2014.
- WWF (WORLD WILDLIFE FUND). *Desafío Modal: demuestra la bicicleta ser el modo más eficiente de transporte*, 2017, en: http://www.wwf.org.mx/noticias/noticias_cambio_climatico.cfm?uNewsID=314910.

Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)

CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, RNIU, Puebla, México

Guénola Capron*
 Jérôme Monnet**
 Ruth Pérez López***

El concepto de infraestructura remite a un conjunto de elementos interconectados que sirven de soporte a una estructura. Se habla de infraestructuras urbanas para las redes técnicas (subterráneas y aéreas) que permiten la realización de actividades diversas a escala de una conurbación: transporte de personas o de carga, reparto de energía, circulación de aguas o de información (telegrafía, telefonía, televisión, *internet*, etcétera).¹

En este artículo buscamos indagar en lo que se puede entender por infraestructura peatonal en una ciudad: ¿se trata de un subsistema de la infraestructura de transporte? O tiene otras dimensiones y, en este caso, ¿cuáles? Analizamos, en particular, el papel que juega la acera o banqueta en la infraestructura peatonal a partir de una investigación multidisciplinaria² sobre la producción material y social de la banqueta en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM).

La primera parte de este artículo presenta la problemática actual de la infraestructura peatonal como resultado de una evolución del caminar en las ciudades contemporáneas. La segunda parte aborda las concepciones de la banqueta y de la infraestructura peatonal como aparecen en las normatividades urbanas vigentes en la ZMVM y, especialmente, en la Ciudad de México.

La última parte describe los intereses y fuerzas heterogéneas que compiten o coexisten en la construcción, mantenimiento y usos de las banquetas de la metrópoli, para concluir acerca de los retos actuales de la gobernanza de la infraestructura peatonal.

Contexto global: movilidad e infraestructura peatonales en la ciudad

La situación actual del caminar en la ciudad es ambivalente. Su alta “adherencia” espacial (Amar, 2011) explica su ubicuidad en el espacio urbano y su centralidad en el sistema de movilidad: siempre se requiere caminar para acceder a un lugar o un modo de transporte. A pesar de esta centralidad, el caminar está sistemáticamente subordinado al transporte motorizado en la infraestructura vial o enclavado en espacios dedicados al paseo (parques, jardines, etcétera). Desde este enfoque, la práctica del caminar es marginada física, política y culturalmente. Esta situación resulta de una evolución iniciada durante el Antiguo Régimen europeo.

Inicios de la marginalización del caminar en la era moderna e industrial

Durante milenios, el funcionamiento urbano dependió esencialmente de la movilidad peatonal. El uso de vehículos y animales se limitaba al transporte de carga o de las élites y estuvo ausente en las ciudades mesoamericanas. Vehículos, animales y peatones, compartían una misma vía. Una excepción se dio en ciertos cascos monumentales de la época romana en donde, las vías destinadas a los animales y a las carretas, estaban bordeadas de aceras para peatones (Gruet, 2006; Saliou, 1999; Weiss, 2010). En el caso de la ciudad de Pompeya, se instalaron incluso bloques de piedra sobre las calzadas, permitiendo a las personas cruzar de un lado al otro de la calle cuando ésta se inundaba.

* Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Departamento de Sociología, Av. San Pablo 180, Col. Reynosa Tamaulipas, 02200 Ciudad de México. Tel: (53) 1890000 ext. 2104. Correl: guenola.capron@gmail.com.

** Université Paris-Est, Laboratoire Ville Mobilité Transport, 5 Boulevard Descartes, Champs-sur-Marne, 77454 Marne-la-Vallée, Cedex 2, Francia, Tel: 33 (1) 60.95.75.00. Correl: jerome.monnet@univ-paris-est.fr.

*** Cátedra Conacyt comisionada a la Universidad Autónoma Metropolitana-Cuajimalpa, Avenida Vasco de Quiroga 4871, Col. Santa Fe, Cuajimalpa, 05370 Ciudad de México. Tel: (55) 58146500. Correl: rperezl@conacyt.mx.

1 Para una perspectiva histórica sobre las redes de infraestructura urbana, véase: Bocquet, 2006.

2 Proyecto de Investigación de Ciencia Básica del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) núm. 255645, 2016-2019. Proyecto de Investigación de Ciencia Básica del Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología (Conacyt) núm. 255645, 2016-2019.

Durante quince siglos, no se construyeron aceras en las ciudades europeas. Fue hasta 1607 que se reinventó la separación de los flujos vehiculares y peatonales, al construir la primera banqueta en París (Vaillancourt, 2013). Sin embargo, esta separación de los flujos, se sistematizó sólo a partir de la segunda mitad del siglo XVIII en Londres, mediante la instalación de bolardos y, posteriormente, la construcción de aceras elevadas (Corporation of London, 2005). Este modelo empezó a difundirse a otras ciudades europeas y a la Ciudad de México a finales del siglo XVIII (Sánchez de Tagle, 1997), como parte de un proceso global de ordenamiento socio-espacial a través de la construcción de infraestructuras urbanas (abastecimiento y drenaje de aguas, iluminación, pavimentación, etcétera) y de fomento de las “buenas” costumbres (Elias, 1974).

De hecho, la acción de separar los flujos peatonales de los vehiculares y animales, es contemporánea de otra separación espacial y cultural: la del paseo y del desplazamiento funcional, que empezó en el siglo XVI. El jardín urbano se desarrolla, entonces, como lugar destinado al disfrute del caminar (Solnit, 2001), lejos de los inconvenientes del tránsito (Boileau, 1666). Ejemplo precoz de parque público, la Alameda de México es creada en 1592 por el Virrey para embellecer la ciudad y permitir la recreación de sus habitantes, siguiendo el modelo de Sevilla (Paya, 2014).

Esta doble diferenciación del caminar urbano sentó las bases para la permanencia, a lo largo de los siglos, de dos “infraestructuras” peatonales desconectadas entre sí: por una parte, la de una red de banquetas y cruces destinada al desplazamiento y, por otra, la de un archipiélago de parques y jardines diseñados para el paseo. Ésto corresponde a la evolución antagónica de las representaciones sociales del caminar hasta la actualidad: mientras que el paseo es descrito como una actividad valorada y deseable, el desplazamiento peatonal aparece como una acción depreciada y reservada a los más pobres, de la cual, las clases privilegiadas se distancian utilizando animales de montura y vehículos que les permiten apartarse de las masas (Monnet, 2018).

El urbanismo funcionalista: la marginación sistémica del caminar

El funcionalismo ha acentuado la marginación de la movilidad peatonal. Esta concepción del urbanismo se construyó en Europa y Estados Unidos entre las dos guerras mundiales, a partir de teorías económicas (fordismo) y arquitectónicas (Escuela de Chicago, Bauhaus, CIAM, International Style, etcétera). Al momento de la gigantesca reconstrucción post-guerra en Europa, el funcionalismo se convirtió en la ideología hegemónica de las políticas urbanas. Esta ideología prevalece hasta la fecha a escala mundial.

Primero, la zonificación funcionalista del espacio ha marginado esta movilidad a través de las estructuras y formas urbanas, porque, si bien planificaban lugares para caminar a escala local o arquitectónica, erradicaban el desplazamiento peatonal a escala urbana. Por una parte,

se planificaron zonas monofuncionales de distintos tipos (conjuntos habitacionales, centros comerciales, distritos de negocios, zonas turísticas y patrimoniales, espacios verdes, etcétera) con la intención de que fuera posible caminar en ellas. Por otra parte, se incrementaron las distancias entre estas zonas, lo que conllevó a la construcción de grandes infraestructuras (autopistas, vías de ferrocarriles, etcétera) que, en adición a la distancia, crearon obstáculos espaciales difíciles de cruzar a pie. Aunado a ésto, las velocidades que alcanza el transporte motorizado representan un peligro constante para los peatones y, en particular, para los más vulnerables. Con la finalidad de minimizar el riesgo de accidentes manteniendo altas velocidades y evitando crear cortes espaciales para los vehículos, se optó por construir cruces a desnivel para los peatones, obras que dificultan el tránsito de las personas con diferentes discapacidades, de los adultos mayores y de cualquier otra persona con movilidad reducida.

Segundo, el caminar también ha sido marginado por las políticas funcionalistas de transporte que promueven la continuidad y conectividad de las redes de transporte motorizado, pero no se hacen responsables de asegurar la eficiencia del tránsito peatonal. Mientras que los intereses de importantes operadores de transporte colectivo (compañías de trenes, tranvías, metros y autobuses), de empresas constructoras y de la industria automotriz, orientan las decisiones políticas y la planificación urbana hacia la ingeniería vial y la construcción de mega-obras (autopistas elevadas, distribuidores viales, etcétera), los intereses de los peatones no están representados en la política urbana. Cuando se trata de criticar las injusticias sociales y el alto costo ambiental de las políticas, a favor del transporte motorizado individual, la principal alternativa es la inversión en obras y sistemas de transporte colectivo (Lupano y Sánchez, 2009), siendo subestimada o descartada la opción “low tech” y “low cost” de desarrollo de infraestructura peatonal.

En las últimas décadas, la bicicleta ha sido el único modo de transporte alternativo, llamado “sustentable”, “ecológico” o “activo”, que ha logrado entrar seriamente en la agenda pública; y para su uso, la ingeniería vial ha concebido y desarrollado, bajo el cabildeo constante de organizaciones de la sociedad civil, una incipiente red de “infraestructura ciclista”. Esta infraestructura, en conjunto con la reciente irrupción de sistemas de bicicletas en libre servicio, ha permitido un incremento de la accesibilidad ciclista al espacio urbano. El ejemplo anterior muestra cómo ha sido posible la evolución, bajo presión, de políticas de transporte anteriormente limitadas a la planeación de modos motorizados. Ésto lleva a interrogarse sobre las condiciones necesarias para el desarrollo de una nueva infraestructura: ¿las últimas tendencias en materia de movilidad peatonal permitirán su desarrollo?

La emergente revaloración del caminar: nuevas políticas peatonales y experimentales

La “peatonalización” de las calles inicia en Estados Unidos y Europa en los años 1960 (Fériel, 2013), al

momento del apogeo de la sociedad de consumo. En efecto, la urbanización extensa se apoyó en el desarrollo del sector supermercadista y en el modelo del centro comercial suburbano, accesible sólo en vehículo particular, a costa de los comercios tradicionales concentrados en los cascos urbanos que comenzaron a decaer, con la importante excepción de las zonas turísticas (para Francia, ver: Razemon, 2016). En este contexto fueron creadas las calles peatonales, consideradas, al principio, como una forma de revaloración patrimonial. Esta política se difundió en todo el mundo a partir de los años 1970 y conllevó a una peatonalización parcial de los centros históricos de América latina, como los de Buenos Aires (1971), Ciudad de México (1972) y Santiago de Chile (1977-1978).

Así, después de la creación de los “espacios verdes” y del centro comercial, se creó un tipo “patrimonial” de enclave peatonal destinado al caminar lúdico, en el que desaparecieron la banqueta y el cruce de calle como elementos clave de la infraestructura peatonal a escala local. Pronto, se entendió que la peatonalización podía desencadenar una importante revitalización comercial especializada. En los años 1980 y 1990, los tres tipos de enclaves fueron mezclados dentro de nuevas zonas híbridas para el paseo, el consumo y la diversión (Capron y Sabatier, 2007).

Al mismo tiempo, frente al incremento de la inseguridad vial y a la multiplicación de barreras urbanas creadas por las propias infraestructuras de transporte motorizado, se buscó mejorar la continuidad de los trayectos a pie mediante la construcción de pasos a desnivel (elevados o subterráneos), la protección de los cruces (semáforos, reductores de velocidad...) y la modificación del alumbrado público, a favor de las banquetas y de los cruces. El cabildeo a favor de la accesibilidad universal, por parte de las organizaciones defensoras de las personas con discapacidad motriz y/o visual, desempeñó un papel importante en el debate sobre la importancia de garantizar un tránsito peatonal continuo y seguro.

Finalmente, la última tendencia que favorece el caminar urbano está relacionada con la salud pública. Por un lado, la problemática de la contaminación ambiental y del cambio climático ha llevado a expertos, activistas y, en fechas más recientes, gobiernos, a incriminar el despilfarrero de energía y espacio que representa el transporte motorizado individual y a revalorizar el caminar como un modo de transporte urbano económico en todos los aspectos. Por otro lado, el sedentarismo, propiciado por los hábitos de vida (consumo, trabajo, transporte, ocio), desemboca en una “epidemia” de obesidad y un incremento de enfermedades cardiovasculares (Radel, 2012). Por estas razones, y después de siglos de desconsideración, médicos y urbanistas convergen para llamar la atención sobre los beneficios de caminar en la ciudad.

La problemática conceptualización de la “infraestructura peatonal”

Desde el punto de vista restringido de las políticas de transporte, la infraestructura peatonal es considerada

como la parte de la infraestructura vial que soporta la movilidad peatonal. Abarca, entonces, diferentes elementos materiales como banquetas, cruces, pasos elevados y subterráneos, calles peatonales, caminos y senderos en espacios verdes, alumbrado, señalización, así como diseños para personas con discapacidad sensorio-motriz, como rampas, pisos podotáctiles y semáforos auditivos. Ahora bien, la infraestructura peatonal tiene un papel ambiguo basado en dos lógicas distintas: la primera que consiste en proteger a los peatones de los riesgos e inconvenientes ligados al tránsito vehicular; la segunda que radica en priorizar el tránsito vehicular liberando a las vialidades de los peatones, considerados como obstáculos para los vehículos motorizados.

Pero, si bien la banqueta es un elemento clave para la movilidad peatonal, no se limita a soportar el tránsito de personas, sino, también, el de vehículos que requieren acceso a los edificios, el mobiliario urbano y la vegetación. La banqueta también es el soporte de intercambios económicos y sociales, así como de políticas y programas de embellecimiento urbano. En este sentido, la banqueta no representa únicamente una parte de la infraestructura de transporte, sino, también, un elemento esencial para la vida social y las necesidades ligadas al espacio público.

Todas estas dinámicas, representativas de una tendencia mundial, se despliegan de forma reveladora en el contexto local de la ZMVM, en donde los problemas de marginación de la movilidad peatonal son particularmente agudos. Aquí, el peatón está atrapado en un círculo vicioso de desatención y desprecio: tanto el diseño de las vialidades, como el sistema de transporte, dificultan su movilidad y lo llevan a adoptar actitudes ilícitas y peligrosas que contribuyen a su descalificación (Pérez López, 2015). Sin embargo, en los últimos años han surgido una serie de iniciativas, por parte de la sociedad civil y del gobierno, que están impulsando cambios en materia de normas, infraestructura, diseño y planificación del transporte, a favor de los peatones.

Banquetas e infraestructura peatonal en la normatividad de la Ciudad de México

Existe una importante desigualdad entre los marcos normativos de las dos principales entidades federativas que componen la ZMVM. Por un lado, está la Ciudad de México, cuyas normas son numerosas, centralizadas y fáciles de encontrar; por otro lado, está el Estado de México en donde la normatividad es más escasa, heterogénea y de difícil acceso, a sabiendas de que, la Ley de Movilidad estatal de 2015, da a los municipios, las principales atribuciones en materia de movilidad e infraestructura vial local, es decir, en materia de intervención de las banquetas y ocupación de la vía pública. Por estos motivos, nos enfocaremos, a continuación, en el análisis que tuvimos la oportunidad de realizar sobre las concepciones de la banqueta y de la infraestructura peatonal en la Ciudad de México.

Construcción, rehabilitación y mantenimiento de las banquetas

La última Ley de Movilidad del Distrito Federal (2014)³ determina que las vialidades primarias y secundarias deben contar con vías peatonales, vías ciclistas y superficie de rodadura, a menos que estén peatonalizadas (Art. 179). Desde entonces, el gobierno dispone de un marco de referencia para la “calle completa”, concepto que sigue delimitando los espacios destinados a los distintos modos de tránsito en la vía pública.⁴ Las 16 Delegaciones del Distrito Federal⁵ tienen la atribución de atender la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las “vialidades secundarias”, así como de las banquetas y guarniciones⁶ mediante la Dirección General de Obras y Desarrollo Urbano de cada demarcación.⁷ Le corresponde a la Secretaría de Obras y Servicios “construir y supervisar nuevas obras viales (...), así como banquetas, guarniciones y reductores de velocidad en las vialidades primarias y (...) modificar las existentes” a través de la Dirección General de Obras Públicas.⁸

Por su parte, la Autoridad del Espacio Público (AEP), cuyo objeto es “atender la gestión integral” del espacio público, tiene como atribuciones “coadyuvar en el diseño y planeación de obras y servicios en materia de espacios públicos”.⁹ En este marco, la AEP ha llevado acciones de rehabilitación de banquetas en vialidades primarias (por ejemplo, en la avenida Insurgentes), ha construido calles peatonales sin aceras y ha extendido la infraestructura peatonal sobre el arroyo vehicular mediante la creación de “parques de bolsillo”.¹⁰

Gestión y regulación de los usos de la banqueta

En cuanto a la regulación de los usos de la banqueta, la Secretaría de Seguridad Pública (SSP) a través del Reglamento de Tránsito (2015) es la encargada de sancionar a los conductores de vehículos motorizados que circulan sobre la banqueta, tanto automóviles (Art. 11), como motociclistas (Art. 21); de amonestar a los ciclistas mayo-

res de 12 años (Art. 19) que circulen sobre ella y de impedir el estacionamiento de vehículos motorizados sobre la banqueta (Art. 30) o de bicicletas que impidan el tránsito de los peatones (Art. 31). La SSP también tiene como atribuciones, establecidas en la Ley de Movilidad, mantener la vialidad libre de obstáculos que “impidan, dificulten y obstaculicen el tránsito vehicular y peatonal” (Art. 13, III), incluyendo no solamente la circulación y el estacionamiento de los vehículos en las banquetas, sino, también, la instalación de puestos de comercio informal, por ejemplo.

Por su parte, la Agencia de Gestión Urbana (AGU) es la encargada de “captar, dar atención y seguimiento a los reportes de los habitantes” en relación con servicios urbanos y obras públicas, entre los cuales, la limpieza de las vialidades y las banquetas en mal estado.¹¹ El “Programa 072 de Atención Ciudadana” permite gestionar las solicitudes ciudadanas relacionadas con 35 servicios urbanos, entre éstos, la construcción y reparación de banquetas y guarniciones sobre vialidades primarias.

El gobierno de la Ciudad de México desarrolla otros mecanismos de vinculación con la ciudadanía. Por ejemplo, creó el “Programa de adopción de áreas verdes y banquetas”¹² para incitar a los contribuyentes a darle mantenimiento a las áreas verdes situadas sobre diferentes espacios peatonales (banquetas, camellones y áreas de espera peatonal en los cruces), así como invitarlos a “sustituir” o “reconstruir” una banqueta alemana a su propiedad. El trabajo de reconstrucción incluye la demolición y reconstrucción de la banqueta y de la guarnición, el retiro de todo mobiliario que obstruya el tránsito peatonal, la construcción de rampas en cruces y la implementación de bolardos que otorgan mayor seguridad a los peatones, entre otros. De cierta forma, este programa transfiere las responsabilidades de las delegaciones y del gobierno central a empresas o particulares, con la supervisión de la Secretaría de Obras y Servicios para asegurarse que las obras cumplan con los lineamientos y normatividad establecidos en la Resolución.

En el Estado de México, hemos observado que los vecinos o comerciantes, frente a la complejidad del proceso administrativo de solicitud de modificación de la banqueta, no siempre inician este proceso y realizan obras sin permiso, por ejemplo, en vialidades comerciales como la avenida Hank González del municipio de Ecatepec o en un fraccionamiento residencial de clase media del municipio de Tlalneptlantla.

Si bien, la normatividad sigue dominada por una concepción de la banqueta como infraestructura para el tránsito, veremos a continuación que esta concepción es

3 En febrero del 2016, se cambia oficialmente el nombre de “Distrito Federal” al de “Ciudad de México” en el “Acuerdo general del pleno del Consejo de la Judicatura Federal por el que se cambia la denominación de Distrito Federal por Ciudad de México en todo su cuerpo normativo” (*Diario Oficial de la Federación*, 05/02/2016). Usaremos el antiguo nombre de la entidad federativa cuando citemos leyes, reglamentos y otros documentos normativos anteriores a 2016.

Programa Integral de Movilidad (*Gaceta Oficial del Distrito Federal* [de aquí en adelante GODF], 15/10/2014).

4 Programa Integral de Movilidad (*Gaceta Oficial del Distrito Federal* [de aquí en adelante GODF], 15/10/2014).

5 A partir de la entrada en vigor de la Constitución Política de la Ciudad de México (*Gaceta Oficial de la Ciudad de México*, 05/02/2017), el 17 de septiembre de 2018, las 16 divisiones territoriales de la capital mexicana ya no son “delegaciones” sino “demarcaciones territoriales” administradas por alcaldías.

6 Art. 39, LII., Ley Orgánica de la Administración Pública del Distrito Federal (GODF, 6/03/2017).

7 Art 126, XII, *Reglamento interior de la administración Pública del Distrito Federal* (GODF, 28/12/2000; última reforma publicada: 13/04/2016)

8 Art. 57, Fracción VI, *op. cit.*

9 “Acuerdo por el que se crea el Órgano de apoyo de las actividades de la Jefatura de Gobierno para la gestión integral de los espacios públicos de la Ciudad de México, denominado Autoridad del Espacio Público del Distrito Federal” (GODF, 26/09/2008).

10 <http://cdmx.gob.mx/vive-cdmx/post/parques-de-bolsillo>.

11 “Decreto por el que se crea el Órgano Desconcentrado denominado Agencia de Gestión Urbana de la Ciudad de México” (GODF, 12/02/2013).

12 “Resolución por la que se validan los lineamientos que deberán cumplir los contribuyentes para obtener la constancia con la que se acreditarán los supuestos necesarios para el otorgamiento de la reducción prevista en el Artículo 291 bis del *Código Fiscal del Distrito Federal*, presentados por la Secretaría de Obras y Servicios del Distrito Federal” (GODF, 26/03/2014).

aún más evidente en el caso de la infraestructura peatonal en general.

La infraestructura peatonal en la normatividad urbana

En ninguno de los documentos normativos analizados apareció, tal cual, el término de “infraestructura peatonal”. La Ley de Movilidad mencionada más arriba define a la “vialidad” como un “conjunto integrado de vías de uso común que conforman la traza urbana de la ciudad, cuya función es facilitar el tránsito eficiente y seguro de personas y vehículos” (Capítulo II). Esta ley incorpora el término de “infraestructura de movilidad”, el cual, se refiere a lo “que permite el desplazamiento de personas y bienes, así como el funcionamiento de los sistemas de transporte público”. En este sentido, incluye tanto la superficie de rodamiento vehicular, como el área de la banqueta. En el Reglamento de Tránsito de 2015, la banqueta forma parte de la “vía peatonal”, definida como “espacio destinado al tránsito exclusivo o prioritario de peatones (...) en la que, el acceso a vehículos, está restringido a reglas específicas” (Apartado LV). La “vía peatonal” está conformada no sólo por las banquetas, sino, también, por elementos que consideramos en este artículo como infraestructura peatonal que permite el tránsito, el descanso y las actividades recreativas.

En el Programa Integral de Movilidad, instrumento de la Ley de Movilidad, aparecen una serie de términos que se refieren, directa o indirectamente, a la infraestructura peatonal y a sus elementos (“calle”, “infraestructura vial”, “calle completa”, “infraestructura con diseño universal”) y aparece la expresión más explícita de “infraestructura que permita caminar” y otros elementos que deben incluirse en todo espacio para peatones como “pavimentos uniformes y con espacio suficiente para moverse con carriolas y sillas de ruedas” (p. 81). Notamos aquí que, todos estos conceptos y expresiones, apuntan a una función única o dominante de estos espacios, la de tránsito.

La “infraestructura peatonal” constituye el apartado “C” del *Manual de calles*, publicado por el gobierno federal¹³ en donde se propone un “Proceso de diseño de una vía urbana” enfocado exclusivamente en las banquetas y los elementos que se deben de integrar a la banqueta para garantizar la seguridad de los peatones. En otro apartado, titulado “Vegetación y mobiliario urbano”, aparecen, igualmente, elementos importantes para las actividades peatonales.

Las normas vigentes muestran, entonces, que las banquetas constituyen el elemento más reconocido y cuidado de la infraestructura peatonal; ésta no es, hasta ahora, un concepto movilizado a favor de una visión sistémica del tránsito peatonal. Son los actores no gubernamentales los que abren el camino en este aspecto.

13 Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, 2017 (<http://manualdecalle.mx/>). Este manual ha sido redactado con la contribución de miembros del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ver más adelante).

El papel de los actores no gubernamentales

Según la Cuenta Pública de la Ciudad de México, 2016: Banco de información, se distinguen los recursos destinados a las banquetas de aquéllos destinados a la infraestructura vial, mientras la construcción y ampliación de puentes peatonales está en un rubro independiente. El único rubro en donde se hace referencia explícita a la infraestructura peatonal se encuentra en un nuevo fondo público denominado “Autorización de proyectos para la modernización de la infraestructura para la movilidad no motorizada y peatonal”.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP), organismo internacional sin fines de lucro, ha realizado un análisis de los fondos federales invertidos en movilidad, construyendo seis categorías para identificar en dónde se invirtió el presupuesto: “infraestructura vial”, “pavimentación”, “infraestructura ciclista”, “espacio público”, “infraestructura peatonal” y “transporte público”. Para el ITDP, el tipo de gasto “infraestructura peatonal” incluye los gastos en proyectos que vienen etiquetados con diferentes palabras: “banqueta”, “andador”, “guarniciones”, “calle”, entre otros. Ésto permite diferenciar los gastos dirigidos a la movilidad urbana sustentable de aquéllos dirigidos a la movilidad en automóvil. Aquí, los proyectos dirigidos al espacio público no vienen dentro de la categoría de infraestructura peatonal y el concepto de “infraestructura vial” no incluye las banquetas, sino que se refiere únicamente al área de circulación vehicular.

Figura 1
Extracto de la campaña diseñada por la Liga Peatonal en contra de los puentes peatonales



El ITDP no es la única organización que menciona la infraestructura peatonal. La Liga Peatonal, Asociación Civil que agrupa a diferentes organizaciones de defensa de los peatones, también lo usa para referirse a la infraestructura “incluyente” y para “las personas”. En este caso, este concepto también se contrapone al de “infraestructura vial”, y al de “infraestructura para el automóvil”¹⁴. El uso de este término, también le permite, a la asociación, distinguir las obras públicas dirigidas al uso del automóvil, de aquéllas dirigidas a los

14 Página web de la Liga Peatonal, consultada el 13 de abril del 2018. <http://ligapeatonal.org/>.

peatones. Con base en esta reconceptualización, la Liga Peatonal diseñó una campaña de comunicación en contra de los puentes peatonales designándolos como “puentes antipeatonales”, debido a que se construyeron para facilitar el tránsito de automóviles (Figura 1). Aquí es interesante señalar que la AEP, bajo la coordinación general del exmiembro de la Liga Peatonal, Roberto Remes, adoptó este argumento para dismantlar un puente peatonal en el año 2017, e hizo construir un paso a nivel de la calle con la finalidad de “favorecer al peatón” y “liberar de monumentos al automóvil”.¹⁵

A partir de estas observaciones, podemos suponer que la ocupación de puestos en la administración pública, por miembros de organizaciones de la sociedad civil, permite integrar el concepto de “infraestructura peatonal” en los discursos, leyes y programas gubernamentales. A pesar de esto, queda mucho trabajo para que se tome en cuenta la diversidad de formas y usos que se observan en las banquetas de la ZMVM.

Heterogeneidad de las banquetas en la ZMVM

A lo largo de la urbanización de la metrópoli, las banquetas no se propagaron de manera homogénea: las condiciones variables de construcción de las banquetas desembocaron en una discontinuidad física y extrema heterogeneidad de las formas materiales de las aceras en la ZMVM.

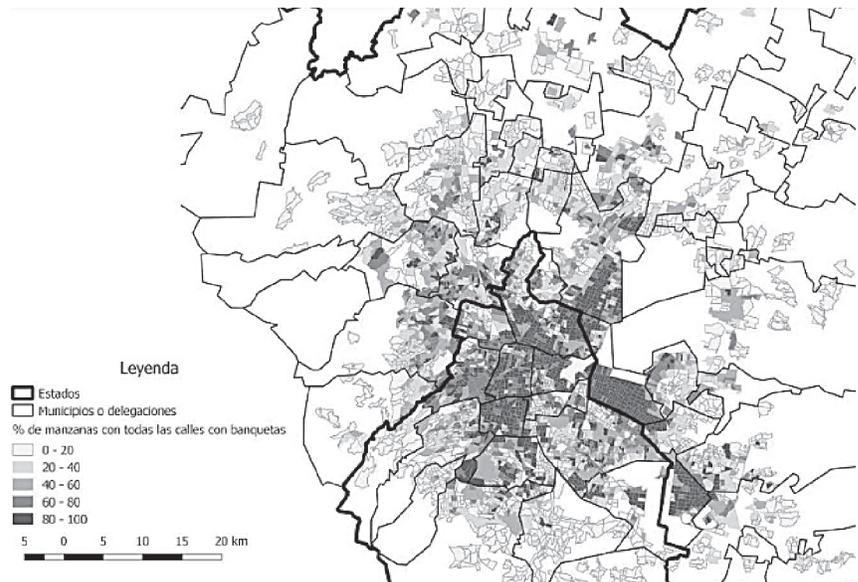
Vialidades sin banquetas

Como lo muestra el Mapa 1, existe una desigualdad sustancial en la dotación de banquetas entre las áreas centrales y las periferias de colonias populares y pueblos, conurbados o no. En general, los municipios conurbados en el Estado de México, están menos dotados, aunque existen grandes variaciones entre ellos. A escala de la Ciudad de México, 28.6% de las manzanas no tienen banquetas (INEGI, 2014), con un contraste mayor entre la tasa más alta, 69.3% en Milpa Alta (delegación periférica y rural) y la tasa más baja, 2.7% en Benito Juárez (delegación central).

A escala de la Zona Metropolitana, existen ciertos tipos de vialidades estructuralmente desprovistas de banquetas, como las autopistas en donde, la única forma de infraestructura peatonal, son los pasos a desnivel y las rutas campestres fuera de las zonas urbanizadas.

En la mayoría de los casos, las vías no tienen banquetas por la dinámica informal de urbanización: es el

Mapa 1
Porcentaje de manzanas con disposición de banquetas, Zona Metropolitana del Valle de México



caso de los antiguos pueblos, cuyas calles estrechas no permiten la construcción de banquetas según las normas, como en muchos asentamientos irregulares, en donde la autoconstrucción de los edificios no ha dejado un ancho de calle suficiente para construir banquetas. Por ejemplo, cuando fue invadido el pedregal que constituía una franja al sur de la Ciudad de México a inicios de los años 1970, se formaron, en la colonia popular de Santo Domingo, callejones estrechos sin banquetas en donde alcanza a pasar un automóvil en medio del tránsito peatonal, operando así una especie de “espacio compartido” informal.

Sin embargo, en la ciudad central, también existen vialidades sin banquetas debido a la peatonalización formal. De esta forma, en los años 1970, se transformaron callejones del Centro Histórico de la Ciudad de México, como Gante y Motolinía o la calle Génova en la Zona Rosa. Esta política se extendió en los años 2000-2010, a otras calles del Centro Histórico, como las de Regina y Madero, y después a las calles “de preferencia peatonal”, como Moneda y 16 de Septiembre, diseñadas con un piso continuo en donde, los bolardos, marcan la frontera entre los carriles exclusivamente peatonales y el carril central para circulación de vehículos, dando prioridad a los peatones. Este último tipo de calles es el que más se acerca a los “espacios compartidos”, en donde desaparece por completo la separación espacial de los distintos modos de transporte (Monderman & Baillie, 2006). De forma más modesta, la peatonalización ha sido implementada en otras zonas históricas de la ZMVM. Esta política encuentra cierto éxito popular, dando una nueva intensidad de uso a calles sin banquetas. Sin embargo, se sigue observando una gran variedad de usos en las banquetas “tradicionales” de la metrópoli.

¹⁵ http://www.milenio.com/df/retiro-puente_peatonal-antipeatonal-patriotismo-condesa-cdmx-milenio-noticias_0_874712586.html.

A la heterogeneidad de la presencia y de las formas físicas de las banquetas en la metrópoli, corresponde una heterogeneidad aún mayor de lo que se hace sobre las banquetas y gracias a ellas. A la forma física corresponde, así, una forma social tan importante como la primera. Proponemos a continuación una tipología de los usos más frecuentes observados en las aceras de la metrópoli durante nuestra investigación.

Flujo: formalmente construidas para el tránsito peatonal, las banquetas son el soporte de flujos muy diversos, tanto por los motivos (ir lo más rápido posible a un lugar de actividad, pasearse, pasear el perro, hacer *footing*, visitar el lugar, etcétera), como por las velocidades, trayectorias y técnicas (a pie, en silla de ruedas, en patines, en monopatín, en bicicleta, etcétera); lo que dificulta su coexistencia. También se oponen los flujos axiales, canalizados en la franja central entre el mobiliario urbano y la vegetación que los separa del arroyo vehicular de un lado, y la franja de interacción con los edificios del otro lado, con los flujos transversales constituidos por los vehículos y peatones que entran y salen de los edificios. A pesar de las normas oficiales, la construcción de las banquetas resulta tan desorganizada que produce discontinuidades mayores para el flujo axial.

Descanso: en particular para los adultos mayores y las personas con movilidad restringida, pero, también, para los turistas, se usa la banqueta para descansar, echando mano de todo lo que permite sentarse: tanto bancas convencionales como asientos improvisados (escalones, jardineras, bolardos, etcétera). Respecto a esta necesidad, hacen falta asientos a escala de la ZMVM, con la excepción de algunos lugares privilegiados en donde ha intervenido la Autoridad del Espacio Público, por ejemplo. Hay ejemplos de comerciantes y particulares que instalan, de manera informal, asientos en la vía pública para el beneficio de los transeúntes.

Mobiliario urbano: la acera es usada para implantar todo tipo de objetos fijos: bancas, luminarias, semáforos, señalizaciones, parquímetros, bolardos, teléfonos públicos, papeleras, etcétera. La ocupación de la banqueta, por estos artefactos, llega a ser muy densa y desordenada, al punto de convertirse en obstáculos significativos para el tránsito peatonal: es el caso de los numerosos postes de luz o casetas telefónicas de diversas compañías que dificultan el paso a los transeúntes e impiden el de las personas con carriolas o en silla de ruedas. Llama la atención que, la normatividad, no considere la necesidad de quitar el mobiliario urbano obsoleto ni tampoco la utilidad de instalar los postes de tal forma que sirvan de soporte para varios servicios.

Vegetación: los árboles, el pasto y las plantas, ocupan un espacio importante en las banquetas de la ZMVM y, en particular, en las zonas céntricas. Crean un ambiente acogedor para la movilidad y las actividades pedestres, gracias a las sombras, olores, colores y sonidos, y son usualmente valorados y cuidados por los vecinos. Sin embargo, la vegetación también puede ser un problema, cuando las macetas y jardineras estorban

el paso en la banqueta o cuando su pavimento está dañado por las raíces porque no se anticipó correctamente el crecimiento de las plantas.

Encuentro y sociabilidad: en los pueblos y colonias populares, así como en menor grado en las colonias de clase media, la banqueta es un lugar de intercambio y convivencia y juega un papel importante en la sociabilidad vecinal. Esto último cumple una función de seguridad, subestimada en la normatividad, en particular, en lo que se refiere a la autonomía de los niños.

Comercio, trabajo y consumo: la acera también juega un papel fundamental en la interacción entre clientes y vendedores. A mayor flujo peatonal, mayor interés, por parte de los comerciantes, por instalarse en la banqueta, mediante quioscos, puestos fijos y semifijos, escaparates y terrazas de restaurantes y dispositivos ambulantes. Algunos productos o servicios se ofrecen especialmente en la banqueta, como por ejemplo, el “bolero” (limpiabotas) o ciertos antojitos. Existen talleres mecánicos, de refacciones, muebles, etcétera, que trabajan sobre la banqueta, y es el lugar por excelencia de los/las sexoservidores/as, para interactuar con sus posibles clientes. Estas prácticas comerciales son totalmente normalizadas por los habitantes, en particular, en las colonias populares. Por último, las normas oficiales consideran más legítimo el uso de la banqueta por el comercio formal (a través de las terrazas, por ejemplo) que por el ambulante y el comercio informal.

Abandono y tratamiento de la basura: tanto por la basura depositada en las papeleras, como por los desechos domésticos y comerciales colocados sobre la acera en espera de su recolección, la banqueta es el lugar por excelencia de abandono de la basura. La banqueta también es un espacio en donde se procede a la separación de los desechos para su posterior venta y reciclaje. En ciertas zonas residenciales, las heces caninas constituyen un problema peculiar que puede llegar a generar problemas entre vecinos.

Estacionamiento para vehículos: este uso es muy común, en particular, en áreas residenciales centrales. Por ejemplo, en Lomas Verdes, colonia en donde la tasa de motorización de las familias es muy alta, las aceras están frecuentemente ocupadas por coches para no darse la pena de entrar y salir de la cochera. Así, se considera a la banqueta, como una extensión de la propiedad, con dispositivos humanos (vigilantes, chóferes, etcétera) y no-humanos (cadenas, cubetas, etcétera), tanto para garantizar el estacionamiento privado, como para impedir el estacionamiento ajeno que bloquearía el acceso al edificio.

Refugio para las personas sin hogar: las banquetas son utilizadas por las personas que viven en la calle como lugar de vida y de desarrollo de actividades que les permiten sobrevivir: dormir, consumir estupefacientes, socializar, pedir dinero, vender productos, ofrecer servicios o brindar apoyo a los comerciantes informales (Pérez López, 2012).

Este listado sintético muestra que, no se puede entender, a la banqueta, sin tomar en cuenta las actividades que diferentes actores sociales desarrollan en ellas. La ban-

queta es mucho más que una superficie de cemento destinada al tránsito. Es un espacio de usos, a veces muy intensos y contradictorios, que es necesario entender, si se pretende diseñarla y regularla de manera que forme parte de una infraestructura peatonal al servicio de los usuarios.

Conclusiones: de la gobernanza de las banquetas a una nueva concepción de infraestructura peatonal

Entendemos la gobernanza de las banquetas como el resultado, formal e informal, de su construcción y mantenimiento físicos, tanto por la administración urbana, como por los vecinos, sean personas físicas o empresas, y de su manejo sofisticado y conflictivo por la multiplicidad de usuarios.

Esta gobernanza es altamente inestable, lo que desemboca en una gran heterogeneidad, en el tiempo y en el espacio, tanto de las formas físicas como de los usos tolerados, a escala de la colonia o de la metrópoli. Así, la colonia Roma, muy bien dotada en banquetas anchas y arboladas, desde hace un siglo, ofrece un testimonio de procesos constructivos sucesivos y simultáneos. Recientemente, la administración pública reconstruyó banquetas siguiendo criterios distintos: algunas, por ejemplo, con diseño de "orejas" y otros dispositivos que buscan reducir las distancias de cruce, otras con diseño

más tradicional y usando el presupuesto participativo, y otras más, a través del procedimiento usual de la delegación. Mientras tanto, en las obras nuevas, los vecinos y empresas, siguen construyendo segmentos de banqueta según su propio y muy variado criterio.

La producción material y social de las banquetas y la planificación de la infraestructura peatonal, en la ZMVM, aparecen hoy en día en un "cruce de caminos". La lógica funcionalista, que reduce el caminar urbano a un modo secundario de transporte, ha estructurado profundamente el espacio metropolitano y las prácticas técnico-administrativas. Sin embargo, la ciudad aparece también como el escenario de una intensa creatividad, tanto por los usos de las banquetas, como por la experimentación de nuevas formas de concebir y manejar las vialidades. En este cruce de caminos, se abre la posibilidad de fomentar una movilidad más sustentable y un espacio público más inclusivo.

Bibliografía

- AMAR, G. *Homo Mobilis. La nueva era de la movilidad*, Buenos Aires, La Crujía Ediciones, 2011.
- BOCQUET, D. "Les réseaux d'infrastructures au miroir de l'histoire: acquis et perspectives" en *Flux*, N° 65, 2016, pp. 6-16.
- BOILEAU, N. *Les embarras de Paris*, Satire VI, 1668.
- CAPRON, G. y B. SABATIER. "Identidades urbanas y culturas públicas. Centros comerciales paisajísticos en Río de Janeiro y México" en *Ateridades*, Vol. 17, N° 33, 2007, pp. 87-97.
- CORPORATION OF LONDON. *City Street Scene Manual*, Londres, Department of Planning and Transportation, 2005.
- FÉRIEL C. "Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation" en *Métropolitiques*, 2013.
- GRUET, B. *La rue à Rome, miroir de la ville. Entre l'émotion et la norme*, Paris, Presses de l'Université Paris-Sorbonne, 2006.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI). *Características de las localidades y del entorno urbano*, 2014, en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/encotras/cleu/2014/>.
- LUPANO, Jorge A. y Ricardo J. SÁNCHEZ. *Políticas de movilidad urbana e infraestructura urbana de transporte*, Santiago de Chile, NACIONES UNIDAS/CEPAL, 2009.
- MONDERMAN H., E. Clarke y B. H. BAILLIE. "Shared Space: The Alternative Approach to Calming Traffic" en *Traffic Engineering and Control*, Vol. 47, N° 8, 2006, pp. 290-292.
- MONNET J. *Caminata-ocio y caminata-desplazamiento: una dicotomía persistente, del romanticismo al funcionalismo. El caso de Francia*, Quid, 2018.
- PAYA, L. *Les Alamedas de l'empire espagnol durant la Renaissance: un ensemble singulier et cohérent de promenades arborées*, Le Verger-Bouquet, 2014.
- PÉREZ LÓPEZ, R. *Vivir y sobrevivir en la Ciudad de México*, Ciudad de México, Plaza y Valdés, 2012.
- _____. "De la flânerie al tránsito peatonal: la negación del derecho a la ciudad" en *Cybergeo*, N° 724, 2015.
- RADEL, A. *50 ans de campagnes d'éducation pour la santé. L'exemple de la lutte contre la sédentarité et de la promotion des modes de vie actifs (1960-2010)*, Tesis de doctorado, Universidad de Toulouse, 2012.
- RAZEMON, O. *Comment la France a tué ses villes*, Paris, Rue de l'Échiquier, 2016.
- SALIOU, C. "Les trottoirs de Pompéi: une première approche" en *Bulletin Antieke Beschaving*, N° 74, 1999, pp. 161-218.
- SÁNCHEZ DE TAGLE, E. *Los dueños de la calle. Una historia de la vía pública en la época colonial*, Ciudad de México, INAH, 1997.
- SOLNIT, R. *Wanderlust: A History of Walking*, Nueva York, Penguin, 2001.
- VAILLANCOURT, D. *Les urbanités parisiennes au XVIIe siècle. Le Livre du trottoir*, Paris, Hermann, 2013.
- WEISS, C. "Determining Function of Pompeian Sidewalk Features through GIS Analysis" en B. FRISCHER, J. WEBB CRAWFORD y D. KOLLER (eds). *Making History Interactive. Computer Applications and Quantitative Methods in Archaeology*, Oxford, Archaeopress, 2010, pp. 363-372.

CIUDADES



TALONARIO DE SUSCRIPCIÓN
RED NACIONAL DE INVESTIGACIÓN URBANA

Con sede en el DIAU-UAP
Juan de Palafox y Mendoza 208
2° Patio, Tercer Piso, Cubículo 4
Centro, 72000 Puebla, Pue., México
Teléfonos: (222) 246 2832 • (222) 232 4506 • (222) 229 5500 ext. 5970

Correl: rniu@rniu.buap.mx
Web: <http://www.rniu.buap.mx>

ANUAL (4 NÚMEROS)
En México \$ 94.00
En el extranjero US 45 Dls.
Números atrasados (c/u) \$24.00 (US 5.00 Dls.)

FORMA DE PAGO:

Transferencia interbancaria a la Cuenta 7005-412715, CLABE 002650700504127153, Clave SWIFT BNMX-MXMM; BANAMEX-Sucursal 123, Puebla, Puebla, México. **No se aceptan cheques.**

ENVÍO DE DATOS:

Una vez realizado el pago correspondiente, favor de **enviar por correo electrónico** (rniu@rniu.buap.mx): el nombre del suscriptor, el domicilio en el cual desea recibir la(s) publicación(es), sus datos de facturación, así como el comprobante de la transferencia interbancaria.

Performance del ciclismo urbano: la rodada ciclonudista

CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, RNIU, Puebla, México

Luisa Fernanda Grisales Barrera*

Marshall McLuhan equiparaba el automóvil con una prenda de vestir, sin la cual, los norteamericanos se sentían “inseguros, desnudos e incompletos en el conjunto urbano” (1996: 227); con esta caracterización, introducía el papel del automóvil, en consonancia con la definición que proporciona de las tecnologías como prótesis que no sólo implican extensiones del cuerpo, sino que lo potencializan, modificando así, tanto a los cuerpos, como a los sujetos.

La desnudez a la que se refiere McLuhan se acentúa cuando, quien transita por la ciudad, no sólo no cuenta con la protección externa proporcionada por la carrocería de una máquina, sino que compete por el espacio con dicha máquina al movilizarse en medios de locomoción propia; lo cual, sitúa, al transeúnte, en evidente desventaja.

Mediante la organización de La Rodada Mundial Ciclonudista, identificada por sus organizadores como WNBR, por su sigla en inglés (*World Naked Bike Ride*), los ciclistas urbanos llaman la atención sobre la disparidad en el acceso al espacio; lo que, en su caso, implica el reconocimiento de la fragilidad de sus cuerpos que, en el tránsito cotidiano y frente a medios de movilidad motorizada, están desnudos.

La activista Laura Bustos,¹ lo describe así: “Está tu piel expuesta. Tu piel, tus brazos, tu cara, todo está expuesto, entonces, si tienes un accidente, directamente lo primero que vas a lastimar, pues es tu piel, que eres tú al final (...) No tienes una estructura metálica que te esté cubriendo o no vas en un camión (...)”.²

La enunciación de esta desnudez se hace explícita en esta rodada, en donde se alienta, a participantes, a despojarse de su ropa de manera parcial o total. Como lo indica su lema, “tan desnudo o tan descubierto como te

atrevas”,³ las personas eligen ya sea desnudarse por completo y/o quitarse o dejarse alguna prenda en particular. La exposición de la piel, del cuerpo mismo, busca poner en escena la vulnerabilidad del ciclista.

La propuesta de categorizar la calle como escenario de la manifestación, introduce la forma elegida para abordar esta protesta: el concepto de *performance*, retomado a partir de la definición que proporciona Rodrigo Díaz, en tanto puesta en escena en la que los sujetos representan lo que son, lo que quieren ser y lo que desean que los demás vean (Díaz, 2008: 38). Dicho concepto permite dar cuenta de la diversidad de elementos involucrados en esta rodada, a través de la cual, los ciclistas se hacen presentes en el espacio público construyendo y reforzando vínculos entre sus participantes y, a la vez, dirigiéndose a múltiples espectadores ante los que se presentan como colectividad. Su fertilidad, no se limita entonces a la caracterización de la acción colectiva, sino al carácter explicativo que brindan elementos de su teorización para entender cómo se construyen y refuerzan los vínculos entre los actores de un movimiento social; lo que, a su vez, permite entender la conformación del actor colectivo.

Al designar este tipo de acción colectiva, de los grupos ciclistas, como *performances*, me interesa enfatizar que son expresiones, a partir de las cuales, éstos se presentan en el espacio público reivindicando la caracterización, que Bauman (2006: 116) hizo de éste, como “hogar natural de la actividad humana de la política”; recuperando su sentido, precisamente público, que ha sido contrariado en el condicionamiento del acceso al mismo, que responde a cómo ha sido moldeada la Ciudad de México por la convivencia de diversos ideales de ciudad que representan los diferentes proyectos de quienes la habitan, lo cual, “implica la confrontación de diferentes expectativas sobre los usos del espacio público” (Duhau y Giglia, 2008: 13-15).

* Escuela Nacional de Antropología e Historia (ENAH). Correl: luisa_grisales@enah.edu.mx.

1 Economista mexiquense que ha participado en diferentes colectivos ciclistas de mujeres posicionando la cuestión de género en la discusión sobre el activismo ciclista en la Ciudad de México.

2 Fragmento de entrevista, realizada a Laura Bustos Endoqui, el 19 de marzo de 2016 en la Ciudad de México.

3 “As bare as you dare” reza el eslogan de la rodada en inglés.

Organización de la rodada

La WNBR es llevada a cabo en varios países de manera simultánea durante el verano, por lo que, al menos, ocurre en dos momentos del año: durante el verano boreal en los países del hemisferio norte, y en el austral para los del hemisferio sur.

En esta rodada, además de ciclistas, participan corredores, personas que van en patines, patinetas, monociclos y, en algunos lugares, sillas de ruedas, puesto que la convocatoria enfatiza los medios de propulsión humana. En la Ciudad de México, la mayoría acude a la manifestación en bicicleta. La asistencia está motivada principalmente por el ciclismo, pero también por el nudismo. Muchos participan en bicicleta privada, pero, también, cada vez más se utiliza el sistema de bicicletas públicas “Ecobici”. Algunas empresas ofrecen el servicio de renta de bicicletas durante la rodada.

De acuerdo a los principios de la WNBR, a través de esta manifestación, los participantes buscan crear conciencia sobre la dependencia del petróleo y el uso indiscriminado del automóvil y, a la vez, fomentar el uso de medios alternativos de transporte; también buscan plantear la exigencia de una mayor –y mejor– cultura de convivencia con los ciclistas y peatones, quienes, al transitar en la ciudad –a diferencia de quienes se movilizan en medios motorizados– están desnudos ante el tráfico.

Desde sus orígenes, la rodada surgió como una forma de protesta en contra de la dependencia del petróleo y de otras fuentes de energía no renovables. La primera rodada nudista internacional ocurrió en 2004, con la confluencia de colectivos que, en años anteriores, habían realizado protestas ciclistas al desnudo en Alemania, Canadá, España y Estados Unidos; los que, en esta ocasión, se coordinaron para la realización simultánea de lo que, desde entonces, se conoce como la WNBR, que es replicada cada año por activistas de varias partes del mundo.⁴

En la Ciudad de México, existe un comité organizador que se encarga de diseñar la ruta del recorrido, coordinar pintores y prensa, distribuir tareas entre voluntarios, gestionar el evento con autoridades para el cierre de calles y poder garantizar la seguridad del contingente.

La convocatoria se realiza a través de la red social *facebook* y del sitio en *internet* de la WNBR, en donde se puede encontrar información general sobre la rodada. Aproximadamente un mes antes de su realización, los organizadores acuden a medios televisivos, radiales, programas de *internet*, en donde son entrevistados sobre el propósito de la rodada. Asimismo, distribuyen información promocional de la WNBR en diferentes paseos nocturnos y otros eventos ciclistas de la Ciudad de México.

En la página de la rodada puede leerse el manifiesto ciclonudista que, de acuerdo con Ulises Velázquez,⁵ uno

de los coordinadores de la WNBR en la Ciudad de México, está inspirado en el que redactaron en España en 2004.

El texto del manifiesto denuncia el secuestro de las calles por parte del coche, demanda justicia en ellas, señalando la necesidad de redistribución del espacio de la ciudad dando prioridad a las personas e invirtiendo en medios de transporte menos contaminantes y más eficaces que el automóvil particular; como contraparte, la bicicleta es considerada como una herramienta de transformación social, se describe el desplazamiento en ella como una demostración de inconformidad cotidiana, en la cual, se sustenta la importancia de llevar a cabo la manifestación pedaleando. De acuerdo al texto, manifestarse rodando, se convierte en “protesta ejemplar” cuando se realiza al desnudo, ya que el cuerpo es entendido como un símbolo que, a la vez que desafía tabúes en torno al físico mediante su exposición, representa la fragilidad de lo que denominan como “sus carrocerías”.⁶

En la página, también proporcionan lineamientos para fotógrafos, cuya práctica es bienvenida; sin embargo, dan algunas pautas, “con el fin de crear un ambiente seguro, positivo y libre de temores para los participantes”.⁷

De acuerdo a mi participación en la WNBR de 2014, 2015 y 2016, y en el cotejo fotográfico de las rodadas, puedo afirmar que es evidente la participación mayoritaria de varones jóvenes en esta rodada, con una intervención diversa de mujeres y hombres, ancianos y jóvenes, que asisten individualmente y en grupo, acompañados de niños y de mascotas.

De manera voluntaria, algunos de los participantes ponen a disposición sus cuerpos como materia prima, se convierten en lienzos humanos prestos a ser intervenidos mediante la creatividad de artistas que realizan pintura corporal sobre ellos con el mismo propósito de llamar la atención: para ser mirados al igual que los cuerpos de quienes no exhiben más que su desnudez. Buscan cobrar notoriedad para visibilizarse ante los otros, evidenciando que sólo así logran ser advertidos, “ahora sí me ves”, reza la consigna que portan en carteles y pieles, escrita en papel, espaldas y pechos, y coreada reiteradamente durante toda la manifestación.

La WNBR en la Ciudad de México

La primera vez que se realizó esta movilización, en la Ciudad de México, fue en el año 2006 y, desde entonces, se ha continuado haciendo cada año de manera ininterrumpida hasta su doceava edición en 2017.

6 Manifiesto ciclonudista, WNBR Ciudad de México, <http://ciclomarchanudista.info/7-infobasica/1-manifiesto.html>.

7 Entre estas políticas señalan que pueden tomarse fotografías una vez terminada la pintura corporal sobre el cuerpo de los modelos, y que es preferible no fotografiar a las personas mientras están siendo pintadas o cuando se están vistiendo o desvistiendo. También recalcan que, como la marcha busca promover el ciclismo, las fotografías, de preferencia, deben ser de las personas sobre sus bicicletas. Recomiendan pedir autorización a las personas antes de tomar acercamientos y preguntar si quieren ser fotografiados, puesto que están en su derecho de negarse. Por último, se pide hacer buen uso del material obtenido, evitando la burla, las descripciones vulgares o la sexualización de las imágenes sacándolas del contexto de la rodada. *Políticas de Fotografía*, WNBR Ciudad de México: <http://ciclomarchanudista.info/politicafotos.html>.

4 Wiki de la World Naked Bike Ride (WNBR): Página Principal. <http://wiki.worldnakedbikeride.org/>

5 Ulises Velázquez es un artista plástico y gestor cultural que forma parte del Comité Coordinador de la WNBR en la Ciudad de México.

La más numerosa, de acuerdo a los cálculos de los organizadores, ha sido la que se realizó en 2014, a la cual asistieron 6,500 personas.

De manera general, la WNBR en México, se ha caracterizado por su visión de la bicicleta como un “símbolo de libertad y autonomía” y del cuerpo desnudo “como una representación universal de la fragilidad humana”; aspectos en los que se ha centrado la movilización⁸ con el fin de promover el uso de la bicicleta a partir de concientizar sobre la necesidad de reducir el uso de medios motorizados.

Con el cuestionamiento acerca del uso excesivo del automóvil, están llamando la atención sobre un problema que no sólo atañe a quienes conducen un carro, sino, también, a las administraciones de la ciudad que la han diseñado en función de privilegiar la movilidad del auto particular.

El empleo del desnudo alude a la fragilidad corporal que es la fragilidad misma del sujeto desnudo. Al despojarse de su vestimenta exponen también su humanidad, encarnada en la materialidad de un cuerpo que, en su transitar cotidiano por la ciudad, se enfrenta en una lucha desigual por el espacio con la máquina. La vulnerabilidad sobre la que llaman la atención deviene de la proclividad de este cuerpo expuesto a ser afectado por el entorno; experimenta dolor, se fatiga, pierde el equilibrio, se enferma, se lesiona y también se muere. La exhibición del cuerpo en la ciudad es un recordatorio de que, ese otro antagonista, es una vida que puede extinguirse. Apela a la mirada también desnuda de un espectador sin cristal, ventana, parabrisas ni pantalla.

La vulnerabilidad en escena

La antropóloga Sarah Vaughan (2016),⁹ señala la importancia de conceptualizar la vulnerabilidad, no sólo como daño potencial, ya que la conciencia de la misma “constituye una serie de inversiones afectivas que obligan a aprender a sentir y a vivir con la perturbación”, lo que permite anticipar la posibilidad de que algo pase; previsión que, de acuerdo a Giddens (2007: 13-14), surge a partir de la necesidad de determinación del futuro por parte de la sociedad industrial moderna que busca regularlo, normalizarlo y dominarlo, de manera que se conceptualiza el riesgo, noción que describe el cálculo que hacen las personas a partir del análisis de la relación entre los peligros y las posibilidades futuras.

8 En sus orígenes, la WNBR como movimiento internacional, se planteó cuatro objetivos: cuestionar la excesiva dependencia de combustibles fósiles, demandar respeto al ciclista y al peatón, promover el uso de transportes de locomoción humana y enaltecer la fuerza e individualidad corporal. Sin embargo, para 2006, empezaron a hacer mayor énfasis en la promoción del ciclismo. Las tarjetas que distribuyen, los organizadores de la rodada en la Ciudad de México, aún mencionan estos cuatro principios.

9 La autora escribe este artículo sobre la vulnerabilidad como parte del proyecto “Lexicon for an Anthropocene Yet Unseen” de la revista cultural *Anthropology*, que tiene como objeto proveer de una fuente que permita ver las configuraciones y efectos de nuestro tiempo bajo otra mirada, definiendo como “antropoceno” una época caracterizada por la humanidad apresurando sus propios ritmos y los de una tierra de por sí ya fracturada (Vaughan: 2016). Las referencias son traducción propia del artículo citado en la bibliografía.

En este sentido, puede encontrarse el establecimiento de una correlación, entre vulnerabilidad y visibilidad, para dar cuenta de cómo, a través de estas acciones, se enuncia una problemática; y, a la vez, en su propia ejecución, los sujetos posibilitan su reconocimiento como actores, lo que conduce a remediarla. Es entonces, esta vulnerabilidad, la que, paradójicamente, se convierte en el elemento de la experiencia compartida que articula la búsqueda de identificación del ciclista con los otros, tanto ciclistas, como demás habitantes de la ciudad. Vaughn (2016), señala la potencialidad del concepto, al referir que la vulnerabilidad no sólo causa perturbación, puesto que puede también “engendrar alianzas sociales y dar forma a las instituciones políticas”.

A este respecto, Rodrigo Díaz señala que, el hecho de señalar las asimetrías, “puede crear y hacer presentes realidades suficientemente vívidas como para conmover, seducir, engañar, ilusionar, encantar, divertir y aterrorizar” (2008: 45). En el caso particular de este tipo de acciones colectivas, se está buscando apelar a la solidaridad a partir de la afinidad con el otro; búsqueda que Richard Sennet (1997: 400) plantea como “problema cívico”, dando cuenta de la dificultad moral de estimular la simpatía hacia los otros, en una ciudad multicultural, ya que “Para que las personas que viven en una ciudad multicultural se interesen por los demás [...] tenemos que cambiar la forma en que percibimos nuestros cuerpos. No experimentaremos la diferencia de los demás mientras no reconozcamos las insuficiencias corporales que existen en nosotros mismos” (1997: 394).

Esta forma de evidenciar la vulnerabilidad, mediante la acción colectiva, atiende también a una forma particular de presentarse como grupo, que para Barbara Myerhoff, sirve para tratar problemas como la invisibilidad y la marginalidad producto del desdén de otros grupos con mayor poder en la sociedad. Explica que, esta forma de presentación, funciona como estrategia en la que, los grupos, tienen la oportunidad de ser vistos en sus propios términos (1986: 66-67),¹⁰ o al menos, de expresar hacia un público, cómo se han construido colectivamente.

Como ha señalado Luis Vivanco (2013: 111), la visibilidad llama la atención no sólo hacia el individuo ciclista, sino a la actividad del ciclismo y potencialmente hacia ella como causa socio-política; por lo que, los ciclistas, se visibilizan en un sentido literal y, mediante el *performance*, ponen en escena la propia existencia. Así, el *performance* es, a la vez, producto y proceso; ya que, en su misma ejecución, posibilita la comunión y la construcción de vínculos entre los participantes, de acuerdo a la caracterización de Rodrigo Díaz, quien señala que su configuración cultural es, en todo caso, una potencialidad y no una condición preexistente, por lo que los participantes no necesariamente comparten un vínculo previo. “Por eso, participan antes de la construcción social de la realidad que de su representación” (Díaz, 2008: 39). A su vez, ésto alude a la afirmación de Díaz respecto al tiempo del

10 Myerhoff identifica esta forma de presentación como “ceremonias definitorias”.

performance que no sólo transcurre en un *presente performativo* que focaliza la presencia de los celebrantes en acto de creación, –la puesta en escena de los ciclistas rodando o manifestándose– sino que, a su vez, retrotrae a lo ya hecho –apelar a la invisibilidad para visibilizarse en tanto que implica campos discursivos y textos preexistentes (Díaz, 2008: 44).

Espectadores y Participantes

Respecto al recibimiento de esta rodada entre sus espectadores, vale la pena recordar lo señalado por Francisco Cruces respecto a las manifestaciones de protesta:

No hay porqué suponer que la capacidad transformadora del manifestante es siempre tan de fondo. La mayoría de las veces no pasa de ser un acto trivial, pero es evidente su facultad para tocar, al menos por instantes, fibras íntimas en los ejecutantes y el público (Cruces, 1998: 52).

Tal vez los efectos del mensaje entre los espectadores sean los más difíciles de medir, sin embargo, en la misma opinión de los participantes, se resaltan aspectos como la notoriedad momentánea: “Después de la rodada, cuando menos una semana, los automovilistas te respetan un poco más [...] Ahora sí me ves! Ahora sí volteas a verme”,¹¹ afirma Ismael Muñoz, quien se transporta cotidianamente en bicicleta desde su lugar de residencia en la delegación Tláhuac, hasta, su trabajo en el centro de la ciudad. De igual manera, la *roller*¹² Citlalli Hernández, expresa: “ahora sí me ven, porque normalmente no te ven, te insultan, y ahora sí voltean a verme”.

Por otra parte, Laura Bustos, economista mexicana que ha participado en el activismo ciclista desde diferentes colectivos y ha trabajado en programas de movilidad de diferentes instancias del gobierno, opina respecto al seguimiento mediático de la rodada, que el mensaje no llega y se descontextualiza porque todo se reduce al morbo: considera que nadie publica el mensaje que se quiere comunicar, sino que le dan un seguimiento en el que no se transmite el sentido de la movilización. Laura afirma haber participado sólo una vez, sin precisar el año, pero explica que no lo volvería a hacer, puesto que no le encuentra sentido a involucrarse si no se logra una comunicación efectiva del mensaje de la rodada.¹³

Podemos encontrar una lectura distinta de la recepción de la movilización en la opinión de José Raúl Camarillo, proveniente de la ciudad de San Luis Potosí, quien en 2016 participó por cuarta vez en la WNBR y señaló: “en cada una de las marchas en las que he participado siempre se ha cumplido el objetivo que es llamar la atención de la gente para que nos tomen [en cuenta], nos vean, nos volteen a ver”.¹⁴



Si bien se están refiriendo a públicos distintos (medios de comunicación y espectadores de la rodada), estas lecturas dan cuenta de la experiencia diferenciada de los participantes.

Haciendo a un lado la recepción del mensaje, por parte de espectadores y dado que la participación en la rodada es voluntaria, puede afirmarse, de manera muy general, que la identificación, de quienes participan en la rodada, con el mensaje de ésta, es más evidente. En la lectura que hacen del evento se puede intuir cómo relacionan sus expectativas sobre la acción con la experiencia, como lo hace Sergio Chávez,¹⁵ quien es originario de la Ciudad de México, pero participó algunos años en el comité coordinador de la WNBR en Guadalajara mientras residió en esa ciudad. A su regreso en 2016, refiere haber encontrado que, en la Ciudad de México, “sigue habiendo una falta de cultura vial enorme”; sin embargo, expresa su confianza en la pertinencia de esta acción al señalar: “si éste es el modo para causarles impacto, yo creo que lo seguiré haciendo hasta que haya un cambio realmente notorio”.

Para dar cuenta de cómo se definen los participantes de la WNBR, retomo el señalamiento de Alberto Melucci, sobre la identidad: la cual, “no es un dato o una esencia,

11 Fragmento de testimonio de Ismael Muñoz, registrado el 11 de junio de 2016 en la Ciudad de México.

12 De esta manera se identifican los patinadores.

13 Paráfrasis de entrevista realizada a Laura Bustos Endoqui.

14 Fragmento de testimonio de José Raúl Camarillo, registrado el 11 de junio de 2016 en la Ciudad de México.

15 Fragmento de testimonio de Sergio Chávez, registrado el 11 de junio de 2016 en la Ciudad de México.

sino el resultado de intercambios, negociaciones, decisiones y conflictos, entre diversos actores” (1999: 12) que conforman una definición construida y negociada en la interacción, en la que los individuos otorgan un sentido al “estar juntos” y a la creación de un “nosotros” colectivo “a partir de la coincidencia en la orientación de sus fines, medios y ambiente” (1999: 38-43).

También se percibe la identificación de los participantes en la incorporación del lenguaje de la rodada a su discurso, adoptándolo como propio: se refieren al cuerpo como “carrocería” o hablan de vulnerabilidad y fragilidad en términos de desnudez e invisibilidad. Esta identificación no se da sólo por la participación en la rodada, sino porque tienen como referente su experiencia que tiene puntos de coincidencia con la de otros ciclistas.

En los testimonios de Andrés, José Luis y Ricardo, encontramos ejemplos de esta correspondencia:

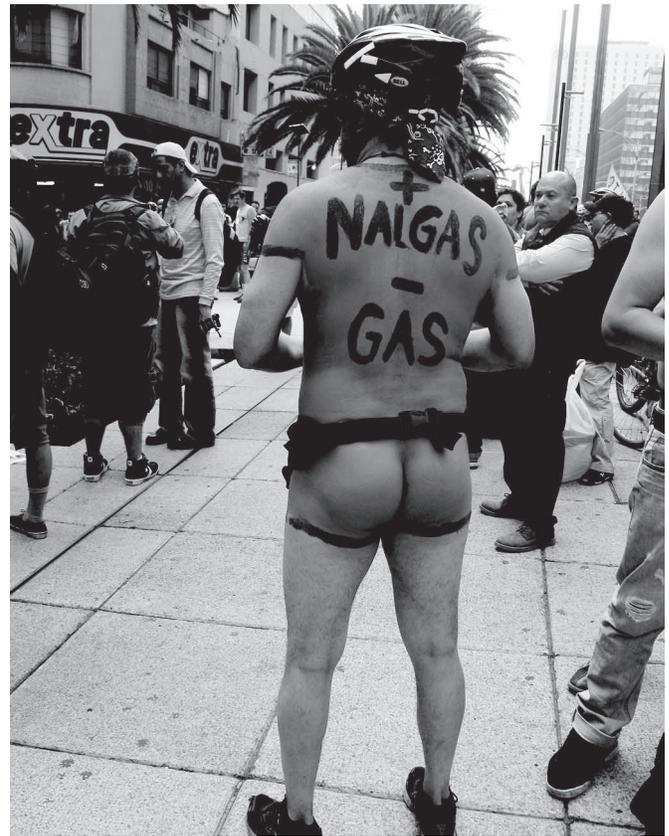
Lo más importante es causar un impacto a la sociedad, de que nuestro cuerpo es nuestra carrocería y somos muy frágiles. Si un carro le pega a otro carro no pasa de que lo abolle, pero si un carro te pega, pues no vuelves a caminar.¹⁶ Lo que me mueve a venir aquí es que te hace visible. Desnudándote es como te voltean a ver. No hay otra forma [...], aunque usemos ropa vistosa –señala su chaleco reflejante de color amarillo–, siempre cuando te avientan el coche te dicen ‘es que no te vi’, pero desnudo todos te ven, aunque no traigas nada vistoso, más que tu piel: todos, todos te voltean a ver.¹⁷

Los carros se te cierran y todo porque según no te ven, pero siempre traigo ropa vistosa, traigo luces y aun así [sólo] cuando hemos rodado en la rodada al desnudo te voltean a ver porque vienes obviamente desnudo.¹⁸

El cuerpo desnudo llama la atención porque, por un lado, es disruptivo del espacio urbano, y rompe con la visión cotidiana al ingresar, en el espacio de la ciudad, un elemento que no forma parte de él, y su exhibición transforma la misma calle que, como señala Cruces, en su etnografía de las marchas: es convertida en un escenario en donde confluyen, en la esfera del espacio público, el campo político, con la ritualidad de las acciones y expresiones simbólicas de los grupos, las que se caracterizan por tener un anclaje inmediato en la vida cotidiana y la sensibilidad particular de cada movimiento, y por un carácter cívico, que da cuenta de “lo civil” como un sistema de comportamientos y disposiciones necesarios para una interacción significativa (1998: 43).¹⁹

Los aspectos señalados por Cruces, para las marchas, me permiten extender la propuesta a este tipo de rodadas de manifestación, caracterizadas por el planteamiento

de vulnerabilidad del ciclista como actor; ya que, estas formas de movilización, constituyen una de las principales expresiones, a partir de las cuales, los ciclistas se insertan en el espacio público, irrumpiendo de manera colectiva en él, visibilizándose como grupo y llamando la atención sobre esta forma particular de movilidad y sobre la necesidad de cuestionar las regulaciones normativas que estipulan el uso “correcto” de la ciudad, a partir de la subversión y su rebasamiento en los usos particulares, que los grupos hacen de ella y de los múltiples escenarios que la componen (Cruces, 1998: 64).



Por otro lado, el espacio urbano es el lugar en el que, de acuerdo a Abilio Vergara (2006: 115), la exclusión y marginalización posibilitan reivindicaciones de singularidad por parte de los sujetos, quienes, “al no tener como fuente la tradición, requieren de umbrales para constituir su ser mediante la exploración”. Ésto, con el fin de adquirir una identidad, hacerse visibles y otorgarle sentido a sus búsquedas; lo que, en palabras de Alberto Melucci (1999: 43), da lugar a la creación de un “nosotros” colectivo que les permite producir la acción colectiva en función de definirse a sí mismos, en torno a sus fines, medios y ambiente: es decir, en torno al sentido de la acción, los límites y posibilidades de esa acción y el campo en el que tiene lugar.

De allí, la importancia de la definición de la acción por parte de sus participantes. Los organizadores de la WNBR, en la Ciudad de México, resaltan el carácter lúdico de la misma, negando que sea una manifestación política.

16 Fragmento de testimonio de José Luis Trejo, quien, en 2016, participó por décima vez en la WNBR proveniente del Estado de Puebla. Registrado el 11 de junio de 2016 en la Ciudad de México.

17 Fragmento de testimonio de Ricardo, registrado el 11 de junio de 2016 en la Ciudad de México.

18 Fragmento de testimonio de Andrés Pacheco, registrado el 11 de junio de 2016 en la Ciudad de México.

19 Esta definición de lo civil, se distancia, como el mismo Cruces advierte, de la noción normativa que lo caracteriza como un modelo ideal de conducta ciudadana apegado a la legalidad democrática (1998: 35).

Ésto remite a una explicación dada por Ulises Velázquez, en la reunión de coordinación de la WNBR de 2016, quien refirió que, a lo largo de los años, han ocurrido eventos que los llevaron a definir este lineamiento; ya que, en 2007, algunos participantes afines a partidos políticos, corearon consignas a favor de éstos, lo que a juicio de Ulises, desmovilizó a mucha gente, puesto que la participación se redujo de 450 personas en 2006 a 80 en 2007, a pesar del contexto favorable que, de acuerdo a Velázquez, habría proporcionado el desnudo masivo de 18,000 personas que posaron para las fotografías que realizó el estadounidense Spencer Tunick, en el zócalo de la Ciudad de México ese mismo año. Velázquez refiere también que, en 2010, varios miembros del grupo *Anima Naturalis* se presentaron a la rodada, protestando contra el maltrato animal, e hicieron una intervención frente a algunos medios que terminaron por ignorar el mensaje de la rodada, ya que sólo documentaron la protesta del mencionado grupo desconociendo los motivos del evento. Agrega que, finalmente, los participantes de la rodada se sienten convocados en torno a los objetivos del movimiento internacional *World Naked Bike Ride*, de manera que no se adhieren ni permiten la manifestación de otras consignas políticas dentro del marco de la rodada; sin que ésto signifique que lo político está ausente.

A través de esta rodada y de otro tipo de acciones, los ciclistas escenifican la vulnerabilidad aludiendo a la invisibilidad a la vez como metáfora y como metonimia; ya que, dada la poca notoriedad que tiene el ciclista como actor de la movilidad, la invisibilidad se vuelve literal. Sin embargo, al evidenciarla, están señalando también la fragilidad propia de quienes habitamos la ciudad, con el fin de establecer un vínculo —ya sean ciclistas o no— a partir del planteamiento de que, la vulnerabilidad, no es un rasgo exclusivo del ciclismo, apelando a la solidaridad de quienes eligen otras formas de movilidad, principalmente, quienes conducen un automóvil particular.

Conclusiones

Los grupos de ciclistas en la Ciudad de México se han visibilizado demandando su participación en el espacio público, cuestionando la forma en que éste se planea y organiza. A través de esta demanda, reivindican la calle como espacio de tránsito, pero, también, de interacción, en el que irrumpen de manera colectiva para visibilizar su importancia como actor urbano.

En este planteamiento de visibilidad está implícito, y se hace explícito, un discurso de vulnerabilidad que posibilita la cohesión de los sujetos y el surgimiento del actor y de la colectividad; ya que, en el planteamiento de dicha vulnerabilidad, se evidencia la desventaja en el acceso al espacio público en condiciones de mayor fragilidad y riesgo que otros. Lo que, a su vez, articula a los ciclistas, posibilitando la identificación y la creación de vínculos y el compartir la construcción y representación de la experiencia particular de esta vulnerabilidad que, si bien es una condición característica de la experiencia metropolitana, a la vez, es significada desde la práctica como actor.

La irrupción en el espacio constituye, tanto un ejercicio político, como una forma ritualizada de presentarse y expresar quiénes son, qué buscan y cuál es el sentido de su búsqueda. Contribuyen a la conformación de identidades grupales que son alimentadas por la heterogeneidad de quienes conforman los grupos. En esta forma de presentación, caracterizada como *performance*, el planteamiento de la vulnerabilidad es central, pues permite la identificación entre pares a partir de la escenificación de la experiencia compartida, en la cual, se dirigen a diferentes interlocutores con la finalidad de generar vínculos de empatía y solidaridad; mostrando que, esta condición de vulnerabilidad es propia, pero no exclusiva, de los ciclistas, sino que es una característica común con otros actores igualmente marginalizados. Estos *performances*, como otro tipo de acciones colectivas, a la vez que impactan a los espectadores, refuerzan el sentido de colectividad en los actores.

Al ser, la bicicleta, el elemento que vehicula la acción del movimiento ciclista, los *performances* que se realizan en ella, producen y reproducen significados que no se limitan a la mera ejecución del recorrido, sino que ponen en escena al actor que se construye y redefine en la misma ejecución de la acción colectiva, al objeto que es resignificado puesto que se define no sólo como vehículo que sirve para transportarse, sino, a la vez, como herramienta de lucha, y a la práctica del ciclismo urbano como forma de cuestionar el orden normativo de la ciudad en el que, el ciclista, se apropia del objeto, de su práctica, pero, también, del espacio en el que la realiza, ya que configura un nuevo tipo de ciudad.

Bibliografía

- BAUMAN, Z. “Espacio/Tiempo” en *Modernidad líquida*, Ciudad de México, FCE, 2006, pp.99-138.
- CRUCES, F. “El ritual de la protesta en las marchas urbanas” en Néstor García Canclini (ed). *Cultura y Comunicación en la Ciudad de México*, Ciudad de México, Editorial Grijalbo, 1998, pp. 27-83.
- DÍAZ, R. “La celebración de la contingencia y la forma: sobre la antropología de la *performance*” en *Nueva Antropología*, vol. XXI, N° 69, 2008, pp. 33-59.
- DUHAU, E. y A. GIGLIA. “Prólogo: Orden, Desorden y Conflicto” en *Las reglas del desorden. Habitar la metrópoli*, Ciudad de México, SIGLO XXI/ UAM-Azcapotzalco, 2008, pp. 11-17.
- GIDDENS, A. “Un mundo desbocado. Los efectos de la globalización en nuestras vidas” en *Riesgo*, Ciudad de México, Taurus, 2007, en: http://eva.universidad.edu.uy/pluginfile.php/506145/mod_resource/content/1/Giddens,%20Anthony%20-%20Un%20mundo%20desbocado.pdf.
- MCLUHAN, M. “El coche y el amante del juguete” en *Comprender los medios de comunicación. Las extensiones del ser humano*, España, Paidós, 1996, pp. 57-66.
- MELUCCI, A. *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*, Ciudad de México, El Colegio de México/Centro de Estudios Sociológicos, 1999.
- MYERHOFF, B. “Life not Death in Venice: Its Second Life” en Victor W. Turner y Edward M. Bruner. *The Anthropology of Experience*, Universidad de Illinois, 1986. pp. 161-186.
- SENNET, R. “Cuerpos cívicos. La Nueva York multicultural” en *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*, España, Alianza, 1997, pp. 378-401.
- VAUGHAN, S. “Vulnerability” en *Cultural Anthropology*, 2016, en: <http://www.culanth.org/fieldsights/791-vulnerability>.
- VERGARA, A. “Vivir la ciudad: umbrales, intersticios y reclusiones” en *El resplandor de la Sombra*, Ciudad de México, Ediciones Navarra, 2006, pp. 109-154.
- VIVANCO, L. “Constructing Urban Bicycle Cultures: Perspectives on Three Cities” (Capítulo 3) y “Good for the Cause: The Bike Movement as Social Action and Cultural Politics” (Capítulo 4), en *Reconsidering the Bicycle. An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*, Routledge, 2013, pp. 57-126.

Bicifoficios: un potencial inexplorado

CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, RNIU, Puebla, México

Claudio A. Sarmiento Casas*

Al moverse en bici, se ve otra ciudad de México, se ve la ciudad que parecen haber olvidado los que hacen más ruido [...] La ciudad en donde el pan, los botellones de agua, los tacos, los pollos y los cuchillos se reparten en bicicleta.
(Lajous, 2011)

En la Ciudad de México, así como en otras ciudades del mundo, las calles contienen voces que, en ocasiones, no se escuchan, y en ocasiones, se invisibilizan. Algunas de estas voces son ciclistas y, a pesar de la familiaridad de sus sonidos para los oídos de la ciudad (De la Garma, 2012; Gómez, 2015), sus múltiples dimensiones sociales y urbanas han pasado desapercibidas.

El ciclismo urbano tiene un gran potencial para ser un modo de transporte eficiente, asequible, saludable, equitativo y amigable, con el medio ambiente, para personas de diversos perfiles socio-económicos. Para que sea una opción factible de movilidad sostenible, las ciudades requieren de una adopción generalizada de la bicicleta (Vivanco, 2013). Por un lado, el ciclista debe ser capaz de realizar la mayoría de sus viajes cotidianos para obtener los beneficios de la actividad física, sociabilidad y niveles de felicidad, que produce el pedaleo (St-Louis *et al.*, 2014). Por otro lado, la movilidad ciclista es capaz de contribuir con la reducción en tráfico vehicular, con la mitigación de emisión de contaminantes, con ahorro de energía y con mejoras en la seguridad vial, sólo si una gran proporción de ciudadanos opta por la bicicleta (Dill y Carr, 2003; Horton, 2006; Vivanco, 2013).

Así, tanto académicos como tomadores de decisión y activistas ciclistas, se han enfocado en buscar maneras de incrementar el uso de la bicicleta urbana. Algunas investigaciones se han dedicado a estudiar el perfil de ciclistas actuales y prospectivos, el tipo de viajes que se pueden o podrían realizar o las variables del entorno que facilitan o entorpecen el ciclismo urbano (Pucher *et al.*, 2010). Estos estudios e iniciativas se han concentrado, casi exclusivamente, en la función utilitaria de la bicicleta como medio de transporte (Aldred, 2015), apostando por el reemplazo

de viajes individuales motorizados, principalmente, para viajes pendulares (*i.e.* hacia centros de educación o empleo) y en trayectos cortos (UN-Habitat, 2013). La mayoría de los estudios sobre el ciclismo urbano se concentra en idear propuestas para la mejora en la seguridad, comodidad y atractivo del uso de la bicicleta utilitaria, debido, en gran medida, a que se originan en Europa y Norte América, en donde se privilegian análisis de índole cuantitativo y estadístico por encima de las experiencias de los ciclistas en sí (Vivanco, 2013). En contraste, se ha otorgado mucho menor atención a los usos “no convencionales” de la bicicleta (Kirkpatrick, 2018) o a los “ciclistas cautivos”, quienes no tienen la opción de motorizarse (Joshi y Joseph, 2015).

El ciclismo urbano no tiene por qué limitarse a su aspecto utilitario. Las *bicicletas* –palabra que incluye a los triciclos y otros mecanismos ciclistas– son capaces de jugar un papel importante en la ciudad al poder transportar a otros pasajeros y mercancías, así como al funcionar como herramientas de trabajo en sí. Más aún, la variedad de vehículos ciclistas sólo es opacada por la diversidad de personas que les utilizan; para algunos, como una forma de vida, y para otros, por una necesidad estrechamente vinculada a su oficio (Tavera Muñoz *et al.*, 2014). Por ende, este trabajo utilizará el término *bicifoficio* para describir este tipo de ciclistas marginalizados por la academia y las políticas de ciclismo urbano, siendo conscientes de que, dicho término paraguas, comprende en sí, tres tipos de acepciones para los vehículos que utilizan: para el transporte de pasajeros, *i.e.* *bicitaxi*, *ciclotaxi*, *rickshaw*, *trixitaxis*, *pedicaps*, *becak*, *ecocabs*, *pedapods*, *beca*, *trishaws*; para la distribución de mercancía, *i.e.* *triciclo cargueros*, *bicicleta cargo*, *cargobike*, *bici-cargo*, *bici-mensajero*, *bici-repartidor*, *bici-logística*; y para la provisión de bienes comerciales y servicios, *i.e.* *bici-obrera*, *bici-trabajadora*, *bici-comercio*, *bici-negocio*, *bici-labor*, entre otros.

El objetivo de este trabajo es realizar una exploración crítica de los *bicifoficios* de la Ciudad de México desde una perspectiva histórica, antropológica y socio-política. Primero presento una breve introducción sobre la historia de la bicicleta, como una tecnología multifacética que aprovecha y potencia la energía cinética humana y da pie a varias capacidades ciclistas que han sido ignoradas. Luego, describo, cómo estos mecanismos ciclistas, son capaces de producir distintas movibilidades en la ciudad,

* Universidad de Toronto, estudiante del Departamento de Geografía y Planeación, St. George Campus, Correl: c.sarmiento.casas@mail.utoronto.ca.

dentro de las cuales, destacan la carga, mensajería, transporte de pasajeros y comercio en la vía pública. Enseguida, retrato la presencia de este tipo de ciclistas en la Ciudad de México, para resaltar cómo los *bicioficios* se relacionan con su entorno social y político. Esta parte del texto contiene hallazgos preliminares de un estudio de observación participativa realizada entre enero y marzo de 2018. Quiero aquí plantear el argumento de que, los *bicioficios*, han existido prácticamente desde los primeros años de la introducción de la bicicleta en México y que no sólo parecen estar proliferando en épocas recientes, sino que han persistido a pesar de circunstancias adversas a ellos, en gran medida, debido a una perspectiva errónea de obsolescencia histórica (Cox, 2013) como ciclistas urbanos.

Las posibilidades de las bicicletas

*La bicicleta es un vehículo curioso;
su pasajero es su motor.*
(John Howard, en Vivanco, 2013)

Las bicicletas y triciclos son aún los vehículos más numerosos en el planeta, pero nunca han sido utilizados exclusivamente como medios de transporte. La razón de ser, de las bicicletas y sus variantes, se explica a través de las historias complejizadas de innovación tecnológica decimonónica, las dinámicas de consumo burguesas, el desarrollo del capitalismo industrial y los cambios sociales que éstos provocaron. A continuación, se expone una breve historia crítica de la bicicleta, en la cual, se enfatizan los campos de posibilidad que se crearon en cada etapa y que persisten al día de hoy. Vistas simplemente como objetos, se observa que las bicicletas no son estáticas o unidimensionales; son heterogéneas, multidimensionales, contextuales y completamente inmersas en las dinámicas cotidianas, sociales, culturales y político-económicas de la historia (Vivanco, 2013).

Orígenes ciclistas

En sus primeras décadas de vida, la bicicleta fue utilizada por las élites como un objeto lúdico o deportivo (Cox, 2014). Aun cuando no era utilizada para recorrer grandes distancias, la bicicleta evolucionó para responder a otro tipo de necesidades. El problema de carga o equipaje fue reconocido desde los inicios de la bicicleta, con la evidencia de varias adaptaciones hechas desde 1817 a la *draisene* –vehículo para “correr con ruedas”– precursor principal de las bicicletas, aunque no incluía pedales (Cox y Rzewnicki, 2015).

Para finales del siglo XIX, el diseño ciclista se había diversificado tanto que, el término “bicicleta”, empezó a ser utilizado para nombrar a cualquier vehículo propulsado por los pies (Oddy, 2007). La industria ciclista empezó a experimentar con diseños ciclistas variados, desde triciclos y cuadríciclos, hasta vehículos motorizados, precursores directos del automóvil (Vivanco, 2013). Gracias al desarrollo del “cuadro diamante” y la invención de la “*Safety Bicycle*” –con su transmisión indirecta y sus

dos ruedas pequeñas de idéntico tamaño– la bicicleta aumentó la versatilidad de este vehículo, facilitando su uso sobre una variedad de superficies, a la vez que abrió la posibilidad para la construcción de bicicletas de carga (Oddy, 2007; Cox y Rzewnicki, 2015)¹. Esta época también significó un periodo de estabilización en la producción y una gran expansión del uso de la bicicleta individual. Las bicicletas y triciclos de carga, rápidamente sustituyeron la carga humana y a las carretas, facultando versatilidad de movimiento: arranque-parada, alcance, rutas y descanso sin igual. Además, los vehículos ciclistas tenían la ventaja de necesitar mínimo mantenimiento, y eran prácticamente inmunes al hambre, cansancio y al desgaste diario de, por ejemplo, un animal de carga (Cox, 2014).

La adopción masiva de la bicicleta trajo consigo una disminución de su prestigio social entre las elites y un aumento de su uso por otras clases sociales, especialmente, de menores ingresos (Cox, 2014). La caída en los precios de la bicicleta, en las primeras décadas del siglo XX, condujeron a una expansión democratizadora de acceso a esta tecnología (Horton, 2006). La estabilidad en el diseño de la bicicleta fue tal, que los nuevos modelos eran casi indistinguibles de las bicicletas de años atrás. Ésto, no sólo coadyuvó a la proliferación de las bicicletas usadas en los mercados de segunda mano, sino que viró la atención de la producción de novedades tecnológicas del transporte hacia otras, más recientes y vistosas invenciones: el automóvil y las aeronaves. Las clases populares redefinieron el propósito de la bicicleta y provocaron las adecuaciones necesarias para la nueva demanda de los vehículos que heredaron –literal y figurativamente– como instrumentos de trabajo; ligeros y versátiles pero, también, sólidos y resistentes, para poder cargar bultos y perdurar (Fernández Christlieb, 1991; Oddy, 2007).

Para los años 1920, las bicicletas fueron, sin duda, los vehículos más numerosos en las calles (Cox y Rzewnicki, 2015). Su auge a finales del siglo XIX y su consecuente difusión, entre diferentes clases sociales, resultó en un incremento en su asequibilidad y su adopción ubicua en muchas ciudades del mundo, hasta su precipitoso declive a partir de la década de 1950; época en la que, los patrones de desarrollo urbano, comenzaron a favorecer al automóvil, como la principal o única opción, para la movilidad de personas y bienes (Cox, 2014).

En el proceso del desarrollo tecnológico de la bicicleta de finales del siglo XIX, conllevó directamente a la ideación de procesos de producción masiva basados en economías de escala (Vivanco, 2013). Ésto, favoreció la producción de vehículos de mayor envergadura y potencia (asistidos por motores) que, comparados con los vehículos ciclistas, pudieran distribuir un mayor volumen y peso de bienes y personas (Cox y Rzewnicki, 2015). De hecho, el conocimiento técnico de las mismas líneas de armado, de las bicicletas decimonónicas, con-

¹ A pesar de haberse manufacturado extensivamente, durante los años 1890, los triciclos de carga nunca fueron vendidos al público general, siendo ocupados principalmente por empresas comerciales (Cox, 2014).

llevaron a la creación de las famosas líneas de armado automotriz de Henry Ford (Fernández Christlieb, 1991). Otras innovaciones tecnológicas derivadas de la bicicleta –como lo son los neumáticos, rodamientos, cadenas, tuberías de acero– también fueron utilizados, después, en la industria automotriz y la aeronáutica, entre otras (Vivanco, 2013; García Vélez, 2014).

No obstante, la bicicleta individual continuó expandiéndose, de manera paralela, al desarrollo tecnológico de los primeros automóviles. Fue, durante el intervalo de las Guerras Mundiales, cuando los modelos europeos y norteamericanos empezaron a exportarse extensamente a las Américas, a sus antiguas colonias en África, Asia y América Latina (Navarro *et al.*, 1985). En contraste, los triciclos no proliferaron como vehículo individual por la superioridad de los bicis en cuanto a su manejabilidad, portabilidad, velocidad y facilidad de producción. Parte del desuso o estigma del triciclo, como vehículo personal, tiene que ver con los valores impuestos, tanto por el ciclismo deportivo –al determinar ilegal el uso de cualquier bicicleta que no tuviera un cuadro diamante– como por la sociedad burguesa de principios del siglo XX, que adjudicó un mayor valor cultural a la pericia de equilibrar un bicis (Vivanco, 2013). Parte del declive del uso de las bicicletas de carga se debe, también, a un cambio de lógica de movimiento de mercancías, en la que, las empresas comerciales, cedieron sus responsabilidades de la distribución final de sus productos, al cliente, especialmente a aquéllos con acceso al automóvil (Cox y Rzewnicki, 2015).

Para mediados del siglo XX, el crecimiento exponencial de las ciudades, provocó un distanciamiento y dispersión que imposibilitó el uso de la bicicleta como medio de transporte; erosionando, además, la convivencia social de sus habitantes (Horton, 2006). Con la excepción de *bicifios*, los trabajadores humildes y los niños, las bicicletas entraron en desuso de manera precipitada (Vivanco, 2013). Sin embargo, en algunas ciudades del sur Global como las chinas, los modos de transporte no motorizado continuaron dominando entre la mayoría de la población y apenas, en las últimas dos décadas, han experimentado un declive (Buliung *et al.*, 2015).

El resurgimiento de la bicicleta se da, entonces, en alto contraste con la dominación política, espacial y cultural, del automóvil; a la cual, algunos académicos denominan “automovilidad” (Vivanco, 2013; Buliung *et al.*, 2015; Cox y Rzewnicki, 2015). A lo largo de las décadas de 1970 y 1980, la bicicleta se posicionó como una útil alternativa a la dependencia de combustibles fósiles, de los que dependía el sistema de automovilidad. La relativa independencia de las bicicletas de estructuras de soporte, ligadas a fuentes de energía animales, eléctricas o derivadas del petróleo, desembocó en su difusión como alternativa de movilidad ante otros medios de transporte (Cox, 2014).

El uso de la bicicleta resurgió, en Europa y Estados Unidos, como un medio de transporte alternativo pero, aún más importante, como un símbolo de consciencia ambientalista y de valores sociales (Cox y Rzewnicki, 2015). Desafortunadamente, la mayoría de la gente no

sustituyó su automóvil por una bicicleta, ante la crisis energética y medioambiental de esta época. Pero la bicicleta obtuvo un nuevo significado como un medio de articulación de ciertas preocupaciones relacionadas con la vida urbana (Furness, 2010). Esta inercia tuvo como resultado, por ejemplo, el renacimiento de las bicicletas de carga en Europa durante los años 1980 (Colville-Andersen, 2018).

Los significados simbólicos de la bicicleta, sin embargo, siempre han sido cambiantes. Como cualquier tecnología, la bicicleta es capaz de extender las capacidades (y los cuerpos) humanas de maneras muy específicas (Vivanco, 2013). El sistema hombre-bicicleta resultante es, sin embargo, distinta a cualquier otra relación tecnológica, ya que exige ciertos requerimientos del entorno físico y social, a la vez que acciona un nuevo tipo de interacción con el entorno que es diferente para cada persona, de acuerdo con su género, edad, raza, lugar en la sociedad, etc. Con tal de desarrollar un enfoque humano, antropológico y económico, sobre la bicicleta, es necesario analizar seriamente cuáles son las capacidades que los mecanismos ciclistas le otorgan a las personas, más allá de cómo se insertan éstos en los sistemas de transporte urbano.

Capacidades ciclistas

La bicicleta, entendida como sistema, está conformada por tres componentes: el hombre, la herramienta tecnológica y el entorno por donde circula (Navarro *et al.*, 1985). Este pequeño apartado se concentra en las facultades que otorga, la bicicleta, como tecnología que convierte el esfuerzo humano en trabajo, mientras que los dos componentes restantes se exploran con más profundidad en el siguiente capítulo.

La bicicleta es un mecanismo desnudo, ya que la gran mayoría de sus partes son visibles y su funcionamiento, fácil de comprender (Fernández Christlieb, 1991; Horton, 2006). Aunque se trata de máquinas relativamente simples, las bicicletas tienen una gran durabilidad a través del tiempo, especialmente, aquéllas diseñadas para ser robustas (Cox y Rzewnicki, 2015). Adicionalmente, las bicicletas son altamente maniobrables, lo cual, permite a sus usuarios, abrirse paso de entre el tráfico vehicular. Del mismo modo, las bicicletas pueden aparcarse en una variedad de espacios y estructuras ancladas al piso (Kidder, 2011). Pero, quizás, la facultad más importante de la bicicleta proviene de las mecánicas de pedaleo que no sólo generan movimiento, sino energía potencial:

En la bicicleta se hace uso de los músculos más fuertes del ser humano (los de las extremidades inferiores) mediante un tipo de movimiento (circular) y velocidad (60-80 revoluciones por minuto) adecuados a la naturaleza de la persona. Este trabajo muscular es transmitido a una máquina liviana y estructuralmente resistente en una forma tan eficiente que cuando se desplaza en bicicleta se consumen alrededor de 0.15 calorías por gramo por kilómetro, comparado con 0.75 calorías cuando al individuo le toca caminar (Navarro *et al.*, 1985).

La bicicleta confiere una ventaja adicional al ser humano, la cual, es particularmente relevante para este trabajo sobre *biciflucios*: la capacidad de carga. Los nuevos diseños ciclistas tienen capacidades de carga de 250 kg. En promedio, hasta 500 kilogramos de peso en algunos casos (Cox y Rzewnicki, 2015). Al igual que sus límites de velocidad y vencimiento de pendientes, la bicicleta tiene capacidades de carga restringidas en cuanto a peso y volumen (Navarro *et al.*, 1985). Una bicicleta o triciclo, es capaz de alojar bienes o personas en su parte frontal o trasera (*i.e. rickshaws*). Sin embargo, los *biciflucios* tienden a favorecer la carga de mercancía comercial en la parte anterior de su vehículo, ya que ésto inhibe su robo y facilita su maniobra (Navarro *et al.*, 1985; Chen, 2016; Eidse *et al.*, 2016).

La bicicleta y el triciclo como herramienta de trabajo

*Su bicicleta es su medio,
pero también su modo de trabajo.*
(Notimex, 2017)

El valor de la bicicleta no sólo radica en su mercantilización, sino en la utilidad que ofrece a las personas – desde transportar bienes y/o personas de A a B, hasta la amplificación de energía y trabajo (Vivanco, 2013). De igual manera, existe una mayor variedad de usos de la bicicleta más allá de los utilitarios, recreativos y competitivos (Chias Becerril y Suárez-Meaney, 2014). Hay un grupo diverso de escritores, ingenieros y diseñadores ciclistas, que buscan desafiar los usos convencionales de la bicicleta y que buscan promover el ciclismo urbano, no solamente como una alternativa de movilidad ante el automóvil, sino como una tecnología democratizada (Furness, 2010).

“Tecnología” es aquí conceptualizado como las habilidades, conocimientos, disposiciones organizacionales y procesos requeridos para utilizar herramientas. De especial relevancia para los *biciflucios*, un estudio realizado por *Women in Informal Economy Globalized and Organized* (WIEGO) encontró que, los trabajadores informales, dependen de la adopción de tecnologías que coadyuvan a su sustento económico, desde dispositivos manuales y eléctricos hasta plataformas de *internet* (Chen, 2016). El grado, en el cual, los trabajadores informales son capaces de adoptar tecnologías apropiadas para su oficio, depende mucho de cómo una ciudad les percibe y se relaciona con ellos.

Este efecto es todavía más vigorizado cuando la tecnología es muy accesible, como es el caso de la Ciudad de México. Por un lado, las bicicletas nuevas –especialmente las de carga– no sólo se venden a precios asequibles, sino que las tiendas ciclistas, a menudo, otorgan planes de financiamiento atractivos (Monk Bicicletas, 2018); ésto se debe a que, comúnmente, estos vehículos son versiones austeras de las bicicletas y triciclos que tienen pocos componentes que reparar o cambiar al descomponerse. Por otro lado, la bicicleta contiene una dimensión temporal, la cual, se relaciona íntimamente con el tipo de uso que le da su usuario (Vivanco, 2013), a

través de los conocimientos necesarios para operarle con fines de trabajo, *i.e. los biciflucios*. Mientras que el ciclismo utilitario requiere de una buena condición física, un alto grado de alerta y reacción en cuestión de segundos, especialmente para circular en medio del tráfico (Furness, 2010), los *biciflucios* logran adaptarse más fácilmente a muchos de los mismos contextos a través de otras estrategias. La bicicleta, en este caso, se convierte en un símbolo de toda una experiencia cotidiana y busca transmitir mensajes más allá de su uso, indicando cuál es el oficio que ocurre a través de ella (Kidder, 2011).

Tipología de biciflucios

Una definición clara de los distintos vehículos no motorizados puede ser útil para aclarar las responsabilidades y derechos de usuarios obviados, como los *biciflucios* (Ríos Flores, 2015). Un *biciflucio*, entonces, se define como un vehículo ciclista que contiene un área de carga que puede ser utilizado para labores de reparto, oficio (mecanismo de trabajo) o transporte de pasajeros. Al igual que otras tecnologías, los desarrollos tecnológicos alrededor del transporte han contribuido a la formación de identidades, culturas y subculturas de la sociedad (Furness, 2010).

– Bicitaxis

El bicitaxi brinda una solución al integrar viajes cortos de personas y mercancía con los sistemas de transporte público. En comparación con las tarifas de taxis motorizados para trayectos equivalentes, el bicitaxi es un medio de transporte de bajo costo, especialmente, cuando el mismo vehículo puede albergar publicidad pagada (Tavera Muñoz *et al.*, 2014). Los bicitaxis son una opción de transporte indispensable, especialmente “en áreas de alta congestión, alta marginación, alto atractivo turístico y en zonas de baja rentabilidad para servicios de transporte convencionales” (Carreón, 2017).

En la Ciudad de México se realizan, aproximadamente, 90 mil viajes en bicicleta de pasajeros y se calcula que laboran unos 50 mil bicitaxis en la ciudad (Landín, 2018). A pesar de tener casi tres décadas de funcionamiento, el bicitaxismo en la Ciudad de México, hasta hace poco, operaba dentro de un vacío jurídico que le impedía garantizar calidad de servicio a sus clientes y seguridad laboral para sus conductores (Tavera Muñoz *et al.*, 2014). Aun así, los bicitaxis no son exclusivos de la Ciudad de México. Manteniendo las características locales de cada urbe, en cuanto al diseño y operación del vehículo ciclista, los bicitaxis son ubicuos en América Latina, África y el sureste asiático, en ciudades como Dhaka, Santo Domingo, Pekín, Java, Yakarta, Bangladesh, Delhi, entre muchas otras (Fernández Christlieb, 1991; Tiwari, 2008; Buliung *et al.*, 2015; Chen, 2016; Cox y Rzewnicki, 2015). En todos estos casos, se ha encontrado que, los bicitaxis, comúnmente transportan cargas pesadas junto con su pasaje y son utilizados primordialmente por mujeres, niños y adultos de la tercera edad y de un

estrato socioeconómico bajo (Buliung *et al.*, 2015; Landín, 2018).

En ciudades norteamericanas y europeas, el resurgimiento de las bicicletas de carga, también ha implicado usos similares al bicitaxi, aunque de ámbito privado. Se reporta, por ejemplo, que la principal función de las bicicletas de carga, en Copenhague, es transporte familiar, ya sea para ir de compras cotidianas o para transportar a los infantes. La bicicleta de carga, entonces, funciona como reemplazo del coche o, por lo menos, como un segundo automóvil de la familia (Colville-Andersen, 2018).

– *Bicicletas de carga*

Las bicicletas de carga son tan variadas en diseño y propósito, que Navarro *et al.* (1985) ofrecen dos maneras de tipificarlas: por tipo de carga (pequeñas u ocasionales, y grandes o permanentes) y por tipo de vehículo (bicicletas modificadas, bicicletas de carga, bicicletas con tráiler, triciclos y vehículos no convencionales). Sin importar la solución específica de carga, estos *bicioficios* poseen muchas ventajas para el uso comercial de distribución de mercancías, como lo son: un bajo costo de operación, menos fatiga del conductor, mayor carga útil y beneficios ambientales (Transport for London, 2009). Además, mientras que la bicicleta puede circular por espacios angostos o accidentados, el triciclo ofrece mayor estabilidad y capacidad de carga. Un punto de adaptación intermedia, entre ambos tipos ciclistas, es el uso de calandrias o tráileres adaptados en la parte posterior de una bicicleta (Navarro *et al.*, 1985).

Las diferentes modalidades de mensajería y reparto de mercancías, a menudo, compiten entre sí por los mismos mercados, con el resultado de que, opciones como la bicicleta de carga, se enfocan casi exclusivamente a nichos públicos que responden a preferencias personales, estilos de vida o marca (Lenz y Riehle, 2013). Tal es el caso de la proliferación de servicios de tercera generación como Uber Eats.

No obstante, el mayor potencial de las bicicletas de carga, es cuando se plantea como una solución factible y ambientalmente amigable para los esquemas de distribución urbana de mercancías para viajes de “última milla” (Cox y Rzewnicki, 2015; Gruber y Khim, 2016). Las logísticas de “última milla” se refieren a las cortas distancias –de aproximadamente 10 kilómetros o menos– que ocurren antes de llegar a su destino final; aunque, algunas empresas de reparto de mercancía, se refieren al último kilómetro cuadrado específico de áreas urbanas con alta densidad (Schliwa *et al.*, 2015). Los vehículos ciclistas de carga no sólo cumplen con la distribución de la tienda a la casa, sino que son parte de varias etapas de la cadena de distribución de muchas mercancías (Cox y Rzewnicki, 2015).

Bici-vendedores

Las bicicletas y triciclos de carga ofrecían prácticas ventajas al poder cargar pesos similares a las carretas, cubriendo mayores distancias. Por ende, no es de sor-

prenderse que los primeros en adoptarles fueron oficios como panaderos, mensajeros y almacenistas, quienes pronto hicieron modificaciones especializadas a sus vehículos (Cox y Rzewnicki, 2015). Cuando una persona accede a su vehículo ciclista, éste incrementa su “cuota de poder” (Navarro *et al.*, 1985) al poder decidir utilizarle para mantener una venta ambulante. El algodonero, el chicharronero, el de las paletas congeladas, el de los tacos de canasta y los repartidores de refresco, son muestras de trabajadores que han hecho su fábrica, tienda y camión de reparto, a través de una sola bicicleta o triciclo (Fernández Christlieb, 1991).

Además, con el mismo principio detrás del pedaleo para desplazarse, se pueden realizar trabajos estacionarios que dependen exclusivamente de la fuerza muscular: generación de electricidad, bombeo de agua, afilamiento de cuchillos, molienda de granos de café e, incluso, la fabricación de algodones de azúcar con una leve adaptación del pedal (Navarro *et al.*, 1985; Fernández Christlieb, 1991).

El bici-vendedor tiene una clara ventaja ante sus contrapartes de puestos fijos: es capaz de escoger sus velocidades de manera estratégica, de momento a momento, parando o avanzando de acuerdo a sus necesidades de venta, pero, también, ante los riesgos de robo o confiscación (Eidse *et al.*, 2016). Tampoco tiene que esperar a que llegue el cliente, sino que puede desplazarse hacia él según su horario, ubicación o necesidad (Navarro *et al.*, 1985). Aunque invisibles ante los conteos y estadísticas oficiales, los *bicioficios* han continuado su uso en ciudades como Ciudad de México, Río de Janeiro y Jakarta, para una variedad de servicios de distribución y consumo. Más aún, han persistido a pesar de prohibiciones judiciales y legislativas (Cox y Rzewnicki, 2015).

La adaptabilidad de los bioficios en la Ciudad de México

Muchos se han ido, otros permanecen; unos resistiendo el rigor del tiempo se transformaron y así, cambiando, cambiantes, los encontramos en cada paso al alcance de nuestra vista.

(Cortés Tamayo y Beltrán, 1986)

Existe, en la Ciudad de México, una tradición de movilidad no motorizada que precede cualquier influencia europea. Al no contar con animales de carga, los antiguos comerciantes de los pueblos mesoamericanos, recorrían grandes distancias a pie con adaptaciones tecnológicas que les permitían transportar grandes pesos con tan sólo energía humana (Carreón, 2017). Durante y después de la época virreinal, estos comerciantes perduraron –algunos desapareciendo en el camino o transformando sus tradiciones de venta– y, frecuentemente, han sido referidos como los “tipos populares” u oficios de las calles. La obra *Los mexicanos se pintan solos* (Cortés Tamayo y Beltrán, 1986, originalmente publicado en 1865), es testigo de estos oficios y logra retratar varios de ellos, “pues su presencia es numerosa y brota todos los días” en la Ciudad

de México. De los 120 tipos populares incluidos, cinco aparecen utilizando algún tipo de mecanismo ciclista, mientras que veinte de ellos han, desde entonces, adoptado un mecanismo ciclista, móvil o de ruedas. Esto puede ser percibido como fiel evidencia del impacto de la bicicleta en la capital mexicana.

El primer velocípedo –apodado “sacudehuesos” por su inestabilidad e incomodidad de uso– llegó desde Francia a México a mediados del siglo XX, antes de la primera presidencia de don Porfirio Díaz. En el contexto del Porfiriato, el país buscaba adquirir una imagen europea de modernidad, como un objeto de moda y posible revolución, tal como lo fue el ferrocarril y la electricidad. William Beezley escribía en 1983: “El ferrocarril señalaba el ingreso de la sociedad a la tecnología; la bicicleta señalaba el mismo fenómeno, pero en el nivel individual. Al comprar una bicicleta, el mexicano aprendía a manejarla, componerla, correr en ella, cambiarla” (García Vélez, 2014).

A finales del siglo XIX, comenzaron a escribirse, tanto manuales de uso adecuado de la bicicleta –en los que explicaban cómo mantener el equilibrio, pedalear, adoptar buenas posturas y utilizar la vestimenta adecuada– como ordenanzas ciudadanas que obligaban, a los ciclistas, a evitar usar las banquetas; que usaran timbres y lámparas; que mantuvieran una baja velocidad y su distancia; que aprendieran a pedalear fuera de las calles; y que pagaran un impuesto mensual de 50 centavos (García Vélez, 2014). Durante la segunda mitad del siglo XX, la Ciudad de México empleó un sinnúmero de triciclos de carga para distribuir refrescos en la ciudad. Estos triciclos eran propiedad de las compañías fresqueras, mientras que sus conductores eran trabajadores asalariados (Navarro *et al.*, 1985). Para 1985, la variedad de actividades y ocupaciones, que se desprenden de la bicicleta, permanecía alta, a pesar de las condiciones de inseguridad por las que pasaba la Ciudad de México; y en 1991, empezaron a funcionar bicitaxis a manera de prueba en el Zócalo del Centro Histórico (Fernández Christlieb, 1991). Para 2014, una sola cooperativa de 40 bicitaxistas, “Los Mosquitos”, realizaban un mínimo de 4 mil viajes diarios dentro del perímetro del Centro Histórico (Carreón, 2017).

La diversidad ciclista, en la Ciudad de México, es palpable, aunque aún no se cuentan con los mecanismos para identificarlos y contabilizarlos adecuadamente. Los conteos ciclistas hacen referencia a un incremento de 496% en el número de viajes ciclistas entre 2008 y 2016. Para 2016, se registran aproximadamente 158,524 ciclistas por día, de los cuales 2,737 (17.3%) fueron identificados transportando algún tipo de carga, incluyendo al pasaje y la mercancía de los *biciflucios* (DCDIC, 2017). Sin embargo, uno de los mejores retratos, de las realidades ciclistas de la capital, se encuentra en los 41 testimonios del libro *Por mi ciudad en bicicleta* (Pérez López, 2011), que da una muestra de la diversidad actual de personalidades de la Ciudad de México ante una misma herramienta: la bicicleta. El libro expone, tanto las experiencias de los ciclistas mexicanos, como su relación afectiva con las calles de la ciudad. Kidder (2011) nos recuerda que la generación de significado, a través de la

bicicleta, también tiene un componente afectivo con relación a la forma en la que los ciclistas –y en especial, los *biciflucios*– se adaptan y adoptan su entorno; es decir, que, en su trabajo cotidiano, ellos son capaces de generar una “cultura” de calle. Visto como un ensamblaje tecnológico, el sistema hombre-bicicleta también encarna los valores del movimiento ambientalista; por ejemplo, su relación abierta con el entorno (Horton, 2006). Esta “apropiación afectiva del espacio” se produce a través del uso del espacio, pero, también, a través de una asimilación particular de las normas sociales y jurídicas que regulan su uso.

Relaciones de calle

El uso de la bicicleta y el triciclo, está supeditado a una amplia gama de factores, incluyendo la presencia de otro tipo de medios de transporte, el uso y orden de la calle, sus relaciones sociales y de clase, y de la voluntad política de sus gobernantes (Cox, 2014). Los *biciflucios* se encuentran, así, insertos en redes físicas y sociales que incluyen: calles, regulaciones, organizaciones, instituciones, tradiciones y percepciones, alrededor del ciclismo urbano (Vivanco, 2013). La manera en la que un individuo se mueve, presupone conflictos sociales que tienen lugar, tanto en la calle, como en otros lugares político-económicos, como por ejemplo, en los reglamentos de tránsito y los juzgados cívicos. Así, la movilidad es relacional, relativa y disputada en contextos de poder y privilegio (Aldred, 2015).

Las dinámicas informales de los *biciflucios*, por ende, generan escenarios complejos para la planeación y regulación de las calles, ya que, el principal requisito para su desarrollo no es un espacio fijo, sino la movilidad en sí (Moreno Calderón, 2015). La movilidad de los *biciflucios* es, tanto una forma de obtener un grado de libertad y flexibilidad que no encuentran en opciones más formales de trabajo (Kidder, 2011), como un método de resistencia ante las sanciones y procesos de exclusión impuestos por las autoridades (Eidse *et al.*, 2016). Los *biciflucios*, así, ajustan sus ritmos, rutas, velocidades y relaciones cotidianas, para la realización de su trabajo (Pérez López, 2011), tomando nota de las calles y espacios públicos en los que se encuentran más visibles y, por tanto, más vulnerables a remoción y confiscación de sus vehículos (Kidder, 2011; Chen, 2016). Es, precisamente, debido a la informalidad y ambigüedad regulatoria de sus actividades, que los comerciantes itinerantes pueden encontrar sus espacios laborales en los espacios dinámicos que genera la bicicleta (Eidse *et al.*, 2016).

Los *biciflucios* también tienden a contar con un amplio conocimiento sobre los procesos de detención y confiscación. Al haber visitado el juzgado cívico, frecuentemente, ellos están conscientes de los posibles amparos, multas, “mordidas”, acuerdos y plazos necesarios, para volver a su trabajo en la calle lo más pronto posible. De alguna manera u otra, los *biciflucios* hacen uso de las reglas y recursos de su entorno urbano de formas no convencionales –o al menos, no diseñadas para ello (Kidder, 2011). El ejemplo más claro de esto,

es la ocupación de resquicios de espacios públicos, banquetas o ciclovías para detenerse (sin “estacionarse”) y efectuar una venta. Estas dinámicas ocurren, con mayor frecuencia, cuando los *bicifios* encuentran que su entorno no responde a sus necesidades. Por ejemplo, el uso de las bicicletas de carga se hace mucho más factible, cuando tienen acceso a un espacio seguro para resguardar sus pertenencias y mercancía (Chen, 2016); cuando son provistos con lugares de estacionamiento ciclistas más amplios (Fernández Christlieb, 1991); cuando pueden circular libremente por calles compartidas con tráfico calmado, ciclovías con anchos de circulación suficientes y/o con vueltas de mayor holgura (Riggs, 2017); cuando tienen gastos fijos predecibles y una clientela estable (Navarro *et al.*, 1985); y cuando viven cerca de los lugares o zonas específicas en donde venden su mercancía o prestan su servicio (*ibid.*).

Algunos *bicifios* tienen la necesidad de anunciar su presencia en la calle, o arribo a cierta zona de la ciudad, de manera audible (Navarro *et al.*, 1985; Gómez, 2015), por lo que acondicionan su vehículo con una variedad de mecanismos, desde bocinas distintivas hasta mensajes pre-grabados. Sin embargo, no todos los *bicifios* buscan incrementar su visibilidad física en la calle ni buscan la provisión de infraestructura dedicada para ellos (Kidder, 2011). Mientras que los ciclistas utilitarios buscan legitimarse ante las autoridades como medio de transporte, los *bicifios* pueden considerar estratégico ocupar espacios liminales de reconocimiento, al menos, mientras existan riesgos políticos, culturales y judiciales. Hay que recordar que, las calles, no son necesariamente reguladas por mecanismos regulatorios herméticos, sino por “procesos contingentes, contextuales y locales ejercidos por toda la variedad de usuarios de la calle” (Joshi y Joseph, 2015). Por ende, muchos *bicifios* —especialmente aquéllos que tienen más de una década utilizando la bicicleta en la ciudad— han aprendido a adaptarse a condiciones adversas, desde baches y los días de lluvia (Pérez López, 2011), hasta estigmas sociales y políticos, los cuales, se exploran a continuación.

Obstáculos y vulnerabilidades

Dada su flexibilidad, las bicicletas ocupan espacios de ambigüedad legal (Kidder, 2011; Vivanco, 2013). Por ejemplo, los reglamentos de la Ciudad de México les permiten pasarse las luces rojas con precaución, tomar rutas alternas (*i.e.* calles peatonales y callejones) y moverse a lo largo de las banquetas (mientras esté desmontada). En contraparte, los ciclistas se encuentran desprotegidos ante situaciones de riesgo que no experimentan otros usuarios de la calle, como amedrentamientos o acoso (Kidder, 2011).

Los *bicifios* se sienten en una situación de vulnerabilidad y desprotección constante, en ocasiones se consideran en constante asedio por las autoridades, quienes son percibidas como agentes injustos de la ley (Kidder, 2011; Pérez López, 2017). Un entorno normativo y regulatorio, que es hostil o impredecible, inhibe las estrategias de movilidad y sustento económico de

bicifios, incluyendo su elección y utilización de espacios, relaciones sociales y tecnologías (Chen, 2016). La hostilidad hacia los *bicifios* está relacionada con aquella hacia la movilidad no motorizada, en donde se desarrollan sutiles procesos sociales e, incluso, lingüísticos de discriminación y otredad (Cox, 2013). Estos factores de segregación social y espacial, aunada a una baja presencia institucional, incrementan las vulnerabilidades de los *bicifios* (Rodríguez *et al.*, 2017).

Tensiones y contradicciones de las complejas interdependencias entre las clases medias, el gobierno y los “subalternos”, permiten que las dinámicas informales de la calle persistan, aunque en un estado de constante calvario para usuarios de la calle como los *bicifios* (Baviskar, 2011). Parte del problema radica en que, las autoridades y las clases burguesas, a menudo caracterizan a los *bicifios* como obsoletos, anti-modernos, poco civilizados o, incluso, como obstáculos, tanto para el desarrollo local, como para el flujo ininterrumpido de la calle (Eidse *et al.*, 2016).

Si bien es cierto que, los trabajadores informales, utilizan tecnologías “anticuadas” mucho más ampliamente que las tecnologías de punta (Chen, 2016), el estigma de obsolescencia asociada a la bicicleta deriva de una serie de equivocaciones en las que, la bicicleta, sólo es adecuada para ciertos usos o grupos sociales: para los excéntricos aficionados del ciclismo deportivo, para los pre-adolescentes quienes todavía no tienen edad para conducir, o para los “nuevos pobres” —los trabajadores que fracasaron en la obtención de suficiente capital económico como para adquirir un automóvil (Fernández Christlieb, 1991). Este último estigma, es habitual ante los *bicifios*: hay una percepción equivocada de que sus bicicletas son lentas, que son incapaces de transportar grandes cargas (Transport for London, 2009) y que sus conductores son pobres o de apariencia desfavorecida (Kidder, 2011; Joshi y Joseph, 2015). Las personas que utilizan la bicicleta en la Ciudad de México —ya sea de manera individual o bicitaxi— tienen menores ingresos que el no-ciclista (Chías Becerril y Suárez-Meaney, 2014).

Aldred (2015) apunta que, los estigmas ciclistas, son conformados por normas sociales e inequidades estructurales que tienen sus raíces en la historia. Desde los inicios del ciclismo urbano, en la Ciudad de México, se tienen reportes describiendo accidentes, robos, palabras obscenas por parte de los transeúntes y apedreamientos por parte de los cocheros que guiaban vehículos de tracción animal (Fernández Christlieb, 1991; García Vélez, 2014). En otras palabras, además de los riesgos ante las autoridades y accidentes “de oficio”, los viajes realizados por los *bicifios*, también los hacen objeto de asaltos y atropellamientos (Notimex, 2017).

Sabemos también que, desde la introducción del automóvil a las calles urbanas, la accidentalidad vial fue presentada, por las élites motorizadas, como un problema causado por la presencia ciclista —problema que se solucionaría de manera lógica con su remoción por obsolescencia (Cox, 2014). Éste es un fenómeno global, al cual, se enfrenta el ciclista y, en especial, el *bicifio*: por ejemplo, las cortes de Delhi determinaron que, los *rick-*

shaws de Delhi no regulados, atentan contra la dignidad humana y que causan congestión e inconveniencias para otros usuarios de la calle (Baviskar, 2011). Aquí, también, vemos una instancia en donde se privilegian modelos de transporte que privilegian la movilidad “sin fricción” que buscan minimizar las interacciones sociales en el espacio público (Chen, 2016). Este tipo de soluciones, frecuentemente, optan por agilizar el tránsito vehicular –incluyendo el tráfico ciclista– excluyendo, en el proceso, a otros modos no motorizados, como los *bicifios*, con el argumento de que obstruyen el flujo natural de la calle (Buliung *et al.*, 2015). Abonando a lo anterior, parte de los esquemas de revitalización urbana colocan, a la bicicleta, al centro de las estrategias para atraer turistas, miembros de la clase creativa e inversiones internacionales, pero tienden a desviar los recursos destinados a zonas de la ciudad de menores ingresos (Vivanco, 2013).

Las prácticas y políticas en pro del medio ambiente tienden a enfocarse a las elites y poco hacen para mejorar las condiciones de la mayoría de la población de la ciudad. Inclusive, las soluciones de política pública en contra de la automovilidad se han desarrollado, principalmente, en Estados Unidos y Europa; por lo que, la transferencia de estas políticas, puede fallar en el mundo en vías de desarrollo (Buliung *et al.*, 2015). Como en muchas ciudades europeas, los mecanismos más comunes, para regular el comportamiento de las personas para proseguir objetivos de desarrollo sustentable, involucran regulaciones normativas, estimulación económica o concientización y educación. Al beneficiar, casi exclusivamente, a las poblaciones y las partes más ricas de la ciudad, los proyectos de ciclismo urbano parecen tener el objetivo de crear un escaparate de movilidad sostenible, en lugar de mejorar las condiciones de la mayoría de la población de la ciudad. Los planes, incluso tienen el riesgo de provocar un impacto negativo en las vidas de gente de bajos recursos, al desplazar o remover de los espacios públicos a los comerciantes en vía pública, personas en situación de calle o ciclistas no convencionales (Dieleman, 2013; Chías Becerril y Suárez-Meaney, 2014). El problema, sin embargo, no reside en la tecnología de movilidad (*i.e.* la bicicleta), sino en las múltiples inequidades que existen tras sus actuales e históricas prácticas cotidianas.

Reflexiones finales

La política está desfasada territorialmente con respecto al ciclista actual. Puede incorporar nuevos ciclistas, pero no atiende a los que ya existen.
(Chías Becerril y Suárez-Meaney, 2014)

La investigación sobre la historia, el uso y el fomento, de los *bicifios*, resulta complicada por la falta de una nomenclatura en común (Cox y Rzewnicki, 2015). Por consiguiente, muchos de los estudios sobre ciclismo urbano, han concluido apresuradamente que la mejor manera de impulsar el ciclismo urbano es a través de la

provisión de infraestructura, su integración con otros sistemas de transporte y una adecuada gobernanza, que incluye un adecuado marco legal y programas de educación vial y cultura ciclista (Pucher *et al.*, 2010). Este tipo de estrategias de “construirlo y venderán” (Dill y Carr, 2003), emana de un determinismo tecnológico y ambiental, en donde los cambios materiales suponen, erróneamente, que la bicicleta es una herramienta a-política que puede producir cambios sociales por sí sola (Vivanco, 2013). La Ciudad de México –siguiendo estas recomendaciones y el ejemplo de otras ciudades del mundo– recientemente, ha impulsado políticas de promoción a la movilidad no motorizada y también ha comenzado a construir infraestructura ciclista, como lo son ciclovías y sistemas de bicicletas públicas (Díaz Vázquez, 2012; Dieleman, 2013; Chías Becerril y Suárez-Meaney, 2014).

Sin embargo, las encuestas Origen-Destino para la Ciudad de México (2007 y 2017) han demostrado que, el potencial de cambio modal hacia la bicicleta, es mínimo; ya que, tres cuartas partes de las personas, tiene otro tipo de transporte como medio principal, la mitad no cambiaría dicho medio principal de transporte y una tercera parte ya usaba la bicicleta antes de las adecuaciones ciclistas de la ciudad en los últimos diez años (Chías Becerril y Suárez-Meaney, 2014; Landín, 2018). En realidad, hay poca evidencia internacional de que, el cambio modal a la bicicleta, se haya dado en grandes proporciones alrededor del mundo o que haya desembocado en la sustitución de viajes largos por viajes cortos o intermodales (Horton, 2006).

En entornos urbanos como la Ciudad de México, las tasas de motorización son notablemente más bajas que en otros países, en donde se están impulsando los usos no convencionales de la bicicleta (Rodríguez *et al.*, 2017). Existe un buen potencial para el desarrollo de la bicicleta en la Ciudad de México, tanto por las distancias cortas de los viajes promedio de transporte de la ciudad, como por el grado de acceso de la población a una bicicleta propia (Pérez López, 2017). Aunque el consenso es que, el ciclismo utilitario, es apto sólo para distancias cortas (Pucher *et al.*, 2010), en la Ciudad de México se encuentra con que, el viaje ciclista, tiene un promedio de alrededor de 11 kilómetros (Landín, 2018). Este tipo de viajes no se deberían tratar de aumentar, sino de preservar, ante los estigmas antes descritos sobre los distintos potenciales del ciclismo urbano. En otras palabras, las políticas ciclistas de la Ciudad de México deben tener cuidado de no descuidar a los usuarios actuales de la bicicleta, especialmente aquéllos que se encuentran estrechamente ligados a esta herramienta tecnológica, como lo son los *bicifios*.

Con la imposibilidad de circular en las calles hostiles de una ciudad, estos “ciclistas cautivos” son propensos a optar por medios motorizados, incurriendo, a la vez, en elevados costos económicos (Joshi y Joseph, 2015). A pesar de que, el uso de la bicicleta, ha aumentado considerablemente en los últimos diez años, no se compara con el aumento exponencial de los viajes en motocicleta (Landín, 2018). La mejor manera de incentivar

que los ciclistas cautivos eviten motorizarse, es a través de políticas que den un mayor énfasis en la accesibilidad y los diversos potenciales ciclistas, por encima de dotar del tipo de movilidad irrestricta disponible sólo para las elites (Joshi y Joseph, 2015).

Ha habido una reservada reconsideración del valor de la bicicleta en la ciudad, particularmente, en cuanto a las bicicletas eléctricas y de carga (Kirkpatrick, 2018). Del mismo modo que han proliferado los bici-mensajeros en las empresas repartidoras de muchas urbes como la Ciudad de México, se busca que la distribución de mercancías se haga a través de bicicletas de carga (Cox y Rzewnicki, 2015). Varios estudios que se han enfocado a evaluar las factibilidades de la provisión de este tipo de bicicletas, para el reparto de mercancías en los centros urbanos europeos, han apuntado en la dirección de aprovechar los diferentes potenciales que ofrece el ciclismo urbano y los *bicifijos*. Todas estas investigaciones concuerdan en que, el principal obstáculo para una adopción más amplia de bicicletas no convencionales, es una pobre o errónea percepción sobre las capacidades, limitantes y bondades, de la bicicleta, o la falta de conocimiento y confianza en las posibilidades y beneficios que ofrece este particular tipo de tecnologías ciclistas (Transport for London, 2009; Lenz y Riehle, 2013; Schliwa *et al.*, 2015; Gruber y Khim, 2016).

La provisión de sistemas de “ciclogística”, también pueden contribuir a la movilidad de familias que tienen adultos mayores o infantes (Riggs, 2017). Por otro lado, se ha contemplado la idea de que la bicicleta –particularmente de carga– podría tener un rol importante en la etapa de respuesta ante desastres naturales como sismos (Kirkpatrick, 2018). En Navarro *et al.* (1985), incluso se propone poner, a la bicicleta, al servicio de la industria de edificación de viviendas, determinando que resulta ideal para el traslado de herramientas y materiales de construcción. La Ciudad de México tampoco está ausente de proyectos innovadores ciclistas: el gobierno capitalino, recientemente, implementó un proyecto denominado *Rueda Radio*, el cual, se trata de “una bicicleta que funge como una estación de radio autónoma que se activa a partir del pedaleo de las personas en el espacio público” (SEDUVI, 2017).

La candidata al Senado de la República, Xóchitl Gálvez utiliza la “Xochicleta”, un triciclo equipado con motor eléctrico, micrófono y bocinas, para hacer campaña recorriendo las calles de la Ciudad de México. “Me trepo para que me vean y entonces la Xochicleta se convierte en un *podio ambulante*. Ya les diré compren candidata a senadora, chingona, entrona, trabajadora, que no viene a robar” (El Big Data, 2018). Aún con el incremento de presencia ciclista, de la consciencia sobre la importancia de la movilidad no motorizada y el crecimiento de las organizaciones ciclistas, todavía existe una reticencia por abordar los problemas, de frente y de fondo, que facilitan la motorización (Furness, 2010). Los *bicifijos* no son considerados como “tráfico vehicular” y, por ende, no pare-

ce haber mecanismos de planeación asociados a ellos (Joshi y Joseph, 2015). En el caso de la Ciudad de México, estos problemas implican el reconocimiento, tanto de estructuras económicas dependientes de largas distancias y combustibles fósiles, como de políticas de diferenciación clasistas en los sistemas normativos y regulatorios urbanos.

Los gobiernos locales juegan un papel clave en la creación de condiciones que propicien la adopción de bicicletas de carga en las logísticas de distribución de mercancías (Schliwa *et al.*, 2015). Los problemas de adopción integral de la bicicleta son inherentemente sociales y políticos, debido a negligencias o, simplemente, una falta de visión de los gobernantes y planificadores urbanos (Navarro *et al.*, 1985). Los activistas ciclistas siempre han comprendido que la bicicleta no sólo es un medio de transporte, sino literalmente un vehículo para el cambio social (Cox, 2013). Al inicio del siglo XX, ilustres como el Premio Nobel español José Echegaray y Eizaguirre, identificaban las ventajas que la bicicleta tenía para las personas que no tenían acceso a los caballos, a los choferes y a los automóviles (García Vélez, 2014). El uso extendido de los mecanismos ciclistas tiene el gran potencial de distribuir las cuotas de poder, más amplia y democráticamente, en una sociedad (Navarro *et al.*, 1985), dado que la energía producida no depende de macro-estructuras de producción.

Históricamente, los *bicifijos* contribuyeron, de manera significativa, a la reproducción de capital y al crecimiento de las ciudades en el siglo XX (Cox y Rzewnicki, 2015). La mano de obra barata, no calificada, de baja tecnología e, incluso, informal, que ofrecen los *bicifijos*, es indispensable en la producción post-industrial y globalizada de las ciudades, incluso en los centros urbanos más prósperos del mundo (Kidder, 2011). Además, las clases populares dependen mucho más de los medios de movilidad no motorizada, en comparación con otros sectores de la población (Joshi y Joseph, 2015).

La promoción de la bicicleta requiere una dimensión de equidad que reconozca las desigualdades sistemáticas que impiden las movilidades de ciertos ciudadanos, como son los *bicifijos* (Rodríguez *et al.*, 2017). El tipo de actividades que proporcionan los *bicifijos* pueden mejorar la eficiencia de las cadenas de distribución de las ciudades, especialmente, tomando en consideración que estos sistemas ya existen –de manera informal y disgregada– en la mayoría de las ciudades del mundo (Ríos Flores, 2015). Además, varios autores coinciden en que, los *bicifijos*, pueden ser una alternativa plausible para subsanar el déficit de empleo, aminorar el impacto ambiental urbano y afrontar la crisis de movilidad y de desunión social que ocurre al interior de urbes como la Ciudad de México (Fernández Christlieb, 1991; Moreno Calderón, 2015; Carreón, 2017).

En general, las personas tienen dificultades en nombrar, clasificar y estandarizar, a los *bicifijos*; posiblemente, porque se encuentran en un estado intermedio

entre posible calificación y descalificación. La bicicleta es, al mismo tiempo, un medio de transporte legitimado y un vehículo antagónico, de resistencia (Horton, 2006). Así, el estudio de los *bicicoficios* se convierte en el estudio de las políticas cotidianas de la calle (Kidder, 2011).

Estudiar a los *bicicoficios* revela problemas y oportunidades específicas de un sector del ciclismo urbano, pero, también, invita a hacernos preguntas más amplias sobre el estudio y ejercicio de las movilidades urbanas, así como el grado en que estas movilidades se relacionan con otras perspectivas teóricas de complejidad interdisciplinaria (Cox, 2013).

Bibliografía

- ALDRED, Rachel. "A Matter of Utility? Rationalising Cycling, Cycling Rationalities" en *Mobilities*, Vol. 10, Nº 5, 2015, pp. 686-705.
- BAVISKAR, Amita. "Cows, Cars and Rickshaws: Bourgeois Environmentalists and the Battle for Delhi's Streets" en Amita Baviskar y Raka Ray (eds). *Elite and Everyman: The Cultural Politics of the Indian Middle Classes*, Routledge, 2011.
- BULIUNG, Ron N. et al. "Automobility and Non-Motorized Transport in the Global South" en Alan Walks (ed). *Driving Cities, Driving Inequality, Driving Politics: The Urban Political Economy and Ecology of Automobility*, Routledge, 2015, pp. 152-168.
- BUNDY KIRKPATRICK, Sarah J. "Pedaling Disaster: Citizen Bicyclists in Disaster Response-Innovative Solution or Unnecessary Effort?" en *Natural Hazards*, Vol. 90, Nº 1, 2018, pp. 365-89.
- CARREÓN, Areli. *Ciclotaxis: la segunda revolución de la movilidad no motorizada en Ciudad de México*, Ciudad de México, Bicitexas, 2017, en: <http://bicitexas.org/wp/wp-content/uploads/2017/08/bicitaxis-bctks-v3.pdf>.
- CHEN, Martha A. "Technology, Informal Workers and Cities: Insights from Ahmedabad (India), Durban (South Africa) and Lima (Peru)" en *Environment and Urbanization*, Vol. 28, Nº 2, 2016, pp. 405-422.
- CHIAS BECERRIL, Luis, y Tonatiuh SUÁREZ-MEANEY. "Zonas centrales revalorizadas: privilegio de la política ciclista" en *CIUDADES*, Nº 103, Puebla, RNIU, 2014, pp. 48-57.
- COLVILLE-ANDERSEN, Mikael. *Copenhagenize: The Definitive Guide to Global Bicycle Urbanism*, Island Press, 2018.
- CORTÉS TAMAYO, Ricardo y Alberto BELTRÁN. *Los mexicanos se pintan solos*, Sociedad Cooperativa Publicaciones Mexicanas, S. C. L., 1986.
- COX, Peter. "The Future of Rickshaws: Concluding Thoughts and Wider Issues" en *Transfers*, Vol. 3, Nº 3, 2013, pp. 119.
- _____. "Towards a Better Understanding of Bicycles as Transport" en *The Organization of Transport: A History of Users, Industry, and Public Policy*, Routledge, 2014, pp. 49-67, en: <http://hdl.handle.net/10034/346112>.
- _____. y Randy RZEWNICKI. "Cargo Bikes: Distributing Consumer Goods" en *Cycling Cultures*, University of Chester Press, 2015, pp. 130-51, en: <http://hdl.handle.net/10034/554288>.
- DE LA GARMA, Eduardo. "Los oficios, en peligro de extinción" en *Sada y el bombón*, Nº 11, 2012, en: <http://sadbombon.com/oficios/>.
- DIELEMAN, Hans. "Mexico-City, Sustainability and Culture: A Plea for Hybrid Sustainabilities for a Baroque and Labyrinthine City" en *City, Culture and Society*, Vol. 4, Nº 3, 2013, pp. 163-72.
- DILL, Jennifer y Theresa CARR. "Bicycle Commuting and Facilities in Major U. S. Cities: If You Build Them, Commuters Will Use Them" en *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, Vol. 1828, 2003, pp. 116-23.
- DIRECCIÓN DE CULTURA, DISEÑO E INFRAESTRUCTURA CICLISTA (DCDIC) et al. *CDMX: Hacia una ciudad ciclista*, Secretaría del Medio Ambiente, 2017, en: http://www.cms.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/libro_ciclista.pdf.
- EIDSE, Noelani et al. "Contesting Street Spaces in a Socialist City: Itinerant Vending-Scapes and the Everyday Politics of Mobility in Hanoi, Vietnam" en *Annals of the American Association of Geographers*, Vol. 106, Nº 2, 2016, pp. 340.
- EL BIG DATA (EBD). *Con la 'xochicleta' la ex delegada de la Miguel Hidalgo recorrerá la CDMX*, EBD, 2018, en: <https://elbigdata.mx/city/con-la-xochicleta-la-ex-delegada-de-la-miguel-hidalgo-recorrera-la-cdmx/>.
- FERNÁNDEZ CHRISTLIEB, Federico. *Las modernas ruedas de la destrucción: el automóvil en la Ciudad de México*, El Caballito, 1991.
- FURNESS, ZACHARY Mooradian. *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, Temple University Press, 2010.
- GARCÍA VÉLEZ, Alejandra. "Pedaleando en el siglo XIX" en *BiCentenario: El ayer y hoy de México*, Vol. 7, Nº 26, 2014, pp. 22-27.
- GELLER, Roger. *Four Types of Cyclists*, Portland Office of Transportation, 2009, en: <https://www.portlandoregon.gov/transportation/article/264746>.
- GÓMEZ, Víctor. "Los sonidos que se inmortalizan en la Ciudad de México" en *Publimetro*, 2015, en: <http://www.publimetro.com.mx/noticias/los-sonidos-que-se-inmortalizan-en-la-ciudad-de-mexico/moi!nkFR6DslV9ieo/>.
- GRUBER, Johannes y Alexander KIHM. "Reject or Embrace? Messengers and Electric Cargo Bikes" en *Transportation Research Procedia*, Vol. 12, 2016, pp. 900-910.
- HORTON, Dave. "Environmentalism and the Bicycle" en *Environmental Politics*, Vol. 15, Nº 1, 2006, pp. 41-58.
- JOSHI, Rutul y Joseph YOGI. "Invisible Cyclists and Disappearing Cycles: The Challenges of Cycling Policies in Indian Cities" en *Transfers*, Vol. 5, Nº 3, 2015.
- KIDDER, Jeffrey L. *Urban Flow: Bike Messengers and the City*, ILR Press, 2011.
- LA JORNADA. "Todos los días domingo 'afila' historias a bordo de su bicicleta" en *La Jornada*, 20 abril 2017, en: <http://lajornadadanluis.com.mx/nacional/todos-los-dias-domingo-afila-historias-bordo-bicicleta/>.
- LAJOUS, Andrés. "La arrogancia del ciclista" en *Nexos*, 2011, en: <http://www.nexos.com.mx/?p=14431>.
- LANDÍN, José Manuel. "Bicitaxi VS Mototaxi en la ZMVM" en *Mi diario urbano*, 2018, en: <http://mediariourbano.blogspot.com/2018/04/bicitaxi-vs-mototaxi-en-la-zmvm.html>.
- LENZ, Barbara y Ernst RIEHLE. "Bikes for Urban Freight? Experience in Europe" en *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, Nº 2379, 2013, pp. 39-45.
- MORENO CALDERÓN, Angélica. "Mensajería en bicicleta: una apuesta alternativa para la movilidad y la inserción laboral en las ciudades" en *Revista Planeo*, Nº 33, 2017, en: <http://revistaplaneo.cl/2017/09/11/mensajeria-en-bicicleta-una-apuesta-alternativa-para-la-movilidad-y-la-insercion-laboral-en-las-ciudades/>.
- MONK BICICLETAS. *Carga: soluciones de negocio*, 2018, en: <http://bicicletasmonk.com/categoria.php?categoria=CARGA>.
- NAVARRO, Ricardo A. et al. *Alternativas de transporte en América Latina: la bicicleta y los triciclos*, SKAT/CESTA, 1985.
- ODDY, Nicholas. "The Flaneur on Wheels?" en Dave Horton et al. *Cycling and Society*, Routledge, 2007, pp. 97-112.
- PÉREZ LÓPEZ, Ruth. *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias de ciclistas en la Ciudad de México*, Ciudad de México, Bicitexas, 2011.
- _____. "Vínculos entre la bicicleta utilitaria, recreativa y deportiva: análisis del impacto de los programas 'Ecobici' y 'Muévete en Bici' de la Ciudad de México (2006-2012)" en *Revista Transporte y Territorio*, Nº 16, 2017, pp. 220-234.
- PUCHER, John et al. "Infrastructure, Programs, and Policies to increase Bicycling: An International Review" en *Preventive Medicine*, Vol. 50, 2010, pp. 106-125.
- RAMÍREZ VELÁZQUEZ, Blanca Rebeca. "Alcances y dimensiones de la movilidad: aclarando conceptos" en *CIUDADES*, Nº 82, Puebla, RNIU, 2009, pp. 3-8.
- RIGGS, William. "Cargo Bikes as a Growth Area for Bicycle vs Auto Trips: Exploring the Potential for Mode Substitution Behavior" en *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 43, 2016, pp. 48-55.
- RÍOS FLORES, Ramiro Alberto et al. *Ciclo-inclusión en América Latina y El Caribe: guía para impulsar el uso de la bicicleta*, BID, 2015.
- RODRÍGUEZ, Manuel et al. *La bicicleta: vehículo hacia la equidad. Recomendaciones para la equidad, acceso e inclusión social en la promoción del uso de la bicicleta en América Latina y el Caribe*, BID, 2017, en: <https://publications.iadb.org/handle/11319/8677>.
- SCHLIWA, Gabriële et al. "Sustainable City Logistics-Making Cargo Cycles Viable for Urban Freight Transport" en *Research in Transportation Business and Management*, Vol. 15, 2015, pp. 50-57.
- SECRETARÍA DE DESARROLLO URBANO Y VIVIENDA (SEDUUVI-CDMX). *Rueda Radio*, 2017, en: <https://www.youtube.com/watch?v=6dLrVq7g1oE>. Consultado: 13 abril 2018.
- ST-LOUIS, Evelyne et al. "The Happy Commuter: A Comparison of Commuter Satisfaction across Modes" en *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, Vol. 26, 2014, pp. 160-170.
- TAVERA MUÑOZ, Johana et al. "Referentes del bicitaxismo en el orden internacional: ¿un modelo de transporte altamente demandado, un medio de subsistencia, una forma de vida o un foco de desorden y congestión vehicular?" en *Investigaciones y productos CID*, Nº 23, 2014.
- TIWARI, Geetam et al. *Bicycling in Asia*, iTRANS/TRIPP/Indian Institute of Technology, 2008.
- TRANSPORT FOR LONDON. *Cycle Freight in London: A Scoping Study*, Londres, 2009, en: <http://content.tfl.gov.uk/cycle-as-freight-may-2009.pdf>.
- UN-HABITAT. *Planning and Design for Sustainable Urban Mobility: Global Report on Human Settlements 2013*, Taylor and Francis, 2013.
- VIVANCO, Luis A. *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*, Routledge, 2013.

El auge de la bicicleta en Bogotá

CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, RNIU, Puebla, México

Angélica Moreno^{*uu}

El transporte, al interior de las ciudades, constituye un elemento determinante para llevar a cabo cualquier actividad; de ahí, que tenga implicaciones en el ámbito económico por los flujos de capital que puede ocasionar, o en la esfera política, dadas las estrategias de gobierno que se desarrollan para garantizar su adecuado funcionamiento. En suma, a los factores políticos y económicos, que están fuertemente asociados al sector transporte, la crisis generalizada del transporte público en las ciudades de América Latina, para la década de los años 1990, facilitaron la priorización del transporte en la agenda pública del gobierno urbano. Específicamente, en Bogotá, la crisis del transporte se explica por el incremento del parque automotor de tipo colectivo y particular; el cual, fue notoriamente significativo en 1992, por la “liberalización económica, promovida con la implementación del proyecto neoliberal, que facilitó la entrada de vehículos en el mercado nacional” (Jaramillo, Ríos y Ortiz, 2009: 15). Así mismo, del servicio ineficiente de las empresas prestadoras de transporte colectivo, las cuales, eran “organizaciones privadas encargadas de la operación del sistema (...) y su lucro aumenta con el incremento del parque de vehículos de transporte público, lo que ha generado una sobre oferta descomunal de buses y busetas” (Acevedo, 2009). Teniendo en cuenta estas circunstancias, se implementa el sistema de buses de tránsito rápido Transmilenio (BRT, por sus siglas en inglés).

Posterior a la implementación del Transmilenio, Bogotá dejó de ser tildada como una “distopía urbana, una ciudad de miedo y se convirtió en un modelo mundial de planificación urbana” (Montero, 2016: 3); situación que no se atribuye, necesariamente, a la implementación del BRT, sino al notorio avance en infraestructura para la circulación de bicicletas. Evidenciado ésto, debemos decir que, las redes de cicloruta impulsadas desde 1995 por el exalcalde Antanas Mockus, en la actualidad tienen una extensión de casi 400 kms, dado que se han construido a la par de las fases del Transmi-

lenio en la ciudad; y la práctica dominical de *ciclovía*, es implementada por la intensa demanda de movimientos de ciclistas y peatones, enfocados en la recuperación del espacio público y las áreas para la recreación, desde los años 1970.

Estas prácticas han extendido el imaginario de que, la planeación urbana del transporte y la movilidad en Bogotá, se desarrolla bajo los preceptos de “fomentar el uso de medios de transporte no-motorizados y el funcionamiento eficiente del transporte público” (Guillamón y Hoyos, 2014). Lo cual, tiene algo de certeza, al momento de revisar los planes de movilidad de la ciudad desde el año 2000, en donde los gobiernos de turno implementan “el uso de la bicicleta como servicio de transporte integrado al sistema de movilidad del distrito” (Rodríguez y González, 2011: 14). Algunos indicadores de organismos supranacionales, han fundamentado dicho imaginario; según el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), “Bogotá es la mejor ciudad de América Latina para los ciclistas” (Semana, 2016: 1). Sin embargo, esta creencia generalizada, se contraponen a la actual crisis de transporte que se mantiene en la ciudad, y a la cual, se han sumado problemas asociados a la alta accidentalidad vial y el incremento constante de los hurtos de vehículos, en donde, son los biciusuarios los que reportan mayor vulnerabilidad ante estos sucesos.

Numerosos estudios se han enfocado en las implicaciones positivas del uso de la bicicleta en la ciudad, (Alcântara, 2010; Anaya y Castro, 2012; Montezuma, 2011). A nivel institucional, el BID (2015), el Banco para el Desarrollo de América Latina-CAF (2017), o la Corporación Técnica Alemana-GTZ (2010), han planteado algunos retos y oportunidades para implementar sistemas de bicicletas públicas (SBP) o ampliar la infraestructura para la circulación de peatones y ciclistas en las urbes Latinoamericanas. Así mismo, se pueden ubicar diferentes pesquisas que analizan el impacto negativo y positivo en términos ambientales y de salud, de la práctica del ciclismo urbano (Tischer, 2017; Ramírez, 2015). Inversamente, pocas investigaciones han atribuido, a los aspectos políticos o las formas de planificación urbana, la dificultad para el uso de la bicicleta en las ciudades (Mosquera, 2014) y

* Universidad Nacional de Colombia, Secretaria de Movilidad Bogotá, Tel: (57) 3142548076, Correl: angelica.moreno832@esap.gov.co.

las inequidades sociales y económicas (Rinaldi, 2014; Telo, 2017; Vasconcellos, 2012) que tienen lugar por falta de un proyecto político articulado y coherente. Teniendo en cuenta lo anterior, es importante preguntarse, cuáles son las transformaciones, en la planificación urbana, que han llevado a que el uso del transporte no-motorizado en Bogotá constituya una práctica difícil para los bici-usuarios. Y, también, por qué las políticas de movilidad impulsadas en los gobiernos de la ciudad, no han logrado consolidar un modelo de transporte en donde la bicicleta esté integrada.

El objetivo de este documento es analizar la labor de planeación desarrollada en Bogotá desde la alcaldía de Antanas Mockus en 1995, hasta el actual gobierno de Enrique Peñalosa, e identificar los aspectos que han dificultado o facilitado la práctica del ciclismo urbano en la ciudad de Bogotá. Para el desarrollo de este escrito se plantea, como hipótesis, que la implementación de infraestructura urbana para el tránsito de transporte en bicicleta es un “excelente punto de partida para comenzar a dar espacio a peatones y ciclistas” (Montezuma, 2011: 11), incentivando, así, el uso de transporte no motorizado en la ciudad. No obstante, la política de transporte, a través de bicicleta en Bogotá, con énfasis en la expansión de la infraestructura ciclovía, resulta ser insuficiente para superar los principales obstáculos que enfrentan los usuarios de bicicleta en la ciudad, especialmente, por la ausencia de políticas enfocadas en sistemas bimodales de transporte, cultura y respeto hacia el ciclista, y la reducción del uso del vehículo particular.

Este documento se estructura en tres apartados: el primero hace aproximaciones teóricas para entender el problema del transporte en las áreas urbanas, posteriormente se presenta una breve descripción de las políticas de cada plan de gobierno en términos de movilidad urbana enfatizando el transporte no-motorizado, y finalmente, se presentan algunas reflexiones en torno al ejercicio realizado.

Transporte y la movilidad no-motorizada en la planeación urbana

Los debates, en torno al transporte en la ciudad, cobran relevancia, dado que constituye un “elemento clave para la accesibilidad a lugares de trabajo, mercancías, servicios y mercados” (Mosquera, 2016: 97). Santos y Ganges y De las Rivas (2008), consideran que el transporte facilita la movilidad que hace referencia a la capacidad de movimiento y supone un requisito indispensable para llevar a cabo diferentes actividades. En ese sentido, “el transporte urbano puede contribuir a la reducción de la pobreza, el crecimiento económico y la realización de las actividades y necesidades diarias de la gente” (Banco Mundial, 2002: XII). Así mismo, el transporte, tiene como objetivo que “los ciudadanos puedan alcanzar el destino deseado en condiciones de seguridad, comodidad e igualdad y de la forma más autónoma y rápida posible” (Gibson y otros, 2001: 460).

La planificación pública, desde sus inicios, fue un proceso racional “a largo plazo, encaminado a propiciar el crecimiento económico a través de la modernización económica y social” (De Mattos, 2004: 15), entendiéndose, el crecimiento económico, como la acumulación de capital. De manera complementaria, según Harvey (1977), la actual configuración de las ciudades y sus transformaciones físicas, están encaminadas a dar respuesta a las necesidades de acumulación de capital. Lo anterior, puede ser evidenciado en el accionar estatal, el cual, históricamente, ha privilegiado formas de movilización motorizada altamente dependientes del automóvil; dado que, “el automóvil, es el medio de transporte individual compatible con la separación entre el lugar de la vivienda y el trabajo” (Aglietta, 1976: 136). Por ende, Abramo (2011) afirma que, la intervención significativa del Estado, en lo que concierne a la producción de infraestructura urbana, bifurcó en viabilizar el transporte individual, a través de un amplio programa de construcción de estructuras viales. Proceso de planificación urbana que, hasta la actualidad, mantiene una orientación en la infraestructura urbana que “trata de acomodar mejor el número de vehículos en circulación, con el fin de aumentar la velocidad y, a su vez, reducir los tiempos de viaje” (Mosquera, 2016: 112).

Bajo la lógica de reproducción del capital, los diferentes sistemas de transporte, tienden a “facilitar las ganancias económicas y la circulación de mercancías” (Mendieta y Perdomo, 2008: 5); desde esta perspectiva, la bicicleta y los modos de transporte no-motorizado, en general, por ser sistemas con poca demanda de materiales para su fabricación o equipamientos, no son considerados como un elemento que permita la acumulación del capital y la dinamización de la economía en las áreas urbanas. No obstante, a nivel mundial, la motorización en los modos de transporte ha tenido externalidades negativas para las ciudades; entre las cuales, “la accidentalidad vial es una constante; la contaminación ha desencadenado enfermedades respiratorias y la pérdida de tiempo de nuestros ciudadanos en movilizarse se incrementa cada vez más” (Montezuma, 2011: 11). También, la incipiente formulación de políticas que desincentiven el uso del vehículo particular, acompañado de una infraestructura física ideada para su circulación, han llevado a aumentar, de manera significativa, la congestión vehicular; la cual, tomando como referencia a Alcântara (2010), se explica como la diferencia entre una velocidad real y una ideal, para la movilización de un lado a otro, y se produce por el tiempo adicional que las personas, que ingresan a una vía, imponen a las que ya están. Este marco problemático, se ha convertido en un insumo determinante para la idealización de formas de alternativas de transporte, como son el no-motorizado. Montezuma (2011) sostiene que, una visión más amplia del transporte urbano, la preocupación por el medio ambiente, la movilidad y el espacio público, el interés por la salud pública, específicamente por la actividad física, la recreación y el deporte, y el posicionamiento de la sustentabilidad urbana en la agenda de

Foto 1
Ciclovía Dominical Carrera Séptima Bogotá



Fuente: Ricardo Montezuma (1999).

entidades multilaterales, son algunos de los factores relacionados con el auge de transportes alternativos, principalmente, la bicicleta. De manera complementaria, “La bicicleta puede aumentar la accesibilidad temporal y territorial, generar un comportamiento multimodal o intermodal hacia una movilidad sostenible” (Anaya y Castro, 2012: 14).

La emergencia del desarrollo sostenible, como nuevo paradigma para las ciudades, implicó que, según Jakovcevic (2016), la promoción del uso de la bicicleta se convirtiera en una de las políticas más empleadas para contrarrestar los efectos negativos del uso del auto en los grandes centros urbanos. Así, en “comparación con las redes de metro, tranvía y autobús, los costes de implementación y operación de los sistemas de bicicleta, son mucho menores” (Anaya y Castro, 2012: 14). Pese a la validez de estos argumentos, las ventajas que proporciona la bicicleta, en un área urbana con fuertes problemas de movilidad, son aún poco valoradas, porque las condiciones generales para el funcionamiento de este tipo de transporte son todavía incipientes. Pinto y Endara (2015) reúnen un documento, en el cual, evidencian diferentes situaciones en las que, las personas, se ven privadas de usar este medio de transporte, ya que existe una cultura del automóvil dominante y una infraestructura hostil que dificulta el uso del sistema. Ésto se agudiza, en la medida en que, los avances en términos políticos para dar espacio al transporte no-motorizado, se redujeron al uso exclusivo de la bicicleta como “herramienta recreativa o de uso ocasional para paseos de fines de semana” (Tischer, 2017: 590). Por consiguiente, es importante mencionar los planteamientos de Mosquera (2016), quien pone de presente que, las decisiones de cómo se implementa un sistema de transporte en la ciudad, dependen de quién diseña la ciudad y para quién lo hace.

Las políticas públicas de la bicicleta en Bogotá

Bogotá es reconocida por las políticas públicas implementadas, en los últimos años, para promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, a partir de acciones encaminadas a construir una cultura ciuda-

dana, así como una infraestructura urbana que asintiera la circulación de ciclistas por toda la ciudad: “han permitido un incremento sustancial en el porcentaje de viajes que se realizan en bicicleta todos los días, pasando de 0,5% en el año 1995 a 5% en el año 2013” (Ballesteros, 2014: 58). Actualmente, el número de viajes asciende a 600.000, es decir, 8% del total realizado en la ciudad.

Construir cultura ciudadana, Antanas Mockus (1995-1997)

Las reivindicaciones ciudadanas, en la década de los años 1970,¹ permitieron la exclusión de los automóviles a partir de la institucionalización de la *ciclovía*, los domingos y días feriados, brindando este espacio a los ciclistas y peatones para su recreación y convivencia. Pero es, a partir del primer gobierno de Antanas Mockus, que este programa se reformula, aumentando la cobertura y las acciones de formación ciudadana, construyendo un sentido de pertenencia de los ciudadanos con su ciudad. Pese a que, en este periodo de gobierno, la bicicleta no tuvo una inclusión diferenciada en el plan de movilidad de la ciudad, es importante recalcar que, a través del plan de desarrollo de la ciudad, los peatones cobran relevancia y, por ende, se fundamenta la creación de pasos peatonales y *cebras*. Esta acción, por parte de la alcaldía, permitió, por un lado, la reducción de las muertes en accidentes viales, y por otro, tras el impulso de una cultura ciudadana basada en la convivencia entre el peatón y el conductor, el reconocimiento y la inclusión de otros actores, en la movilidad y la dinámica urbana, diferentes a los tradicionalmente concebidos por el transporte motorizado. Este gobierno, amparó la *ciclovía* como “un espacio de formación ciudadana, que ilustra la convivencia pacífica entre personas muy distintas; es, también, un maravilloso espacio para fortalecer los aprendizajes, en donde comunicación y persuasión –y no el castigo– son método aliciente” (Montezuma, 2011).

¹ Diciembre de 1974, algunos bogotanos se lanzaron a las calles en forma de protesta, en contra de la proliferación del uso de automóviles, la contaminación ambiental y la falta de actividades recreativas en la ciudad; ésto fue liderado por un movimiento llamado *Prociela*.

De esta manera, la administración de la ciudad delegó, al Instituto Distrital de Recreación y Deporte (IDRD), la gestión de la *ciclovía* dominical; ésto implicó que, por mucho tiempo, no se constituyera una entidad o área especializada encargada de la movilidad no-motorizada o de la bicicleta específicamente. Esta forma de delegación de las funciones puede entenderse como una forma de “distribución de riesgos, la posibilidad de experimentación social y la reanimación de prácticas democráticas” (Friedmann, 1992: 86). Concretamente, la planeación de este gobierno, puede inscribirse, en términos de Friedmann (1992), como una planificación no-euclidiana, ya que se dio una interacción de diferentes actores para la materialización de las acciones gubernamentales; lo cual, se evidencia con la “presencia cada vez mayor de una sociedad civil organizada en los procesos decisivos políticos” (*ibidem*).

Mejorar la calidad de vida de los Bogotanos, Enrique Peñalosa (1998-2000)

De una forma de hacer ciudad, basada en la integración de las demandas de la sociedad civil, se dio paso a la planificación pública, con una clara tendencia a crear planes de tipo empresarial, ya que es notoria “la integración de visiones sectoriales, fomenta la coordinación interadministrativa y la cooperación publico-privada” (Fernández, 2007: 623). Ésto se evidencia, principalmente, en los grandes cambios en el transporte urbano para la ciudad de Bogotá, dado que emerge el BRT Transmilenio, inspirado en la experiencia exitosa de Curitiba; se consolidó como una “propuesta para mejorar la movilidad urbana mediante un sistema de transporte de gran envergadura que se sirve de autobuses de alta ocupación” (Zamora, Campos y Calderón, 2013). Acevedo (2009) afirma que, este sistema, tuvo gran reconocimiento por la capacidad de integrar a los transportadores tradicionales de la ciudad. Aunque, Bogotá “pasó de tener el transporte público más barato del mundo, a tener el cuarto más costoso para el quintil más pobre de la población” (Ardila, 2005). Lo que se explica dado que, “la tarifa pagada por el usuario, cubre 100% de los costos de operación del servicio prestado por el sector privado y una parte de los gastos de la entidad pública encargada del sistema” (Acevedo, 2009: 148). Este sistema fue manejado en forma mixta por una entidad de planificación pública encargada del control centralizado y la construcción de infraestructura, y un ejecutor privado apoderado de los vehículos y la organización de los conductores.

De la mano de la implementación del Transmilenio, Enrique Peñalosa, plantea un programa para la construcción de ciclorutas, las cuales, se despliegan a los costados de las avenidas por las cuales transita el BRT. Esta iniciativa “se incorporó en el programa de crédito del Banco Mundial como parte del sistema de la red de buses articulados” (Mosquera, 2016: 102). El desarrollo de este tipo de infraestructura se puede entender como política de transporte no-motorizado; ya que la bicicleta fortalece su aspecto recreativo pero, adopta a

su vez, un papel notorio en la movilidad urbana. La importancia de esta transformación radica en el propósito de extender, a todas las zonas de la ciudad, la infraestructura urbana para el uso de la bicicleta, ampliando nuevamente los actores que son partícipes de la movilidad en la ciudad, como es el ciclista. La legitimidad de la bicicleta, como instrumento para la movilidad en la ciudad, adquiere mayor relevancia con la implementación del “Día sin carro”, como una estrategia de formación ciudadana que diera cuenta de los beneficios de la movilidad en bicicleta y transporte público. La primera versión de este evento se llevó a cabo el 24 de febrero del año 2000, “ese fue un día que siempre quedará en la memoria de los habitantes de la capital del país. Nuevos temas se tocaban en las políticas públicas, como el medio ambiente y la recuperación del espacio público” (*Redacción Bogotá*, 2015: 1). En definitiva, el reducido tiempo de construcción de infraestructura vial para el funcionamiento del Transmilenio y la circulación de bicicletas, se suma a la favorable localización y las facilidades urbanas de Bogotá, consolidando la idea de ser una ciudad competitiva, en términos de Kresl (1998); acreditado, ésto, en la “eficiencia del gobierno y la cooperación publico/privada” (Kresl, 1998: 703). Ampliado, ésto, durante el consecutivo segundo gobierno de Mockus.

Construir una ciudad en donde lo público es sagrado, Antanas Mockus (2001-2003)

Durante esta administración de Bogotá, se retoma la idea de la cicloruta como eje de integración y sostenibilidad urbana, reforzando la idea de igualdad ciudadana de ciclistas, peatones y automóviles; proyecto que se enmarca en el programa de movilidad inteligente. Un avance sumamente importante, durante esta administración, es la articulación del plan de ciclorutas al Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de la ciudad; ejercicio que, anteriormente, no había tenido lugar y que incide no sólo en la ampliación de los corredores para bicicletas, sino en el adelanto de señalización para brindar seguridad: “las secciones viales se formulan para garantizar la circulación peatonal, el transporte en bicicleta, y la fluidez del transporte público colectivo (...) garantizan la convivencia y complementación de los diferentes modos de transporte” (Decreto 619, 2000).

La continuidad para la adecuación y construcción de infraestructura para bicicletas, puso de presente un cambio de paradigma en la forma de financiación de este tipo de obras; las cuales, según Pardo (2013), empezaron a ser auspiciadas por organizaciones no gubernamentales y los fondos de la ciudad. En definitiva, los programas desarrollados por Mockus, procuraron una planificación no-euclidiana, en la medida en que facilitó “un proceso sólido de cambio de estrategia que pretende que la población afectada participe activamente” (Friedmann, 1992: 89). “La transformación de Bogotá, durante la década de 1990 y principios de la de 2000, basada en la promoción del espacio públi-

co y el transporte sin automóviles, se ha celebrado internacionalmente” (Montero, 2016: 11). No obstante, estas políticas pro-bicicleta, sufrieron una ruptura en los dos gobiernos posteriores que, si bien, en sus planes estratégicos pretendían aumentar la cobertura de las ciclorutas, las metas y los presupuestos asignados fueron poco ambiciosos y no generaron mayor impacto.

Mitigar la segregación socioeconómica y espacial, Luis Garzón (2004-2007)

Durante esta alcaldía, hay un fuerte énfasis en la productividad y el crecimiento económico, lo cual, justificó la construcción de la Fase III del Transmilenio,

(...) no como un capricho, sino como una alternativa real de solución a la necesidad de transporte y movilidad de los bogotanos (...) Con el tiempo, cambió la proporción de uso del sistema: la correlación pasó a un 50-50, haciendo un cambio que se tradujo en el incremento de las tarifas (Montezuma, 2009: 192).

La construcción de infraestructura para bicicletas fue reducida a 40 kms, en comparación con los gobiernos anteriores que habían alcanzado a consolidar trayectos alrededor de los 200 kms. Este problema se agudizó a partir de la idea de “construir sobre lo construido”, contemplada en el plan de gobierno *Bogotá sin indiferencia*, dado que los 40 kms que se construyeron, durante este gobierno, se ubicaron sobre andenes y aceras sin una ampliación previa de éstos, generando un nuevo conflicto entre peatones y ciclistas por el uso de los espacios. En base a estos sucesos, esta administración de la ciudad, fue centro de diversas críticas.

Pese a que se da un retroceso en cuanto a la infraestructura, a nivel institucional se crea la Secretaría de Movilidad, la cual, tiene como objetivo “garantizar la planeación, gestión, ordenamiento, desarrollo armónico y sostenible de la ciudad en los aspectos de tránsito, transporte, seguridad e infraestructura vial y de transporte” (Acuerdo 257, 2006). Con la creación de esta entidad, también aparece normatividad enfocada a “controlar las modalidades de transporte no motorizadas y peatonal” (*ibidem*). De esta manera, se empiezan a aplicar algunas sanciones para los usuarios de bicicletas que no hagan uso de los espacios para las bicicletas, entre otros. Esta entidad no involucra, dentro de sus funciones, la promoción de transporte no-motorizado; el control de la ciclovía sigue bajo el gerenciamiento del IDRD. Este periodo de gobierno está inmerso en una concepción divergente de la planificación dado que, el incremento de las tarifas en aras de evitar pérdidas para el sector privado, son muestras de una “tendencia a la privatización, mercantilización plena y capitalización de las condiciones generales del proceso social de producción –transporte, comunicaciones” (Pradilla, 2013: 42); es decir, la intensificación de la relación público-privada, está sumida en el modelo de planificación estratégica y la creación de entidades burocráticas se

Foto 2

Disputa por el espacio en Bicicarril calle 45 Bogotá



Fuente: Fotografía tomada por la autora (2015).

contrapone a las ideas de “centralizar la toma de decisiones y reducir el aparato estatal” (Parnreiter, 2017: 153), impugnadas por dicha forma de planificación. De igual forma, el accionar de esta administración parece intensificar lo que Harvey (2014) denomina la ciudad como escenario ideal para la reproducción y acumulación de capital, por cuenta del desarrollo de infraestructura privada enfocada en beneficiar, principalmente, al sector privado. Estos elementos en conjunto, se contradicen con la idea de “un compromiso social contra la pobreza y la exclusión” presentado en el programa de gobierno de Luis Garzón (2004).

Garantizar el derecho a la ciudad, Samuel Moreno (2008-2011)

El detrimento de los programas para el uso de la bicicleta y la mínima construcción de infraestructura para su uso, continuaron en este gobierno; el cual, sólo adelantó 20 kms de cicloruta. A nivel institucional, se redujo el presupuesto para los programas de promoción de uso de la bicicleta y los proyectos de seguimiento de la movilidad no-motorizada en la ciudad. En suma, a lo anterior, en el año 2009, Bogotá registró la tasa más alta de ciclistas muertos con una cifra de 39; lo cual, puso en evidencia la disputa que se estaba dando, en la capital, entre los diferentes actores de la movilidad (peatones, ciclistas y conductores). De ahí que, uno de los aspectos positivos, que se atribuyen a este periodo de gobierno, es la creación del día del peatón y la bicicleta a través del acuerdo 386 de 2009; lo que, con el paso del tiempo, llevó a la consolidación de la semana de la bicicleta. Esta alcaldía se caracterizó por diferentes actos de corrupción que implicaron una crisis, poniendo de presente la ineficiencia del sector público para manejar los problemas que envolvían a la ciudad. El lapso de tiempo transcurrido desde la administración de Bogotá, de 2004 a 2011, significó un retroceso en el incentivo del uso de la bicicleta, así como la pérdida del reconocimiento que tenía el peatón y el biciusuario en la ciudad. A pesar de esta situación, según Pardo (2013), en aquellos años se dio una importante construcción de

ciudadanía en torno a la bicicleta que estuvo medida por la emergencia de colectivos de la bicicleta, organizaciones de la sociedad civil que reivindicaban el derecho a circular por el espacio urbano.

Mejorar el desarrollo humano de la ciudad, Gustavo Petro (2012-2015)

Por su parte, el gobierno de Gustavo Petro, a través de su plan de desarrollo, buscó impulsar el desarrollo humano y la sostenibilidad urbana. El modelo de ciudad propuesto, revitalizó y reforzó las ideas sobre el ciclismo en la ciudad, infundadas a principios del año 2000. Una de las acciones más controversiales, a nivel político y económico, incluso a nivel nacional, de esta administración, fue la contracción de espacios para el vehículo motorizado particular y su posterior adecuación para el uso de ciclistas y peatones. Con el fin de ampliar la cobertura de infraestructura urbana para el uso de la bicicleta, rezagada en años anteriores, se ideó la construcción de bicorrredores; esta infraestructura se diferencia de la ciclorutas porque interpela el espacio ocupado por los automóviles, cediéndolo a los ciclistas. Esta medida resultó pertinente para profundizar el proceso inacabado de inclusión de los barrios de características socioeconómicas más precarias a la ciudad.

La peatonalización de la carrera séptima, en el centro de Bogotá, dio lugar a fuertes controversias por los problemas aparentes de tráfico trasladado a otros lugares de la ciudad y la dificultad de movilidad, a la cual, se enfrentarían las personas que frecuentaban esta zona; no obstante, el exalcalde Petro implementó dos programas para promover el uso de la bicicleta y la apropiación del espacio urbano, así como formación ciudadana a los más pequeños para el uso de la bicicleta. El primero, *Pedalea por Bogotá*, que consistía en la adecuación de espacios estratégicos de la ciudad denominados bicorrredores, en donde los ciudadanos podían acceder a una bicicleta pública, haciendo de la movilidad un proceso de transformación cultural, como base para hábitos más saludables. Y el segundo, el programa *Al Colegio en Bici* (ACB), encaminado a crear buenas prácticas en el uso cotidiano de la bicicleta en niños y adolescentes que no contaban con un medio de transporte para llegar a las instituciones educativas.

En suma a lo anterior, durante esta administración, se incluyeron a diferentes colectivos en los procesos de elaboración de los planes maestros de movilidad, lo cual, permitió que se trabajara también en programas para visibilizar al ciclista urbano y programas para incentivar el uso de transporte no-motorizado. Además, con la consolidación del sistema integrado de transporte público (SITP), se instalaron, en algunas estaciones de Transmilenio, parqueaderos para bicicletas, lo que expresó un interés en desarrollar un modelo bimodal en donde el transporte motorizado colectivo y no-motorizado tendían al desarrollo de una movilidad que respondía a los criterios de sostenibilidad que, desde hacía una década, se venían plasmando en los planes de desarrollo de la ciudad sin materialización alguna. Finalmente, esta administración

estimuló la ocupación total de los vehículos individuales a través de la identificación de las zonas más congestionadas de la ciudad con importancia comercial y de servicios, en donde el acceso con vehículo particular motorizado sólo era posible si éste se encontraba totalmente ocupado. Pese a los avances en esta administración, la cifra de muertes de ciclistas también fue relevante y fuertemente cuestionada; la cifra, durante todo el gobierno de Petro, alcanzó a 300 personas que murieron producto de un accidente de tránsito, en un mayor porcentaje, o por cuenta de un intento de hurto.

Las políticas implementadas durante este gobierno, dan cuenta de un proceso de construcción de ciudadanía a largo plazo, que aun con variaciones, permitieron la emergencia del *bici-ciudadano* que, diariamente, reclama igualdad frente a los ciudadanos motorizados. Ese derecho a la movilidad, que encontró respaldo en muchas políticas implementadas, debe ser visto a la luz de las apropiaciones que los ciudadanos han hecho del significado de la ciudadanía que promovía dichas políticas. La forma de planeación, desarrollada por Gustavo Petro, muestra un énfasis importante en la creación de entidades públicas con el fin de dar respuesta a las dificultades que enfrentaban los ciudadanos; así mismo, con la creación de programas en donde la ciudad era la que proveía todos los insumos, se recobró la credibilidad en las administración pública sin necesidad de establecer grandes asociaciones público/privadas. Por otro lado, la inversión en infraestructura pública no fue simbólica como en otras administraciones, pero la utilización y adecuación de los espacios existentes, significaron la posibilidad de adecuar la ciudad a las necesidades nacientes, poniendo de presente que “nuevos sujetos se insinúan instituyendo nuevas territorialidades” (Porto-Gonçalves, 2008: 208).

Consolidar una Bogotá mejor para todos, Enrique Peñalosa (de 2016 hasta hoy)

El momento más crítico para la construcción de un sistema de transporte no-motorizado, en la ciudad de Bogotá, tiene lugar en su actual administración; pues, pese a que, en la administración de Petro, se desarrollaron programas y políticas con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta, el descuido de los antiguos circuitos de ciclovia llevaron a que hoy sean subutilizados.

Desde una mirada global, esta situación se contrapone a la realidad de movilidad y transporte urbano de Bogotá, la cual, es la ciudad con más kilómetros de rutas para la circulación de bicicletas de América Latina, 440 kms de recorrido entre cicloruta, y bicorrredores, los cuales, se encuentran en su mayoría en condiciones irregulares y su uso pone en riesgo de accidentalidad a los biciusuarios. Ésto ha bifurcado en el uso de las vías para vehículos por parte de los ciclistas, incrementando, a su vez, los accidentes de tránsito en donde las víctimas fatales son precisamente los ciclistas” (Moreno, 2017: 3).

“En 2016 aumentaron las muertes de ciclistas en Bogotá. Hasta julio, 36 biciusuarios perdieron la vida por

accidentes de tránsito, lo que representa un incremento de 16% respecto al mismo periodo del año anterior” (*Redacción Bogotá*, 2016: 1). En suma, a lo anterior, la actual administración eliminó el programa de bicicletas públicas desarrollado durante el anterior gobierno; ésto, bajo el argumento de la consolidación de un sistema más robusto con operación por parte de una entidad privada. Mientras que el modelo de ciudad, planteado por la alcaldía de Petro, propende la creación de entidades y reducir las asociaciones público/privadas, el actual gobierno de la ciudad retoma la idea de una ciudad para la reproducción del capital y la acumulación económica, fundamentado en el desarrollo de grandes proyectos urbanos con alta intervención privada y financiamiento de entidades supranacionales como el BID.

Foto 3

Exposición de ciclistas a accidentes vehiculares en Bogotá



Fuente: Fotografía tomada por la autora (2017).

Reflexiones finales

La planificación de la ciudad de Bogotá ha pasado por momentos divergentes, inicialmente, a través del gobierno de Antanas Mockus, puede notarse que hay un preocupación por la forma de vida que tienen los habitantes y su forma de relacionarse entre ellos y el espacio mismo; en ese sentido, se responde a la lógica del movimiento moderno, el cual, en términos de Ravella (2010), busca crear una dinámica adecuada entre arquitectura, ciudad y espacio público. Esta tendencia se mantiene a lo largo de la forma en que se planea la ciudad, y se evidencia en el interés por desarrollar nuevas formas de interacción entre ciudadanos y la consideración de nuevos actores en temáticas como el transporte al interior de la ciudad. De la mano de ésto, las transformaciones de Bogotá, a partir de 1995 hasta la fecha, muestran un cambio de paradigma en lo que se refiere a la concepción técnica del transporte, la que se amplía para hablar de movilidad e incluir actores que se desplazan sin necesidad de hacer uso de ningún otro artefacto.

Por otro lado, aunque la idea *moderna* y de un desarrollo sustentable está presente, en menor o mayor

grado, en todas las administraciones, hay una clara propensión a diseñar planes que respondan a los intereses del gobierno en turno y su quehacer político, principalmente; lo cual, se puede notar a través del marcado interés por desarrollar obras icónicas como es Transmilenio. Obras que responden a la lógica de convertir a la ciudad en un lugar atractivo y adecuado para la inversión de capital; así mismo, es la reproducción del capital de automotores que, posterior a la implementación en Bogotá, se ha propagado incluso en ciudades europeas. Transversalmente, también, se puede encontrar una pugna entre una planificación estratégica, que apela a la reducción del aparato estatal y la minimización de la participación ciudadana (caso del gobierno de Samuel Moreno, Luis Garzón y Enrique Peñalosa), y una planificación no-euclidiana que, por el contrario, busca acercar a los ciudadanos al quehacer de la planificación estatal, como se evidenció en los gobiernos de Mockus y Petro.

Esta querrela, entre las tendencias de los diferentes gobiernos, ha bifurcado indisolublemente en un proyecto de transporte no-motorizado inconcluso y con fuertes secuelas para una ciudad que se encuentra con una demanda notoria de este tipo de alternativas; ya que, el transporte motorizado, crece constantemente alimentando el tráfico, y el sistema de transporte colectivo es altamente contaminante e insuficiente para la demanda de desplazamientos en la ciudad.

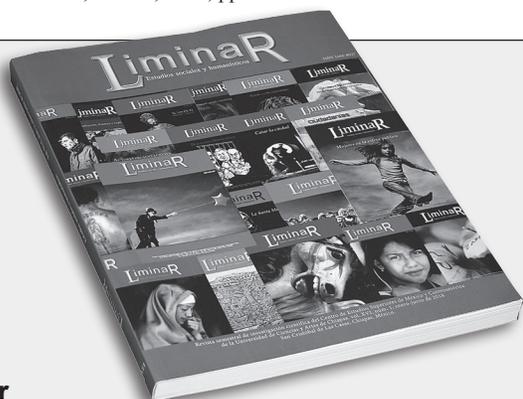
La gran inversión en proyectos de gran envergadura ha dejado, igualmente, como resultado, la desatención de equipamientos que hoy se encuentran en desuso a causa de sus condiciones deplorables, como son los trayectos más antiguos de la ciclo vía en Bogotá que constituyen, también en la actualidad, focos de inseguridad en donde su tránsito representa, para el ciclista o el peatón, un alto grado de accidentalidad o el riesgo de hurto. Estas temáticas, hasta el momento, no han sido tenidas en cuenta por la alcaldía de Bogotá en ninguno de los periodos de gobierno; pues, aunque se tiene ahora una percepción de movilidad en donde aparecen otros actores, la seguridad o señalización vial siguen siendo las temáticas prominentes; mientras que las condiciones de los equipamientos necesarios para el funcionamiento del transporte no-motorizado, tales como los parqueaderos, las aceras o las zonas verdes, siguen siendo temas que no tienen relación con la movilidad o el transporte en sí.

En ese sentido, sigue existiendo una clara tendencia a beneficiar la motorización como modelo que permite el desarrollo de una ciudad. Al incurrir en ésto, históricamente las administraciones de Bogotá, han desconocido la importancia del perfeccionamiento de transportes no-motorizados, los cuales, aparte de contribuir al tráfico y reducir las externalidades ambientales, “permiten satisfacer necesidades estructurales de la población, la equidad y el acceso a oportunidades socioeconómicas (...) la bicicleta como opción de transporte (y empleo) contribuye al desarrollo y a la competitividad de las ciudades” (Moreno, 2017: 3). Finalmente, la discontinuidad entre los planes de gobierno de las administra-

ciones de Bogotá, el interés en potenciar a la ciudad como un centro atractivo para el desarrollo de diferentes actividades económicas y el desconocimiento, desde la esfera pública política, del potencial económico de los sistemas robustos de transporte no-motorizado en la ciudad, ha propiciado el fracaso del ciclismo urbano en la ciudad y ha forzado, al ciclista urbano y al peatón, a asumir riesgos cotidianos que van en contra de su integridad personal. De esto se infiere que, más que la necesidad de continuar extendiendo kilómetros de ciclovía por Bogotá, que, en el mediano o largo plazo, serán subutilizados, los esfuerzos deben encaminarse a construir planes que tengan continuidad en el tiempo y que permitan el real avance en los temas que presentan relevancia, tales como la movilidad.

Referencias

- ABRAMO, Pedro. "La regulación urbana y el régimen urbano: la estructura urbana, su reproductibilidad y el capital" en *La producción de las ciudades latinoamericanas: mercado inmobiliario y estructura urbana*, Quito, OLACCHI, 2011, pp. 29-74.
- ACEVEDO, Jorge. "El futuro del transporte en Bogotá" en Ricardo Montezuma. *Más que un metro para Bogotá, complementar la movilidad*, Bogotá, Fundación Ciudad Humana, 2009, pp. 144-154.
- ACUERDO 257. *Concejo de Bogotá D. C.*, 30 de noviembre de 2006.
- AGLIETTA, Michel. *Regulación y crisis del capitalismo: la experiencia de los Estados Unidos*. París, Siglo XXI, 1976.
- ALCÁNTARA, Eduardo. *Análisis de la movilidad urbana. Espacio, medio ambiente y equidad*. Bogotá, Corporación Andina de Fomento, 2010.
- ANAYA, Esther. *Balance general de la bicicleta pública en España*, Madrid, Fundación Bureau Veritas, 2012.
- BALLESTEROS, Iván. *Obstáculos y limitaciones para la implementación de la política de uso de la bicicleta en Colombia. Casos: Bogotá D. C., Medellín y Pereira*, Tesis de maestría, Medellín, Universidad de Antioquia, 2014.
- BANCO MUNDIAL. *Ciudades en movimiento: revisión de la estrategia de transporte urbano del Banco Mundial*, Guangzhou, Banco Mundial, 2002.
- BOWEN, Glenn. "Document Analysis as a Qualitative Research Method" en *Qualitative Research Journal*, Vol. 9, N° 2, 2009, pp. 27-40.
- DECRETO 619. *Alcaldía Mayor de Bogotá*, 28 de julio de 2000.
- DE MATTOS, Carlos. "De la planificación a la governance: implicancias para la gestión territorial y urbana" en *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, N° 107, 2004, pp. 9-23.



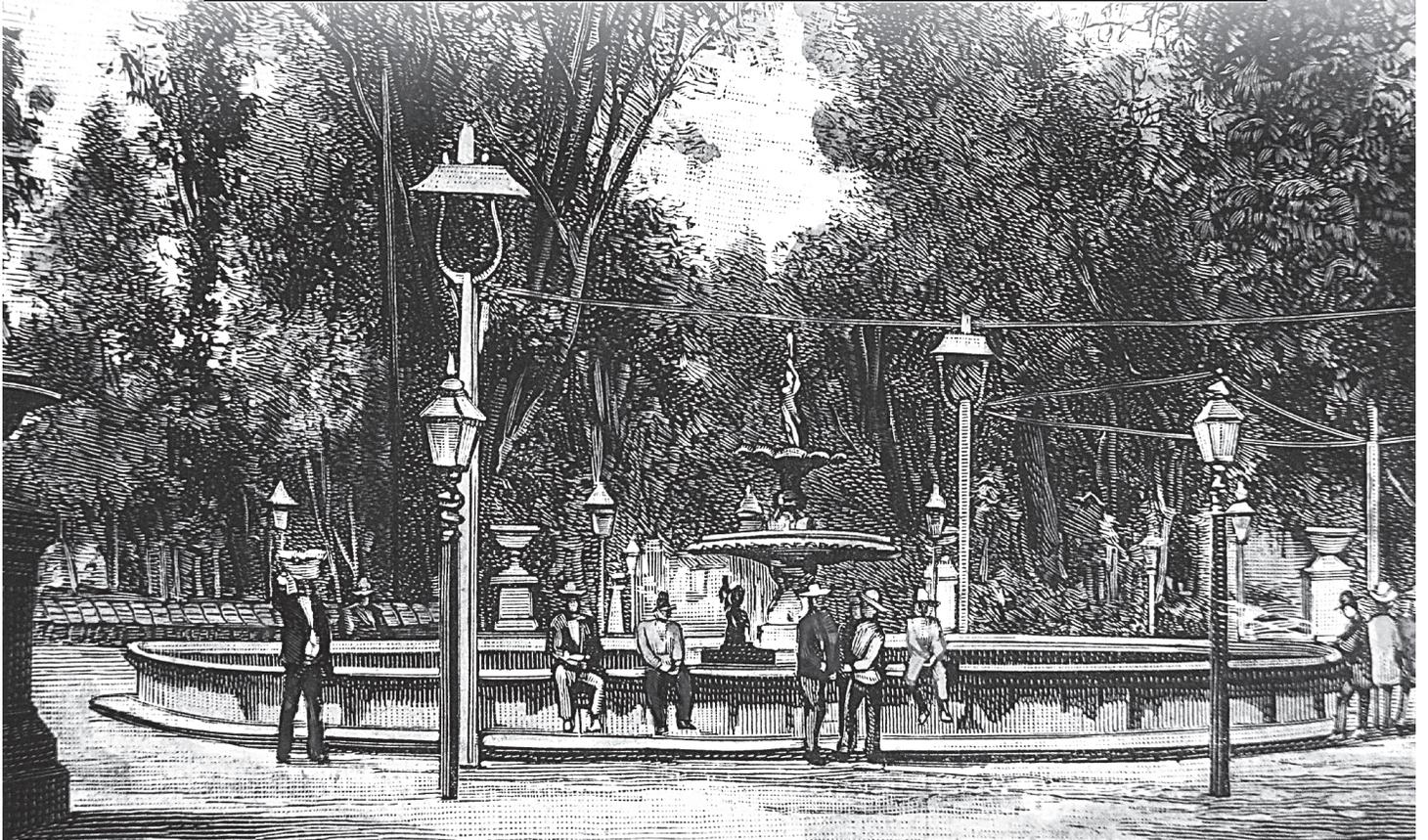
Liminar Vol. XVI N° 1

Venta y suscripciones: Universidad de Ciencias y Artes de Chiapas, Centro de Estudios Superiores de México y Centro América, Calle Bugambilia N° 30, Fracc. La Buena Esperanza, Manzana 17, 29243 San Cristóbal de las Casas, Chiapas, México
Tel y Fax: (967) 6786921 ext. 106
Correl: liminar.cesmeca@unicach.mx
Página: <http://www.liminar.cesmeca.mx>

- EL ESPECTADOR. *En 2016 aumentaron las muertes de ciclistas en Bogotá*, 2016, en: www.elespectador.com/noticias/bogota/2016-aumentaron-muertes-de-ciclistas-bogota-articulo-655612.
- _____. *La historia del primer día sin carro*, 5 de febrero de 2015.
- FERNÁNDEZ, José. "25 años de planificación estratégica de ciudades" en *Ciudad y territorio*, 2007, pp. 621-634.
- FRIEDMANN, John. "Planificación para el siglo XXI: el desafío del posmodernismo" en *EURE*, Vol. XVIII, N° 55, 1992, pp. 79-89.
- GARZÓN, Luis. *Plan de Desarrollo Económico, Social y de Obras Públicas: Bogotá sin Indiferencia*, Bogotá, Alcaldía Mayor de Bogotá/ Departamento Administrativo de Planeación Distrital, 2004.
- GIBSONE, Claudia, Jean JOLLY, Alejandra MONTEOLIVA, y Fernando ROJAS. "Algunas reflexiones sobre la movilidad en Colombia desde la perspectiva del desarrollo humano" en *Participación Política*, 2011, pp. 458-514.
- GUILLAMÓN, David y David HOYOS. *Movilidad sostenible, de la teoría a la práctica*, Manchester, Fundación Manu Robles-Arangiz, 2014.
- HARVEY, David. *17 contradicciones y el fin del capitalismo*, Quito, Instituto Altos Estudios Nacionales, 2014.
- _____. *Urbanismo y desigualdad social*, Madrid, Siglo XXI, 1977.
- JAKOVCEVIC, Adriana, Paul FRANCO, Marcela VISONA y Rubén LEDESMA. "Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte" en *Suma Psicológica*, 2016, pp. 33-41.
- JANS, Margarita. "Movilidad urbana: en camino a sistemas de transporte colectivo integrados" en *AUS*, N° 6, Valdivia, 2009, pp. 6-11.
- JARAMILLO, Ciro, Paula RÍOS y Alberto ORTIZ. *Incremento del parque automotor y su incidencia en la congestión de las principales ciudades de Colombia*, Tesis de Maestría, Cali, Universidad del Valle.
- KRESL, Peter. "La respuesta de la economía urbana al tratado de libre comercio de América del Norte: planificar para la competitividad" en *Economía, Sociedad y Territorio*, 1998, pp. 695-722.
- MENDIETA, Juan y Jorge PERDOMO. *Fundamentos de economía del transporte: teoría, metodología y análisis de política*, Bogotá, Universidad de los Andes, 2008.
- MONTERO, Sergio. "Worlding Bogota's Ciclovía. From Urban Experiment to International Best Practice" en *Latin American Perspectives*, N° XXX, 2016, pp. 1-21.
- MONTEZUMA, Ricardo. *Ciudadanos, calles y ciudades*, Bogotá, Universidad del Rosario, 2011.
- _____. *Más que un metro para Bogotá, complementar la movilidad*, Bogotá, Universidad del Rosario, 2009.
- MORENO, Angélica. "Mensajería en bicicleta: una apuesta alternativa para la movilidad y la inserción laboral en las ciudades" en *PLANE0*, N° 33, 2017, pp. 1-5.
- MOSQUERA, María Janeth. "El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia" en *Sociedad y Economía*, N° 31, 2016, pp. 95-120.
- PARDO, Carlos. "Bogotá's Non-Motorized Transport Policy 1998-2012: The Challenge of Being an Example" en Werner Gronau, Wolfgang Fischer y Robert Pressl. *Aspects of Active Travel. How to Encourage People to Walk or Cycle in Urban Areas*, Mannheim, MetaGIS-fachbuch, 2013, pp. 49-64.
- PARNREITER, Cristof. "La producción de los espacios de la ciudad global: planificación estratégica, megaproyectos y las 'necesidades' del mercado inmobiliario" en *Geografía Norte Grande*, 2017, pp. 151-166.
- PINTO, Nataly y Gustavo ENDARA. *Mujeres en bici. Una expresión de libertad*, Quito, Friedrich-Ebert-Stiftung, 2015.
- PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. "La construcción de la geopolítica del desarrollo sustentable y su neoliberalismo global" en Carlos Walter Porto-Gonçalves. *La globalización de la naturaleza y la naturaleza de la globalización*, La Habana, Casa de las Américas, 2008, pp. 257-278.
- PRADILLA, Emilio. "La ciudad capitalista en el patrón neoliberal de acumulación en América Latina" en *A cidade neoliberal na América Latina: desafios teóricos e políticos*, Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2013, pp. 2-34.
- RAVELLA, Olga. *Pasado, presente y futuro de la planificación urbana regional*, Buenos Aires, NOBUKO, 2010.
- RODRIGUEZ, Henry y Douglas GONZÁLEZ. *Estado del arte. Proyecto de bicicletas públicas en Bogotá D. C. Consultoría*, Bogotá, Secretaría Distrital de Movilidad, 2011.
- SANTOS, Luis y Juan RIVAS. "Ciudades con atributos: conectividad, accesibilidad y movilidad" en *Ciudades*, N° 11, Instituto Universitario de Urbanística, Universidad de Valladolid, 2008, pp. 13-43.
- SEMANA. *Bogotá es la ciudad con más kilómetros de ciclovías en América Latina*, 2016.
- TISCHER, Vinicius. Validação de sistema de parâmetros técnicos de mobilidade urbana aplicados para sistema cicloviário" en *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, Vol. 9, N° 3, 2017, pp. 587-604.
- ZHANG, Ying. *Evaluating Performance of Bicycle Sharing System in Wuhan, China*, Tesis de Maestría, Enschede, Universidad de Twente, 2011.

COLOQUIO DEL CUERPO ACADÉMICO;
ESPACIO, TIEMPO Y SOCIEDAD.

*Alamedas de
México:
Historia, geografía y urbanismo*



25 DE OCTUBRE, 2018

Auditorio de la Biblioteca Pública “Juan José Arreola”
Centro Cultural Universitario, Los Belenes, Zapopan, Jal.

Información y programa: alamedasdemexico@gmail.com

UNIVERSIDAD DE GUADALAJARA
CENTRO UNIVERSITARIO DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA Y ORDENACIÓN TERRITORIAL
INSTITUTO DE INVESTIGACIONES EN INNOVACIÓN Y GOBERNANZA





Movilidad no motorizada: delineando contornos conceptuales e históricos

Ricardo A. Pino Hidalgo

Movilidad en bicicleta: hábitos de locomoción y motivaciones

*Victor Andrade
Juciano Rodrigues
Filipe Marino*

Movilidades alternativas y espacios públicos eventuales

Diego Roldán

Femibici: experiencias y reflexiones feministas

*Jéssica Malinalli Coyotēcātl Contrera
Carmen Leticia Díaz Albá*

Infraestructura peatonal: el papel de la banqueta (acera)

*Guénola Capron
Jérôme Monnet
Ruth Pérez López*

Performance del ciclismo urbano: la rodada ciclonudista

Luisa Fernanda Grisales Barrera

Bicioficios: un potencial inexplorado

Claudio A. Sarmiento Casas

El auge de la bicicleta en Bogotá

Angélica Moreno

ISSN 977-018786100-8



9 770187 861008