



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA

UNIDAD IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

POSGRADO EN CIENCIAS ANTROPOLÓGICAS

**Habitar en bicicleta:
Identidades ciclistas en la Ciudad de México**

Melisa Valero Cicero

ENSAYO

Para obtener el Diploma de Especialización

en Antropología de la Cultura

Director: Dr. Néstor García Canclini

México, D.F.

Julio de 2015

En los cruces de coches individuales y transporte público, de camiones y peatones, del tráfico y los vendedores ambulantes, ocurren muchos de los encuentros que la vida moderna propone con la alteridad y la diferencia. Estas son algunas de las razones por las cuales los viajes urbanos pueden ser vistos como un objeto del trabajo antropológico

Néstor García Canclini, 2012 p. 49

INTRODUCCIÓN

El presente ensayo tiene como finalidad analizar las dinámicas de desplazamiento en la Ciudad de México y de qué forma estas definen la relación del sujeto con el espacio urbano. Para esto me basaré en la noción de *habitar* que propone Angela Giglia (2012) en su libro *El habitar y la cultura*. El propósito de este estudio consiste en mostrar cuál puede ser el aporte de un enfoque antropológico a la cuestión de la movilidad urbana. En este marco, se trata de analizar las lógicas ligadas a las prácticas de movilidad de los individuos y a su elección de un modo de transporte u otro, considerando las barreras que frenan los cambios de comportamiento o, al revés, los factores que los impulsan. Por la misma ocasión, nos enfocaremos en entender la relación que existe entre elección modal, prácticas espaciales y construcción de la identidad. Para acotar el tema, me voy a concentrar en el análisis de las distintas maneras de utilizar la bicicleta en la ciudad. Este interés surge entre otras cosas a que si bien existe una multitud de referencias bibliográficas sobre la movilidad espacial, existen pocos estudios que se interesan en este medio de transporte. Esta investigación se propone enriquecer los estudios existentes por medio de un enfoque antropológico que busca analizar las dinámicas colectivas y particulares de los individuos que eligen la bicicleta como medio de transporte.

Con esto en mente, seguiré dos ejes de análisis. En primer lugar, utilizaré el concepto de *habitus* que Angela Giglia retoma de Bourdieu, con la intención de emplearlo para entender de qué formas un espacio exterior, como las calles, puede ser habitado y cómo se constuyen estas relaciones. En segundo lugar me interesa especialmente plantear la pregunta si es posible hablar de una “cultura ciclista” y si el análisis de ésta arroja luz sobre algunos aspectos de la llamada identidad urbana.

El contexto en el que nos situamos es en el de una ciudad con un orden difícil de entender, tanto que nos lleva a concebirla como caótica y hostil para sus habitantes. Es un hecho que la Ciudad de México y su periferia representa hoy en día una de las urbes más congestionadas del mundo. Con más de 11 millones de viajes realizados diariamente, de los cuales el 29% se realiza en autos particulares y el 71% en transporte público, el parque vehicular asciende a 3.5 millones de unidades con un incremento de 200 000 vehículos anuales. Los ciudadanos invierten más de tres horas diarias en el transporte y la velocidad promedio de los vehículos se ha reducido a 17 km. por hora y continua en descenso. (Encuesta Origen – Destino 2007)¹.

Adicionalmente, el transporte representa en México la segunda actividad con más emisiones de gases de efecto invernadero. En este contexto, los desafíos que enfrenta la ciudad son múltiples, entre ellos una disminución de los tiempos de desplazamiento con el fin de lograr una movilidad más eficiente y una mejora del medio ambiente.

La bicicleta es utilizada por un amplio sector de la población con distintos fines, en mi análisis diferencio por lo menos tres tipos de ciclistas y por tanto de viajes realizados en bicicleta. El primer grupo está compuesto por aquellos que utilizan la bicicleta como un medio de transporte para sus viajes cotidianos, ir a la escuela, al trabajo, de compras, visitas, etc., el segundo conjunto lo conforman aquellos para quienes los paseos en bicicleta son en si mismos la finalidad, de aquí se pueden subdividir en dos grupos, los que utilizan la bicicleta de manera deportiva y entrenan arduamente, participan en carreras, etc. y los que simplemente la usan de forma recreativa. Por último está un sector, tal vez el más amplio en el que se encuentran las personas para los que la bicicleta o triciclo representa su medio de trabajo, este grupo es además el más diverso y probablemente el más antiguo. Aquí encontramos un amplio espectro de comerciantes ambulantes, principalmente de alimentos preparados (tacos de canasta, tamales, esquites, papas fritas, botanas, raspados,

¹ A propósito de la Encuesta Origen –Destino realizada por el INEGI en 2007 hay que señalar que desafortunadamente los datos no se han actualizado, pero gracias a la misma información que dicha encuesta arrojó, podemos inferir que los viajes continúan creciendo exponencialmente y el parque vehicular sigue en aumento.

pan dulce, atole, cocos, frutas preparadas, etc.), repartidores de negocios, algunos oficios como afiladores, jardineros, carteros o policas.

Esta diferenciación nos sirve para analizar de qué maneras los ciclistas se relacionan con el espacio y los otros sujetos que la habitan, en concreto con los automovilistas y peatones. Aún cuando los viajes y las finalidades resultan innumerables, todos comparten la experiencia de pedalear en una ciudad que privilegia a los automóviles, enfrentándose a la neurosis provocada por el caos vial en una situación de fragilidad.

Ante este panorama, cabe preguntarse si incentivar el uso de vehículos no motorizados, como la bicicleta, se convierte en una opción que podría solucionar muchos de los problemas que la ciudad enfrenta en términos de vialidad. Sin embargo, el circular en bicicleta en la Ciudad de México es altamente riesgoso y para que los riesgos bajen, es necesario que se tomen medidas desde el Gobierno de la Ciudad y un cambio en los conductores de vehículos motorizados para garantizar la seguridad de los ciclistas.

Un punto de especial interés en este ensayo es averiguar qué es lo que ocasiona el caos vial, qué es lo que convierte a las calles de la Ciudad de México un lugar de peligro y tensión y cuáles son los agentes que intervienen. Por supuesto, esta es una pregunta con muchas aristas y que no tiene una sólo respuesta. Me centraré en analizarla desde la perspectiva del ciclista urbano y su relación con el espacio, en palabras de Angela Giglia, en su forma de habitar la Ciudad. Para este fin, utilizaré también algunas de las propuestas de Leonardo Tyrtania planteadas en su texto *El ser, el estar, el caos y la nada* (Tyrtania 2015).

Por último, dedicaré un lugar especial al análisis del sector conformado por los ciclistas trabajadores, ya este grupo es de especial interés por las particularidades identitarias que presenta que son muy diferenciadas del resto de los ciclistas. Es menester del análisis cultural evidenciar las articulaciones de poder que están cristalizadas en las prácticas sociales e interacciones simbólicas. Además, el análisis del comercio en bicicleta nos permite entender a la máquina desde otra perspectiva, como una herramienta producto

del desarrollo de la tecnología y abre la pregunta de si esta tecnología es en realidad una solución a los problemas de la ciudad, si representa una mejoría en el medio ambiente, qué papel juega en la economía, entre otras muchas preguntas pertinentes al ciclismo urbano. Para este fin, utilizaré la teoría de decrecimiento propuesta por Serge Latouche (2009).

¿EXISTE UNA CULTURA CICLISTA?

Buscando una pregunta antropológica pertinente, salta la obvia ¿podemos hablar de una “cultura ciclista”? ¿Cómo puedo delimitar el objeto de estudio sin poder decir con certeza si el grupo en cuestión lo podemos definir como una cultura en sí misma y de ser así, cuáles son los rasgos que comparten? En un primer acercamiento, pareciera que los ciclistas, no comparten más que una práctica que carece de ideas, valores o símbolos que pudiesen darnos pistas sobre una *cultura ciclista*. Sin embargo, esto visto más de cerca se aprecia que en los distintos grupos se manifiestan de manera consciente o no, muchos de estos criterios que los afirman como una cultura.

Los más evidentes son las organizaciones civiles que han crecido, que buscan organizar a la comunidad para hacer propuestas concretas al gobierno de la ciudad para la implementación de medidas que aseguren la posibilidad de circular en bicicleta de una forma segura. Tal es el caso de los *Bicitekas*², cuyo lema es “por ciudades más humanas y transporte sostenible”. Desde aquí es interesante la forma en que conciben una ciudad más humanizada por medio de la bicicleta, lo que nos lleva a inferir que para ellos los automóviles deshumanizan la ciudad. Vemos cómo existe una fantasía de humanizar la ciudad a través de la bicicleta, ya que los encuentros se realizan cara a cara, a diferencia de los automóviles que aislan al individuo.

También han surgido diferentes proyectos culturales que incentivan el uso de la bicicleta, como el *Bicycle Film Festival*. Este festival, que se realiza en distintas ciudades, utiliza el documental como un medio para difundir los diversos usos que se le dan a la bicicleta alrededor del mundo. Este año, se realizó con sede en la Estela de Luz y organizaron varias actividades paralelas para socializar con otros ciclistas, como un *pic – nic* en el Bosque de Chapultepec, *ralleys* por la ciudad, etc.

Además de los muchos grupos civiles que organizan rodadas recreativas por la ciudad *La División del Sur*, *People for Bikes*, entre otras, bien aquellas que se organizan de manera institucional como la *Rodada de Todos* y el *Paseo Ciclista*. Existen también las

² www.bicitekas.org

rodadas que se convocan, que tiene características de manifestaciones políticas como *La rodada nudista*, que busca visibilizar a toda costa a los ciclistas, o bien la *Rodada en tacones*, con perspectiva de género.

Otras prácticas, como las deportivas podrían considerarse de hecho ritos y rituales contemporáneos, tal como lo describe Martine Segalen a propósito de los deportes en el espacio urbano.(Segalen, 2014:99) Los ciclistas se organizan en grupos con sus iguales para entrenar y participar en competencias, afirman su identidad con camisetas hechas para la ocasión.

Sin embargo, no pasa igual con los *ciclistas trabajadores*. Para ellos en primer plano está su trabajo, pedalear por los ejes viales y avenidas más peligrosas de la Ciudad no es para ellos una postura política, ni una forma de hacer ejercicio ni mucho menos una diversión, es una forma de sobrevivir. La mayoría de las veces los ciclistas trabajadores no son dueños de su triciclo, sino son subcontratados en condiciones laborales muy precarias lo que hace que la relación con su triciclo sea abismalmente distinta a aquellos que invierten tiempo y dinero en escoger y comprar una bicicleta con la que se identifiquen (tipo fixie, de ciudad, de montaña, con velocidades, modelos vintage, con accesorios, etc.) La paradoja es que los ciclistas trabajadores inconscientemente al relacionarse con el espacio urbano desde una forma muy peculiar lo habitan y por tanto, construyen y forman parte sustancial de la cultura urbana.

Otro hecho interesante sobre este tema, es el de los grupos en redes sociales. Existen en *facebook* muchísimos grupos donde se evidencia la necesidad de los ciclistas de conocer a otros con sus mismos intereses, de compartir experiencias y de organizarse desde su lugar como ciclistas. También está otro factor que empieza a surgir que son restaurantes, cafeterías y bares “*bike friendly*” lugares que suelen estar decorados con motivos de bicis, que se venden accesorios, objetos de diseño y hasta de arte, que ofrecen descuentos si llegas en bicicleta y que sirven de punto de reunión después de una rodada. Por lo tanto la respuesta es sí, además de compartir la experiencia de habitar el espacio urbano en una bicicleta la materializan en distintas expresiones culturales.

En relación con los ciclistas trabajadores, las expresiones culturales se manifiestan de formas distintas, ya que lo hacen de manera inconsciente, pero no por ello, igual de ricas. Aquí la relación se hace inversa su presencia en las calles representa un rasgo distintivo del paisaje urbano, pienso en el inconfundible silbato del afilador que ha adaptado su bicicleta de manera increíble. A la hora de la salida de una escuela casi siempre encontraremos una bicicleta con raspados, o botanas. Afuera de las construcciones y de las oficinas habrá por la mañana un triciclo con pan dulce, café y atole y por las tardes una bicicleta con tacos de canasta y por las noches un triciclo con tamales oaxaqueños, otro sonido (la grabación de “*acerquese y pida sus ricos y deliciosos tamales oaxaqueños...*”). Vemos como los productos que ofrecen estos triciclos son rasgos identitarios de la cultura urbana mexicana.

La negociación del reconocimiento y del autoreconocimiento entre los diversos actores es el mecanismo central en la construcción de las identidades. El presente análisis sobre ciclistas urbanos considera a las identidades como parte de una teoría de la cultura interiorizada de los actores sociales, es decir, como el lado *subjetivo* de la cultura (Giménez, 2009, p. 27). Esta consideración no puede hablar de la identidad como pertenencia a un grupo y de distinción de otros, sin pensar que ésta se forma en una cultura específica, en una red social de significación de la realidad (Geertz, 2005). Esto es fundamental para entender el sentido colectivo de la acción que tienen los grupos de ciclistas urbanos. Así, desde una visión constructivista de las identidades, éstas se entienden como un proceso sociohistórico de construcción de límites de adscripción. Es decir, la identidad no es una esencia o un atributo intrínseco de las personas, sino un proceso histórico y situacional que se genera a partir de la interacción social semantizada. Pero estas acciones no son planas, sino que implican una serie de disputas y negociaciones por el reconocimiento. Para que las identidades tengan lugar en la sociedad, tiene que existir el reconocimiento del otro con quien se interactúa y que también imputa significados a la autoadscripción identitaria (Taylor 1996, p. 19).

En el caso de los grupos organizados de ciclistas, la búsqueda por el reconocimiento social se hace patente cuando éstos pasean en conjunto por la ciudad todo el complejo

simbólico – expresivo que han construido para sustentar y exhibir sus identidades: bicicletas, vestimenta, accesorios, actitudes, etc., De estos actores sociales resaltamos su capacidad de agencia basada en el movimiento –potencializada por su imbricación con las máquinas motorizadas-la cual se manifiesta principalmente en grupos ciclistas deportivos y recreativos, es decir los que organizan rodadas en conjunto, no de forma individual como los viajes cotidianos o los trabajadores, cuando participan activamente en la búsqueda del reconocimiento que les otorga un espacio reconocido en la diversidad social a partir de circular y moverse por el trazado urbano. En ocasiones los grupos llegan a tener un número considerable que a su paso van cerrando las calles para que los automovilistas no pasen. Tal es el caso de las carreras como el *Gran Fondo*, *El Paseo de Todos*, *Los paseos dominicales* o las rodadas nocturnas organizadas por grupos civiles. Cuando se movilizan por la ciudad, en grupos son identificados por los demás usuarios de la ciudad, evidenciando que sus sentidos de diferencia se configuran a partir de la posibilidad *performática* del movimiento, entendiendo con ello la capacidad de agencia móvil que el actor social tiene para comunicar su posicionamiento social.

La movilidad y el *performance*, planteados desde el ámbito de la práctica, colocan en el centro del análisis el hacer del sector social en el espacio urbano. Decía Michel de Certeau (1996) que la ciudad de edificios, torres y monumentos, de fotografías aéreas y vistas panorámicas es una simulación que le relega al baúl del olvido y del desconocimiento a las prácticas sociales de los habitantes de la misma. La “ciudad panorama” es una realidad ilusoria de los actores sociales en la ciudad. Michel de Certeau hablaba de este proceso como las prácticas que hacen que el espacio hable y retomaba la metáfora del *flâneur* de Charles Baudelaire y Walter Benjamin para relatar cómo es que los andares de los peatones van construyendo las dinámicas de la ciudad. Con ello, percibía los pasos de los caminantes como un lenguaje del espacio urbano. Aquel se asume la premisa de que ciudad debe ser aprehendida a partir del movimiento de sus habitantes y se lleva la reflexión más allá para pensar en la aportación que se hace desde las bicicletas para construir las dinámicas de la ciudad, pues como dice Nigel Thrift, las prácticas sociales en la urbe no sólo se agotan en los transeúntes de la misma, sino que también hay otro tipo de movimientos que generan e inscriben significados en la ciudad – aquí se destaca el caso particular de las bicicletas- por

ello se plantea que “si la ciudad es un lenguaje hablado por caminantes, entonces la ciudad pos-peatonal (la de los vehículos motorizados y no motorizados) no sólo puede quedar en silencio, sino que está en riesgo de convertirse en una lengua muerta” (Thrift, 2005:44).

El paradigma de las movilidades ayuda a revitalizar los lenguajes de las ciudades al preguntarse por el devenir humano en el mundo, el lugar donde cada vez hay más involucramiento entre personas, objetos, imágenes e información. Lo humano, dice John Urry criticando al humanismo de la ilustración, debe pensarse como algo poshumano que crea “complejas hibridaciones” (Urry, 2007: 50) dado que se mueven sujetos y objetos en complejos sistemas de movilidad, como la ciudad y sus calles, a través de “marcos mundanos de movimientos” (Thrift, 2004:583), como las bicicletas y triciclos.

Analizar las identidades de estas colectividades en su movimiento por esta ciudad implica asumir que el reconocimiento es la operación central en la afirmación de las identidades (Taylor, 1996). El reconocimiento de estos grupos se produce y se ofrece desde posicionamientos de poder, pues como ha dicho Charles Taylor, “siempre definimos nuestra identidad en diálogo con las cosas que nuestros otros significantes desean ver en nosotros y a veces en lucha con ellas” (Taylor, 1993:53). La búsqueda del reconocimiento se realiza en la negociación entre la adscripción propia y las imputaciones externas, entre cómo se definen los colectivos y cómo los definen.

Las identidades dependen de las relaciones dialógicas que se establecen con los otros. El mecanismo de diálogo que se genera con las bicicletas anida en su capacidad móvil, es decir, en la posibilidad de *performar* sus identidades a través de sus bicicletas. En este movimiento *performático* “despliegan para otros el significado de su situación social” (Alexander, 2011:27). Estos grupos comunican a los ciudadanos todos los elementos de sus identidades a través de la circulación reiterativa por las calles, en donde exhiben sus emblemas de identificación (bicicletas, triciclos, vestimenta, cascos, etc.).

HABITAR PEDALEANDO

Circular las calles de la Ciudad de México en una bicicleta, es sin duda una forma muy peculiar de habitarla. Partiremos de la definición del *habitar* de la que habla Angela Giglia que se sustenta en la perspectiva de la relación del sujeto con el espacio. En este caso específico a esta dupla se le suma un tercer agente que será la bicicleta o triciclo. Podemos decir que en la actualidad las relaciones sociales, así como sus implicaciones simbólicas, se llevan a cabo a través de redes de personas, objetos e ideas que más que estar en un espacio delimitado, se encuentran en complejos sistemas de movilidad, como las ciudades contemporáneas.(Giglia, 2012)

Siguiendo a Giglia, trataré de mostrar cómo se aplica la noción de *habitus* para estos sujetos. Subrayemos en primer lugar que el espacio que habitan, al menos durante el tiempo que utilizan la bicicleta en un espacio exterior, son las calles, avenidas, banquetas, parques por donde realizan su trayecto. Comprender las movilidades de los actores sociales en las urbes, más allá de advertir el desplazamiento territorial, implica vislumbrar la circulación de símbolos relacionados al estilo de vida que asume cada uno. En las calles y avenidas circulan todo tipo de manifestaciones y expresividades que comunican sentidos de identidad y diferencia a través de múltiples estrategias de manifestación. Algunas de esas expresiones adquieren presencia reconocida en la urbe, mientras que otras son excluidas socialmente bajo el amparo de discursos hegemónicos. Así, andar a través de las ciudades involucra un eventual encuentro o desencuentro con el otro. De modo que, como posibilidad de (des)encuentro, la interacción urbana se coloca como un espacio de intercambio simbólico en donde se involucran de manera pública expresiones culturales, sentidos de la diferencia y políticas de reconocimiento en las calles.

Según Tim Cresswell (2006), la pertinencia del concepto de movilidades en el análisis social ocurre en la articulación de las diferentes escalas de movimiento de los agentes móviles con el estudio de los significados sociales, es decir, en la dimensión simbólica de las prácticas de su hacer. De este modo, las movilidades son significantes y los movimientos que involucran están siendo representados con significados socialmente construidos en el ámbito de la praxis. Las movilidades, entendidas en esta esfera práctica,

resaltan el hacer del actor social en el espacio y, en este sentido, destacan la capacidad de agencia de los mismos. Los actores sociales desde las movilidades se colocan como participantes activos y no como sujetos definidos completamente por distintas determinaciones.

Para Michel de Certeau “no es suficiente ser autor de prácticas sociales; es necesario que esas prácticas tengan significación para aquél que las efectúa” (De Certeau, 2004:118). Tim Cresswell, como se adelantó, asume la centralidad de estas preocupaciones y anuncia que las movilidades se llevan a cabo en espacios construidos repletos de significados sociales y que son portadoras y generadoras de significados en dichos espacios (Cresswell, 2006). El énfasis está colocado en el estudio de la movilidad como una matriz semántica, es decir, como una forma de atender las configuraciones culturales en su propio movimiento. Tal es la tarea que me propongo analizando las identidades de los ciclistas en la Ciudad de México.

Para entender cómo se construye la identidad de las bicicletas urbanas, tenemos que estar conscientes que el espacio que habitan no está ni de cerca planeado para que lo transiten, de hecho, está diseñada para el tránsito vehicular, situación que además de facilitar que los ciclistas sean atropellados generan tensión entre los dos usuarios por la lucha del espacio. Un triciclo, por ejemplo, no puede compartir un carril con un automóvil, lo que provoca que los conductores se enojen y les toquen el claxon, ya que para ellos representan un atraso más. Las bicicletas suelen romper muchas reglas de tránsito, como ocupar las vías designadas para uso exclusivo de metrobus o trolebus, andar en sentido contrario, ir por la banqueta o no respetar los semáforos. Esta actitud es natural, ya que en un espacio donde no hay reglas para ciclistas, los ciclistas generan sus propias normas. Los ciclistas en la ciudad, están siempre fuera de lugar. Este hecho genera una sensación de estar siempre en peligro, lo que hace que el andar en bicicleta sea un trabajo que lleva implícito un riesgo y una forma de relacionarse con la ciudad a través del miedo y el enojo.

Otro hecho interesante, que me permite ver que esta problemática puede ser analizada desde la perspectiva de género, es el que este tipo de trabajo sea realizado casi en

su totalidad por hombres. En muy pocas ocasiones me he topado con mujeres ciclistas, especialmente ciclistas trabajadoras. Si pensamos en el espacio público como un espacio históricamente masculino, no es sorprendente que sean hombres los que realizan este trabajo riesgoso. Transitar la ciudad está permeado por el miedo, el miedo a ser atropellado o a ser asaltado y nuestra cultura, todavía sitúa al hombre como aquél que debe salir a realizar el trabajo “duro y peligroso”. Si acaso en esta cadena de trabajo, de manera muy tradicional, hay veces que son las mujeres las que preparan los tacos o los tamales para que el esposo y los hijos salgan a venderlos a las calles, una vez más nos topamos con un ejemplo de separación del espacio privado destinado a la mujer y lo público al hombre.

Esto es válido también para el resto de los ciclistas. En el ámbito deportivo por ejemplo, las grandes carreras como *La tour de france* o el *Giro de Italia* no tienen una versión femenina, los poderosos atletas son varones. En las calles de la ciudad, por lo general una mujer se siente intimidada por el acoso, montada en una bicicleta dada la posición que adopta la vuelve un blanco más fácil para piropos que la puedan hacer sentir incómoda y por tanto, preferir el andar a pie o en la relativa seguridad de un coche donde no está expuesta a las miradas.

Sin embargo, hay que señalar también que hay ciertos momentos en que las mujeres se sienten seguras. Por ejemplo, la iniciativa desde hace ya varios años del gobierno de la Ciudad de cerrar Reforma, una de las principales avenidas de la Ciudad y hacer un circuito exclusivo para bicicletas que pasa por el Centro Histórico y llega hasta la Villa, todos los domingos, permiten que las mujeres, los niños y otros sectores de la población vulnerables se apropien de las calles al menos por ese momento. Es interesante notar que este paseo, que cambia por un momento la forma de relacionarse con el espacio, cambia de fondo la manera de percibir a la bicicleta. En mi experiencia, después de hacer el recorrido, las personas se asumen como capaces de andar en bicicleta, se dan cuenta que tienen la condición física necesaria, que la bicicleta como herramienta les abre muchas posibilidades, que el recorrido, aunque largo, no contiene pendientes relevantes, etc., y se hace evidente que lo que no permite que en otros momentos se haga el viaje es la presencia del automóvil. Las calles están cerradas para las bicicletas hasta las 2:00 de la tarde y en cuanto empiezan

a circular los coches las bicis son desplazadas atemorizadas. Se afirma que no está en la mentalidad del ciudadano compartir el espacio. Por último, en relación a los paseos de los domingos quisiera señalar que los trabajadores en triciclos , también sacan provecho de estos, ya que los ciclistas recreativos representan un mercado cautivo especialmente de bebidas refrescantes, fruta o botanas; pueden realizar su trabajo con mayor seguridad pero no asisten para divertirse.

El análisis de las prácticas y representaciones nos ayudará a entender mejor los comportamientos individuales y las estrategias que buscan poner en concordancia la elección de un modo de desplazamiento con las aspiraciones individuales (entendidas como una expresión de la identidad). Por esta razón, se analizarán las relaciones entre movilidad e identidad: la movilidad cotidiana produce distinción social, elemento importante en la construcción de la identidad. Los desplazamientos cotidianos y la elección modal revelan la identidad social de los individuos. El automóvil, por ejemplo, considerado como un espacio privado, hasta un prolongamiento de uno mismo, es un elemento de diferenciación social (Kaufmann, 2002). En otras palabras, los desplazamientos no son únicamente el producto de exigencias relacionadas con el trabajo u otras actividades, pero revelan una relación con el espacio marcada por las posiciones sociales de los individuos y el sentido que las personas atribuyen a su modo de vida.

LA TRIADA CULTURAL: CICLISTA – CIUDAD – COMERCIO

El espectro que abarca forma una tríada ciclista – ciudad – comercio que está determinada por una maquinaria de tracción humana que puede ser desde una bicicleta adaptada con un huacal o un triciclo que despliega un pequeño puesto de comida. Es central en el proyecto tipificar y analizar las redes que se construyen a partir de estos tres agentes.

Dadas las circunstancias que expuse más arriba resulta interesante preguntarse por qué es que estos vendedores o prestadores de servicios eligen un triciclo o una bicicleta como su medio de trabajo. Si es qué lo escogen o lo utilizan por no tener acceso a una motocicleta u otro medio de transporte motorizado.

Los ciclistas trabajadores, no representan nada nuevo en el mercado laboral. El ambulante ha formado históricamente una parte importante del trabajo de los mexicanos. Sin embargo, siempre se ha mantenido al margen de la legalidad y por lo tanto carecen de las prestaciones y seguridad social mínimas que el gobierno o una empresa privada tiene la obligación de ofrecerles. Sumado a esto, la peligrosidad de los viajes en bicicleta en urbe tan congestionada por automóviles, así me lo dijo un repartidor de pan “*manejar la bici es como nadar entre tiburones*”, nos hace cuestionarnos qué es lo que motiva a que este tipo de comercio persista.

Me interesa tipificar y analizar las redes que se construyen a partir de esta triada, cómo se introduce el triciclo en una ciudad que claramente no está diseñada para que circulen, qué tipo de mercancías, productos y servicios ofrecen, en qué momentos, en qué lugares, cuáles son sus clientes. Cómo perciben estos ciclistas a otros ciclistas, a los automovilistas y a la ciudad en general y cómo ellos son percibidos. Inintencionadamente contribuyen al mejoramiento del medio ambiente, representan una economía sustentable y ambientalista. Pero también representan un trabajo informal y precario.

Dos son los objetivos primordiales de éste apartado, por un lado me interesa desentrañar cómo se insertan los triciclos y bicicletas «trabajadoras» en su ecosistema. Es decir, qué papel juegan en su sistema sociocultural y su medio ambiente. Y

por el otro cómo se puede interpretar el uso del triciclo y la bicicleta como un símbolo de una involución frente a los vehículos motorizados y al mismo tiempo demostrar que este “decrecimiento” es algo positivo para la Ciudad. (Latouche 2009)

Los comerciantes y prestadores de servicios en bicicleta o triciclo, representan un sector con características muy distintas al resto de los ciclistas en la ciudad. A pesar de que pasan más tiempo y recorren distancias más grandes que la mayoría de los ciclistas urbanos. ¿Construyen su identidad individual o colectiva a partir de la bicicleta o más bien prevalece su identidad gremial por el tipo de comercio o servicio que ofrecen? Los movimientos pro- el ciclismo urbano pocas veces los tienen en cuenta, lo que los mantiene en un estado de doble marginalidad, no sólo versus los autos sino también con los otros ciclistas. Ya que para los comerciantes ciclistas es prioritario mantener el negocio antes que preocuparse por los derechos de los ciclistas.

En el caso de los ciclistas, el enemigo, aquél con el compiten por el espacio son los vehículos motorizados, en concreto los automóviles y camiones. Estar, vivir y trabajar en la ciudad es estar en una constante lucha por el espacio y en nombre del desarrollo la ciudad privilegia el automóvil como símbolo de progreso. ¿Qué simboliza entonces la bicicleta? ¿Decrecimiento? ¿Son los trabajadores en bicicleta aquellos que no tienen acceso a mejores formas de subsistencia? O, por el contrario, representan una economía que se adapta al medio, una economía sustentable.

En el sentido clásico marxista, el trabajo y los servicios están ligados a la producción capitalista, realizada en un espacio específico – la fábrica – en un tiempo determinado – la jornada laboral –, con subordinación del obrero a la máquina y a la organización del trabajo, con productos materializados en forma física, separados de quien produce y de quien consume, con una distinción más o menos tajante entre tiempo y espacio de la producción y el de la producción y el de la circulación y consumo, con regulaciones contenidas en el derecho laboral. (De la Garza, 2009) Este punto de partida sobre lo que es el trabajo clásico, evidencia que el trabajo que realizan los ciclistas que atañen a la presente investigación no cuenta con estos criterios por lo que es correcto hablar de éste como trabajo no clásico.

Los trabajadores en bicicleta representan un estancamiento en el desarrollo de la ciudad, por ello que como más arriba señalaba, tal vez la óptica de Latouche sea pertinente para comprender y tal vez incentivar el incremento de estas en la ciudad. Seguramente si realizáramos con exactitud las cifras que aportan al PIB anual de la ciudad las ventas de raspados y esquites al menudeo, no sería muy alto, es decir no aporta al crecimiento capitalista, pero si utilizáramos indicadores alternativos como los que propone Sege Latouche, la venta en menor escala y en triciclo que no utiliza gasolina ni entorpece el tráfico supone una mejoría en la calidad de vida de los habitantes de la ciudad. Latouche plantea que el gran problema de la economía clásica es que no tiene en cuentas las leyes de la naturaleza, sobre todo las de la termodinámica, y no considera la ley de la entropía, si lo hubiera hecho no se aceptaría como dogma la propuesta del “crecimiento ilimitado”. Para este punto será pertinente recurrir a teorías de economías ambientalistas y del bien común, como Dolores Comas, Polany, De Sousa, entre otros.

El análisis antropológico de este tipo de trabajo pretende abordarlos desde una perspectiva que nos permita entender el trabajo informal como acción social estructurante. Buscando la construcción de significados de los actores y agentes involucrados.

En los artículos publicados sobre los vendedores ambulantes, tiangueros y vagoneros en la Ciudad de México Miguel Ángel Olivo y Rosalía Santos (De la Garza 2009) a propósito de la creación de una identidad a partir del trabajo afirman que la pregunta sobre la creación de la identidad colectiva pareciera contestarse como un proceso que se asemeja a su constitución en movimientos sociales, es decir, frente a un enemigo o una amenaza externa que atenta contra el uso del espacio de trabajo. Empero, el trabajo no deja de ser el eje articulador de esas acciones frecuentes y en torno a las organizaciones (De la Garza 2009). En el caso de los ciclistas trabajadores, el enemigo, aquél con el compiten por el espacio son los vehículos motorizados, en concreto los automóviles y camiones. Estar, vivir y trabajar en la ciudad es estar en una constante lucha por el espacio y en nombre del desarrollo la ciudad privilegia el automóvil como símbolo de progreso. ¿Qué simboliza entonces la bicicleta? ¿Decrecimiento? ¿Son los trabajadores en bicicleta

aquellos que no tienen acceso a mejores formas de subsistencia? O, por el contrario, representan una economía que se adapta al medio, una economía sustentable.

Planteadas estas preguntas se podría analizar el fenómeno desde la propuesta de decrecimiento o a-crecimiento de Serge Latouche, ya que él plantea que el gran problema de la economía clásica es que no tiene en cuentas las leyes de la naturaleza, sobre todo las de la termodinámica, y no considera la ley de la entropía, si lo hubiera hecho, no se aceptaría como dogma la propuesta del “crecimiento ilimitado”.

LOS AUTOMÓVILES Y CAOS VIAL

A lo largo de este ensayo, se ha venido dibujando un panorama donde parecieran existir al menos dos bandos enemigos: los automóviles vs los ciclistas y los peatones, eso sin considerar que los ciclistas pueden ser para los peatones lo que los automóviles para ellos. Pero, para fines de este análisis lo centraremos en vehículos motorizados vs de tracción humana. Para poder dar una respuesta certera a si incentivar el uso de la bicicleta cómo una solución caos vial, es necesario analizar si estos “dos bandos enemigos” (García Canclini: 2013 p. 48) son irreconciliables o existe una posibilidad de que coexistan de una manera armoniosa.

Primero, hay que analizar cómo es que llegamos al punto de quiebre donde el automóvil y la urbanización desmedida se han convertido en los punteros del crecimiento capitalista desmesurado, la estratificación de clases sociales polarizadas, la sobreexplotación de los recursos naturales y por supuesto, la destrucción inminente del medio ambiente.

Uno de los grandes cambios urbanos del siglo XX, es la aparición y perfeccionamiento de los vehículos de combustión interna, tanto así que se convirtieron en un ícono de desarrollo, evolución humana y de las ciudades. El carro se convirtió en un símbolo de éxito en las estrategias de movilidad social y referente de distinción socio – cultural.

Leslie White propone una teoría evolucionista de la cultura que se centra en las formas en las que el hombre ha sido capaz de controlar y aprovechar para su beneficio la energía. Concibe el sistema cultural como un todo compuesto por tres subsistemas en forma piramidal: el tecnológico, el social y el ideológico. El principal y base de todo es el tecnológico, que es donde se desarrollan las distintas herramientas que entre otras cosas facilitan el aprovechamiento de las distintas fuentes de energías. A partir de este, el nivel sociológico e ideológico se van desarrollando de manera paralela. (White, 1964)

Sin embargo, como señala White, el desarrollo tiene límites. El ser humano es capaz de cubrir por medio de la tecnología las exigencias para sobrevivir como especie (tener alimentos, estar protegido de los elementos externos, defenderse de sus enemigos, etc.) pero llegado a un punto el avance que se detiene ya para estancarse, o muchas veces se revierte en contra de nosotros mismos. White, de hecho, termina dibujando un apocalipsis y extinción de la especie, nos sitúa en un umbral de la Revolución de la Energía Atómica.

Pero yo no iré tan lejos, retomo para este ensayo la idea de que es efectivamente el increíble desarrollo la tecnología, la base para el crecimiento desmesurado de las zonas urbanas. Con todo sus aspectos positivos y negativos que conlleva. La realidad es que continuamos asociando la idea de progreso al crecimiento de las ciudades y la urbanización de las zonas rurales.

Sale a relucir de nuevo la inminencia del caos vial, resulta pertinente preguntarse sobre los factores que influyen para que el caos vial se haya convertido en un rasgo distintivo de la Ciudad. A propósito del caos, Leonardo Tyrtania señala que es un asunto interno, es decir que no viene de afuera y que es producto de la evolución por medio de sistemas disipativos que “extraen la energía y producen entropía perturbándose unos a otros hasta agotar sus fuentes de recursos” (Tyrtania, 2015:3) Esto es exactamente lo que pasa en una ciudad como la nuestra, donde cada vez que se enciende un automóvil se está liberando una energía (entropía) que no sólo no se aprovecha sino que genera caos. Sin embargo, el propio Tyrtania afirma que estas crisis modernas son irreversibles, y nunca tienen una solución definitiva. El caos es producto de la búsqueda del orden. Para solucionar los embotallamientos se construyen segundos pisos, que en seguida generan más problemas, el doble no circula hace que se adquieran más automóviles para circular todos los días. Acotar carriles para bicicletas reduce el espacio para circular de los coches, el marcar carriles “Bus- bici” aumenta las posibilidades de ser atropellados por un “pesero”. Parece entonces que estamos ante un callejón sin salida. Sin embargo, pensemos también que el caos genera también un orden propio que se impone por sí mismo.

Podemos ver claramente como el dominio de la energía del petróleo y el perfeccionamiento de la herramienta automóvil, que originalmente representa progreso y desarrollo, ha convertido a la Ciudad en un espacio cada vez más peligroso y difícil de vivir.

Por supuesto, en términos de movilidad los vehículos motorizados con todo y sus consecuencias negativas representan muchas ventajas sobre los vehículos no motorizados, el no tener que recurrir a la energía más elemental, la fuerza humana. Andar a pie o en bicicleta simboliza un decrecimiento, un ir para atrás. Pero una vez más, es importante señalar que el estancamiento y/o decrecimiento desde esta perspectiva no es algo negativo.

¿Qué simboliza para un ciudadano el manejar un automóvil?, ¿qué simboliza el objeto, cómo perciben desde dentro de su coche a los otros: a los peatones, a los ciclistas?, ¿cómo perciben la ciudad? Estas preguntas pueden y deben ser planteadas desde la otra perspectiva, la del ciclista. En especial me pregunto cómo se van formando estos significados, qué redes y actores hay detrás y especialmente si los significados en su carácter mutante pueden ser revertidos en sentido contrario. Más importante aún, si al cambiar el significado de un objeto material, en este caso, el automóvil, es posible modificar también los usos y costumbres que giran alrededor de éste. Para este tema, puede ser de utilidad la teoría de significación de mercancías que propone Sydney Mintz , a propósito del azúcar, pero que bien nos sirve para entender cómo un objeto, se convierte en mercancía y se vuelve algo indispensable para toda la humanidad. Los carros se convirtieron en referentes de distinción social pues, además de su valor de uso como recurso necesario de transporte y desplazamiento en las grandes urbes, también escenificaban un valor simbólico que implicaba formas diferenciadas de vivir y experimentar la ciudad, definidas desde la condición básica de ser o no ser propietario de un auto; tener o no tener, pues el carro también participa como elemento de la distinción social. (Valenzuela en Del Monte, 2014)

Sobre la significación de los productos, Mintz apunta dos momentos. El primero lo llama *intensificación* del significado, donde el consumo es una réplica o imitación de lo practicado por otros, por lo general de una clase social o un estatus más alto. Tan es así, que

el automóvil se convirtió en un hito mediático que simboliza éxito, poder, fuerza, seguridad, independencia, etc. En este proceso quienes ejercen el poder son los responsables de su presencia y de sus significados. En concreto, quienes refinan el petróleo en gasolina y quienes a la industria automovilística, apoyados por supuesto en los medios masivos de comunicación. El segundo momento, la *extensificación* es cuando el producto ya está integrado a la vida cotidiana por su utilidad, las clases consumidoras lo demandan porque lo necesitan, pero al mismo tiempo le otorgan nuevos significados, se lo apropian. El automóvil ya pasó a este nivel, en nuestro imaginario la vida en la ciudad no es posible sin poseer un auto. Nos sorprende cuando alguien –posea o no un coche propio – no sabe manejar, como si manejar fuera tan intrínseco a la especie como caminar.

¿Qué significa el consumo de un producto con múltiples significados para los distintos participantes en esta cadena?, especialmente, para los que gobiernan. Vemos como sacan provecho de la *difusión intensificada* para perpetuar su consumo y así permanecer con el poder.

¿Dónde queda la bicicleta en este imaginario? Representa todo lo antónimo al automóvil: pobreza, marginalidad, fragilidad. Los comerciantes en triciclos y sus mercancías son concebidas también como productos para pobres, trabajadores precarios.

Me parece que es en este punto donde la mirada antropológica es más útil, aquí podemos observar la validación de los significados. Por un lado, tenemos la difusión de significados interiores que puede ser manipulada y estimulada convirtiéndola en una forma de control y de dominio. Estos actos a los que se ligan los significados sirven para validar los acontecimientos sociales, el aprendizaje y la práctica social se relacionan entre sí y con lo que representan. Es importante señalar que ningún símbolo tiene vida propia, ¿cómo algo, un producto o mercancía se convierte en un símbolo? Esa es la pregunta antropológica sobre el poder de los símbolos. El proceso de significación es algo sujeto de manera impredecible a las fuerzas culturales e históricas. Las prácticas diferenciadas de consumo nos ayudan a entender cómo es que está organizada la sociedad y la distribución de poder al interior de ésta.

A MODO DE CONCLUSIÓN: ENTRE LA UTOPIA Y LA GENTRIFICACIÓN

Hoy, cambiar la vida es, en primer lugar cambiar la ciudad. Hay mucho por hacer y lo que se hizo no siempre está bien hecho. Pero que una utopía haya encontrado su lugar, ya es algo, nada desdeñable. (Auge, 2008:p.19)

A lo largo de este ensayo planteé varias preguntas que lejos de contestarse, dieron pie a nuevas preguntas. En primer lugar estaba el tema de si existe tal cosa como una cultura ciclista. Sin duda, la dificultad de contestarla radica en la ambigüedad de la propia categoría de cultura. Si aceptamos la definición de antropológica de cultura como el conjunto dinámico de representaciones (ideas, valores, símbolos) y prácticas que hacen posible la relación de los ser humanos con el mundo que los rodea (Giglia, 2012: 45) podría afirmar que sí, existe una cultura ciclista. Sin embargo, me siento más cómoda hablando de identidades ciclistas, identidades urbanas, con prácticas culturales diferenciadas.

Los grupos de personas que comparten un interés por poder circular en la ciudad en bicicleta de una manera segura. Las motivaciones de estos grupos son distintas, como he señalado reiteradamente, algunos se reúnen para hacer ejercicio y competir, otros para pasear, unos más de manera aislada para transportarse de manera cotidiana y por supuesto, aquellos que necesitan circular para trabajar. Todos tienen distintos rituales, unos más evidentes y conscientes que otros pero finalmente existen y forman su propia identidad.

Una pregunta más que surge entorno a este tema es el hecho de que andar en bicicleta muchas de las veces es una actividad solitaria y he argumentado a lo largo de este ensayo el carácter grupal de la generación de identidad.

Para los ciclistas la bicicleta es más que una herramienta o máquina para trasladarse o trabajar, es un elemento cargado de significados, que les permite comunicar sus preferencias, su adscripción a un grupo determinado y lo mismo que los automóviles son referentes de distinción social. En pocas palabras son instrumentos que reafirman una identidad social y cultural.

La pregunta sobre si el uso de la bicicleta puede significar una mejoría en el caos que es la ciudad, quedan todavía por explorarlo desde las políticas públicas y culturales. Evaluar si es viable y factible rediseñar la ciudad a través de las resignificaciones de los objetos y los sujetos en su habitar la ciudad. La resignificación del ciclismo urbano y de la bicicleta misma como actante debe ser también analizada como una manifestación de la globalización y en como la Ciudad de México intenta reproducir prácticas urbanas de países más desarrollados y no a partir de las particularidades y necesidades reales de la Ciudad de México.

En esta línea he analizado distintos lugares que la bicicleta ocupa en la Ciudad de México. Desde los usos que se le dan, las identidades que genera y por supuesto la manera de relacionarse con el espacio. Vemos como los movimientos enfocados a incentivar el uso de la bicicleta y las medidas que toma el Gobierno de la Ciudad en esta dirección están enfocadas en los usuarios no trabajadores y en zonas privilegiadas de la Ciudad. La fantasía de la bicicyelta como una forma de humanizar la ciudad, encuentros, cercanía, cara a cara. Evidentemente es una idea que solo pueden tener clases medias, medias altas, que se mueven en espacios muy pequeños y en zonas centrales, un estudio del crecimiento urbano, de las periferias, permitiría hacer un buen ejercicio de cuestionamiento de quiénes pueden acceder a ello.

Este hecho, podríamos también leerlo como una estrategia de la clase política por ganar puntos en un sector muy específico de la población, aquellos que se preocupan por un proyecto ecológico y amigable y por supuesto los turistas. Tal es el caso de los usuarios de la red Ecobicis, que hasta el momento aunque ya pasó por dos momentos de expansión no se expanden hacia las zonas más desfavorecidas de la ciudad.

Por otro lado, hay que analizar en qué aspectos las medidas que incentivan el uso de la bicicleta como medio de transporte tienen como modelo o al menos meta a seguir ciudades europeas o norteamericanas donde la bicicleta es de hecho el medio de transporte más común entre la población de distintos sectores.

BIBLIOGRAFÍA

- ALEXANDER, Jeffrey, 2011; *Performance and Power*, Malden, Estados Unidos, Polity
- AUGE, Marc, *Elogio de la Bicicleta*, Gedisa, México.
- CONNOLLY, P., 2009, “La pérdida de la movilidad”, *Ciudades* n° 83, abril-junio.
- COLLIN, Laura, *Economía solidaria ¿Capitalismo moralizado o movimiento contracultural?* El Colegio de Tlaxcala 2012
- COMAS, Dolors, 2000 *Antropología económica*, Ariel, Barcelona
- CRESSWELL, Tim, 2006; *On the Move. Mobility in the Modern Western World*, Nueva York, Routledge.
- DE CERTAU, Michel, 1996, *La invención de lo cotidiano, Artes de hacer*, México, Universidad Iberoamericana/ Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente, vol. 1.
- DE SOUSA, *Producir para vivir Los caminos de la producción no capitalista*. FCE, México, 2011
- DUHAU, E., GIGLIA, A., 2007, “Nuevas centralidades y prácticas de consumo en la Ciudad de México: del micro-comercio al hipermercado”, *Eure*, vol. 33, n° 98, pp. 77-95
- GEERTZ, Clifford, 2005, *La interpretación de las culturas*, Barcelona, Gedisa.
- GIGLIA, Angela 2009, *El habitar y la cultura*, Siglo XXI, México.
- GIMENEZ, Gilberto, 2009, *Identidades sociales*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes(Instituto Mexiquense de Cultura
- GRAIZBORD, B., 2008, *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México, ciudad de México*, México: El colegio de México.
- INEGI, 2007, *Encuesta Origen Destino 2007*, México : Instituto Nacional de Estadística e Información Geográfica.
- MINTZ, Sydney, *Dulzura y poder : el lugar del azúcar* ,México, Siglo XXI
- NAVARRO, B., GUEVARA, I., 2000, *Área metropolitana de la Ciudad de México. Prácticas de desplazamiento y horarios laborales*, México: UAM Xochimilco-UNAM-Instituto Tecnológico de Massachusetts.
- LATOUCHE, Serge *La apuesta por el decrecimiento*, 2009
- PÉREZ LÓPEZ, R., 2011, *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias de ciclistas en la Ciudad de México*, México : Bicitekas A.C.

- RAMÍREZ, B., 2005, “La otra dimensión de la megalópolis: la movilidad como nueva cultura laboral”, *Anuario de Ciencias y Artes para el diseño*, nº 2
- SALAZAR, C., LEZAMA, J.-L., 2008, *Construir ciudad. Un análisis multidimensional para los corredores de transporte en la Ciudad de México*, México: Colegio de México.
- SALAZAR, C.E., 1999, *Espacio y vida cotidiana en la Ciudad de México*, México: El Colegio de México.
- SEGALEN, Martine; 2014, *Ritos y rituales contemporáneos*; Alianza editorial, España.
- SEMARNAT, 2002, *Informe de la situación del medio ambiente en México*, México : Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales.
- TAYLOR, Charles, 1996, “Identidad y reconocimiento” *Revista Internacional de Filosofía Política*, Madrid, Universidad Nacional de Educación a Distancia/ Universidad Nacional Autónoma Metropolitana, num 7.
- TRHIFT, Nigel, 2004, “Movement – Space: The Changing Domain of Thinking Resulting from Development of New Kinds of Spatial Awareness”, *Economy and Society*, Londres, Routledge, vol. 33.
- TYRTANIA, Leonardo 2015, *El ser, el estar, el caos y la nada* UAM-Iztapalapa
- URRY, John, 2007, *Mobilities*, Malden, Estados Unidos, Polity.
- WHITE, Leslie; “La Ciencia de la Cultura”; Paidós, Buenos Aires, 1964.