



Casa abierta al tiempo

UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA IZTAPALAPA

DIVISIÓN DE CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES

DEPARTAMENTO DE ANTROPOLOGÍA

LICENCIATURA EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

“Documental etnográfico sobre los usos y significados de las bicicletas en la Ciudad de México y Área Metropolitana: Más allá de las bicis”

Trabajo terminal

que para acreditar las unidades de enseñanza aprendizaje de

Trabajo de Investigación Etnográfica Aprox. Explicativa y Análisis Explicativo III

y obtener el título de

LICENCIADO EN ANTROPOLOGÍA SOCIAL

presenta

José Raúl Vargas Sosa

Matrícula No. 203329617

Comité de Investigación:

Director: Mtro. Fausto Dzilam Méndez Villagrán

Asesores: Mtro. José González Rodrigo

Dra. Angela Giglia Ciota

Ciudad de México

Agosto 2017

Agradecimientos

Para muchos puede ser muy trillada la frase “este proyecto se logró gracias a la participación de varios actores” pues es recurrente mencionarla en distintos proyectos académicos o de otro tipo. Sin embargo, creo que nunca antes había sido mejor dicha. Quienes conocen la historia que envolvió este proyecto de titulación saben que fue un largo camino antes de llegar hasta aquí, y que jamás lo habría logrado sin la participación de cada uno de ustedes. Por ello desde lo más profundo de mi alma les agradezco.

Quisiera comenzar mencionando a mis amigos que me permitieron entender una parte del mundo del ciclismo a partir de sus experiencias y realidades, tanto en la bici como debajo de ella. Gracias por aceptar ser parte de este documental Silvia Goujon, Karina Ibáñez, Ángel Hernández y Don Gerardo Méndez.

A mi familia por su incondicional apoyo desde que ingresé a la universidad, y en particular en este proyecto. Gracias a mis madres Yolis, Socorrito, Cristi, Paty, Lety, y a mis padres Enrique y Javier; a mis hermanos Martha, Carlos, Jesús, Laura, Claudia y Roberto, quienes han estado a mi lado desde siempre y me motivaron –muchas veces con carrilla- a terminar. A todos mis primos y sobrinos que los domingos lograban alejar el estrés y la tensión acumulada.

Mis más sinceras gratitudes a mi profesor Mtro. Fausto Dzilam Méndez Villagrán, quien despertó en mí el interés por la antropología visual en general, pero particularmente por ese pequeño artefacto de memoria infatigable: la cámara. Sus asesorías, observaciones y clases fueron importantísimas para concluir este proyecto.

A mis lectores y auditores, el Mtro. José González, la Dra. Angela Giglia y el Dr. Antonio Zirión por su paciencia y sus comentarios a mi trabajo. Gracias por haber aceptado revisar mi documental y texto.

A mis Baruyas, quienes han sido una segunda familia y me han demostrado con el ejemplo el arte de “la producción de grandes hombres”. Gracias Beto, Mono, Agus, Magrina, Señor W, Parientita (Emilia), Socio, Potlachs, Miris y Daniela por sus certeros comentarios, sus puntuales críticas y el aporte de sus ideas.

Por supuesto, mis agradecimientos a Irmita y Jesús, quienes me ayudaron en todos los obstáculos administrativos que se fueron presentando. Además de motivarme a seguir adelante.

Agradezco a Gastón García por plantar la semilla de esta maravillosa, compleja y -por momentos- dolorosa disciplina: la antropología.

Finalmente, quiero agradecer a mi compañera de vida Karla Guerrero, quien estuvo a mi lado incluso en los momentos más tormentosos. Su ayuda y optimismo fue fundamental. Muchas gracias, amor.

Sin la participación de todos y cada uno de ustedes este trabajo no habría sido posible.

¡Gracias!

ÍNDICE

Introducción	5
Apartado 1. La bicicleta: aspectos generales	
1.1 La bicicleta y la Antropología.....	7
1.2 Breve historia.....	10
1.3 Momento actual.....	13
Apartado 2. Realización del documental	
2.1 Categorías del ciclismo y actores sociales.....	17
2.2 La cámara en el trabajo de campo.....	19
2.3 El documental como forma de visibilizar.....	21
2.4 La imagen en las prácticas ciclistas.....	23
Apartado 3. Marco Teórico	
3.1 La bicicleta como un artefacto tecnológico.....	25
3.2 El cuerpo y la bicicleta.....	27
3.3 Andar en bici: ritualización de un acto.....	29
A manera de conclusión	31
Bibliografía	35
Filmografía	38
Anexo	40

Introducción

El uso de la bicicleta se ha incrementado en la historia reciente de nuestro país, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP, por sus siglas en inglés) señala que el uso de la bicicleta ha alcanzado casi 500 mil usuarios y un millón de recorridos diarios en la Ciudad de México. A la par de este crecimiento también han surgido distintos espacios que promueven su uso, desde tiendas donde se ofertan bicicletas, componentes y accesorios; hasta el cierre de avenidas principales para salir a rodar¹, pasando por medios de comunicación e instituciones académicas.

A menudo escuchamos hablar sobre la bicicleta en medios de comunicación y redes sociales, por ejemplo, la estación de radio 105.7 de FM tienen un programa llamado Bicitlán, el cual está totalmente destinado a hablar sobre diferentes temas que involucre a la bici; en twitter desde cuentas como @Cletofilia, @Mex2Ruedas y @cyclecitymx también se arroja contenido sobre este artefacto de principios del siglo XIX.

El grueso del contenido que se vierte habla sobre las bondades de la *baika*² en el contexto urbano, por ejemplo, se le ve como una alternativa de movilidad amigable con el medio ambiente ya que el “*motor*” que echa andar la maquinaria es uno mismo; frente al automóvil se le posiciona como un medio de transporte más eficaz, reduciendo los tiempos de traslado en varias ocasiones y, finalmente, se le atribuyen beneficios directos en el estado de salud a los ciclistas como la disminución de riesgo a infartos.

Sin embargo, ¿estas ideas asociadas a la bicicleta serán necesariamente ciertas en la percepción que tienen los ciclistas de sus *biclas*³?, ¿son éstos los motivos por los cuales eligen usar la bicicleta?, ¿qué otras implicaciones tiene el significado de la bicicleta para quienes la usan?, en pocas palabras: ¿qué hay más allá de las bicis?

¹ Término con el que algunos ciclistas se refieren a la práctica de andar en bicicleta.

² Préstamo lingüístico del inglés: bike

³ Término coloquial con el cual algunos ciclistas nombran a la bicicleta

En este sentido es como se ha pretendido la realización de este trabajo de investigación, es decir, dejar por un momento de lado estas asociaciones cuasi-implícitas a la bicicleta: saludable, alternativa de movilidad, no contaminante; para conocer de forma directa los usos, significados y experiencias del ciclista promedio, de aquel que no pertenece a alguna agrupación o colectivo ciclista, aquel ajeno a las discusiones académicas que buscan entender el fenómeno como hecho social y a las minorías que defienden y gestionan la reivindicación del ciclismo.

A partir del documental entográfico se explora las realidades cotidianas de cuatro personas y su vinculación con la bicicleta, su contexto y la relación que existe entre lo material y lo "*espiritual*" explicado a partir de los propios protagonistas.

En el primer apartado se exponen aspectos generales que ayudarán al lector a comprender el contexto en el que se realizó el documental, tales como estudios de desde la antropología sobre la bici, la historia de este artefacto y su contexto actual en la CDMX.

En el segundo apartado se describe la realización del documental, las problemáticas a las que me enfrenté, así como a la importancia del documental en la labor antropológica y en el tema que exploré.

El tercer apartado está dedicado a la exposición de conceptos teóricos que me ayudaron en la comprensión del uso y significado de la bicicleta. A saber: la flexibilidad interpretativa de la aproximación Programa empírico del Relativismo, orientado a demostrar la construcción social del conocimiento científico o tecnológico; así como el concepto de cuerpo propuesto por Le Breton; y ritualización retomado por Rodrigo Díaz de Max Gluckman. Se establece un dialogo con ellos para explicar el uso de la bicicleta en los protagonistas del documental.

Apartado uno

1 *La bicicleta: aspectos generales*

1.1 La bicicleta y la Antropología

La elección sobre el tema de los usos y significados de la bicicleta tiene su origen en una cuestión más personal y de experiencia que el de un interés científico propiamente dicho. Desde hace ya varios años decidí desplazarme en bicicleta para llegar a mi centro de trabajo, acudir a la escuela y regresar a mi casa, incluso para ir a celebraciones o reuniones con amigos o familiares. Mis principales argumentos para subirme a la *baika* fueron que representaba un medio mucho más eficiente y menos caótico que cualquier otro sistema de transporte; además de que implicaba un ahorro importante al no tener que pagar algún servicio de transporte o combustible.

Poco a poco me fui dando cuenta que mi percepción de distancia/tiempo respecto a la ciudad era distinto al de algunos amigos y/o familiares, quienes regularmente se sorprendían cuando les contaba el tiempo que hacía para llegar de Nezahualcóyotl a Barranca del Muerto por ejemplo, o al comentarles que la distancia entre el Zócalo de la CDMX y Neza era aproximadamente de 15 kilómetros, que si querían se podría recorrer sin mayor condición física en dos ruedas.

Durante todo ese tiempo fui construyendo varios prejuicios sobre otras personas que veía en bici, como por ejemplo quienes se subían a las banquetas o quienes usaban bicicletas de piñon fijo⁴ ya que no las consideraba propias para andar en las calles. Tampoco había participado en algún grupo o colectivo ciclista por lo cual mi conocimiento sobre el tema o alguna otra experiencia distinta a la mía era absolutamente nula. Sin embargo, las dudas comenzaban a generarse: ¿por qué

⁴ También conocidas como fixie, las cuales se caracterizan por ser muy ligeras, de mantenimiento relativamente bajo y de una sola marcha. Al ser de piñon fijo esto hace que la cadena y los pedales no dejen de moverse mientras la rueda gire, por lo cual se frena dando marcha atrás.

se suben a la banqueta?, ¿habrán optado por la bici otros ciclista por las mismas razones que las mías?, ¿tendrán experiencias parecidas con personas que no andan en bici?, ¿por qué demonios se suben a las fixie si se ven tan incomodas?

No fue sino a inicios de este año cuando en la celebración del cumpleaños número 36 de mi amigo y pariente, que tuve oportunidad de platicar con otro amigo –con el mismo nivel de parentesco y afecto- sobre el momento coyuntural que está viviendo el ciclismo urbano en todo el país, por lo menos en la ciudad que habitamos. Coincidimos rápidamente en que sería un tema interesante para abordar desde un enfoque antropológico e ideal como mi proyecto de titulación debido a mi interés como ciclista; además de que sería la oportunidad perfecta para confrontar mis prejuicios y explorar al “otro” ciclista, ese personaje que hasta el momento era desconocido para mí, pero al mismo tiempo semejante a mí.

Sin embargo, ¿por qué es pertinente para la antropología este tema? En efecto, el ciclismo urbano –como lo llaman algunos- es sumamente pertinente por varios aspectos, en primera instancia porque los estudios que existen en México al respecto son muy pocos todavía, aunque el sector académico se ha comenzado a interesar cada vez más, particularmente las ciencias sociales y humanidades.

Dentro de la antropología se encuentran estudios como el trabajo terminal de licenciatura en el 2014 de César Bustos, quien hizo un estudio comparativo entre usuarios de tres colonias cercanas a la Ciclopista de la Ciudad de México; y los trabajos de investigación aún en proceso de Oscar Raúl Laguna, Daniela Cortés y Luisa Grisales (estudio conjunto), y Jorge Gustavo Fernández. Avances de estos trabajos fueron presentados en el primer foro de antropología de la bicicleta en la ENAH en marzo del presente año. El primero explora el ciclismo como una forma de apropiación del espacio público en la Ciudad de México; el segundo indaga sobre movimientos sociales de grupos ciclistas que politizan las calles de la capital del país; y el tercer estudio investiga el programa de bicicletas públicas de la CDMX Ecobici como una política pública que adopta México bajo el paradigma de ciudades verdes y sustentables.

Un esfuerzo importante por tratar de dotar de un rostro y una voz a los ciclistas lo vemos en el libro *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias de ciclistas en la Ciudad de México* (2011) de la antropóloga Ruth Pérez López, en este libro encontramos 41 testimonios de mujeres y hombres, jóvenes y adultos, profesionistas, comerciantes y de otros oficios que tienen en común el uso de la bicicleta. Encontramos relatos sobre cómo fue el primer acercamiento a una bicicleta, anécdotas en ella y el gusto por *rodar*, entre otros temas. Sin embargo, este texto obedece más a una postura política de la autora que a un proyecto de investigación, en él trata mostrar a la bicicleta como la opción ideal para solucionar varios de las problemáticas que enfrentamos los ciudadanos en la CDMX; en palabras de ella:

“En Bicitekas, A.C. buscamos impulsar un cambio en la movilidad urbana de la ciudad de México y en los modos de desplazamiento de sus habitantes. Desde 1998 hemos trabajado, día a día, para impulsar medios de transporte sustentables y desarrollar alternativas que permitan mejorar la calidad de vida de las y los ciudadanos. No solamente protestamos, también aportamos respuestas concretas a través de la promoción de alternativas de movilidad más eficientes, viables y equitativas que permitan a la ciudad convertirse en un lugar agradable [...] Este libro es parte de ese esfuerzo. Te invitamos a subirte a la bicicleta y a emprender con nosotros un viaje hacia una realidad diferente y posible.” (López; 2011: 11)

Otro aspecto por el cual lo considero un tema pertinente para la antropología tiene que ver justo con los paradigmas que se están construyendo sobre la bicicleta en función del impulso que se le está dando (planteado en el apartado anterior). Se habla de que la bici es una opción de movilidad ideal porque es ecológica, es más eficaz incluso que el automóvil o el transporte público, genera conciencia ciudadana y trae beneficios directos a la salud. Sin embargo, ¿estas ideas asociadas a la bicicleta serán necesariamente ciertas en la percepción que tienen los ciclistas de sus *biclas*?, ¿son éstos los motivos por los cuales eligen usar la bicicleta?, ¿qué otras implicaciones tiene el significado de la bicicleta para quienes la usan?; en pocas palabras: ¿qué hay más allá de las bicis?

1.2 Breve historia

Para poder continuar es necesario poner en perspectiva histórica a la bicicleta, no trataré de hacer una revisión profunda del proceso histórico que se ha desarrollado sobre este artefacto, simplemente se harán algunos apuntes que ayuden a comprender el contexto actual.

Su origen se encuentra en Europa, la máquina de correr (Laufmaschine) es considerada la precursora de la bicicleta que conocemos actualmente, ya que es a partir de este diseño que se continuaron implementando sistemas más sofisticados de tracción y materiales de construcción. *“Este vehículo era impulsado con los pies y contaba con un manillar que simplemente hacía las veces de asidero, porque la dirección se gobernaba con una vara de madera que empujaba la rueda hacía el lado deseado”* (Santamaría et al., 2016: 35). Este primer artefacto fue poco usado, quienes llegaban a utilizarlo era principalmente de forma recreativa.

Es hasta los 80's en el siglo XIX cuando comienza a circular de manera más intensa en distintas ciudades europeas, probablemente debido a las implementaciones de seguridad que recibió: sistema de frenado, ruedas del mismo tamaño, engranajes, cadena de transmisión, neumáticos con cámara de aire. De hecho de ahí el nombre que se le dio en aquel momento: *bicicleta segura*.

La percepción y el significado que se le dio en ese momento estaba relacionado al buen gusto y al estatus quo, se le veía como *“un vehículo de lujo exclusivo de las clases altas”* (Santamaría et al., 2016: 37). Se llegó a convertir en el transporte privado de mayor relevancia de la época por su capacidad de desplazamiento. Resultaba común que las personas que podían acceder a una bicicleta se movilizaran a cualquier situación en bicicleta.

Sin embargo, a finales de este mismo siglo las clases trabajadoras comenzaron a utilizarla de forma frecuente, principalmente para desplazarse de sus casas a sus lugares de trabajo y de regreso. Situación que contribuyó a que las clases altas abandonaran la bicicleta al ya no ser un elemento que representara su nivel dentro de la estructura social. De esta forma, señala Santamaría, que la bicicleta sufrió una

desvalorización social y fue motivo de una persecución que tuvo el objetivo de limitar su uso (Santamaría et al., 2016: 39)

Siguiendo al autor antes citado, la bicicleta se introdujo en México en la época porfirista de igual manera que en Europa, al principio era considerada un símbolo de distinción entre las clases altas del país: *vehículo de lujo*. Algunas llegaban a costar 200 pesos de aquel momento.

Fueron varios los diseños importados, como el velocípedo, el cual se caracterizaba por tener las ruedas sólidas y los pedales sujetos en el eje de la rueda delantera, a estos diseños se les conoció como las *Sacude huesos*. Otra variación del velocípedo fue el llamado *Ordinario*, el cual tenía una enorme rueda delantera con el fin de avanzar más, sin embargo, según las fuentes consultadas esta versión produjo una gran cantidad de accidentes. Hasta que finalmente llegó la bicicleta *Segura* a finales del siglo XIX.

Producto de la efervescencia sobre las bicicletas en aquella época, el músico Salvador Morlet compuso una polka titulada *Las bicicletas*⁵. Héctor Maulén escribe: “Esa pieza [musical] contiene la ligereza, el vértigo, un ritmo que solo puede ser propio del pedaleo”⁶

De igual forma se comenzaron a crear clubes ciclistas, los cuales tenían la finalidad de organizar competencias, viajes a otros estados y expresiones político/ideológicas, etc. Rogelio García Mora, en el pasado foro de antropología de la bicicleta realizado en la ENAH afirmó que: “*Inmediatamente después de que llega la bicicleta a México empieza a hacerse comunidad [...] si vemos las fotos de ese entonces podemos notar que la comunidad era aristócrata [...] ser ciclista era popo*”

Pero con el paso del tiempo y a partir de la producción masiva en países como Italia y China este artefacto se hizo accesible para la clase trabajadora de la sociedad. En México, repartidores de periódicos, voceadores y trabajadores del Servicio

⁵ En el siguiente vínculo puede escuchar la polka interpretada por la Sinfónica de la Ciudad de México <https://www.youtube.com/watch?v=zoJIKIHt3GE>

⁶ El día que nació el ciclista:

<http://m.eluniversal.com.mx/notas/articulistas/2013/10/67164.html>

Postal Mexicano comienzan a tener sus propias bicis y a organizar sus propias competencias. García Mora, considera estos hechos como los antecedentes de lo que se conoce ahora como los bicioficios.

Esta situación sumada a la pujante industria automotriz y al proyecto de desarrollo de la Ciudad de México entre la década de los 40's y 50's del siglo XX, es decir, a la planeación de infraestructura urbana propia para el auto contribuyen a que las clases altas “abandonen” (por decirlo así) la bicicleta y retomen el auto como un elemento simbólico de prestigio y poder. Marcando una tendencia de uso entre las clases bajas.

Incluso, en los 50's se producen dos películas emblemáticas de la época, me refiero a *Campeón Ciclista*, dirigida por Fernando Cortés y protagonizada por Germán Valdés “Tin Tan”; y *Piernas de Oro*, dirigida por Alejandro Galindo y protagonizada por José Antonio Espino Mora “Clavillazo”. Ambos filmes expresan el uso popular de la bicicleta a partir de las historias de un repartidor de periódicos y un ayudante de sastre.

Para Santamaría, a partir de entonces “la bicicleta quedó consignada a panaderos, periodíqueros, carteros y lecheros” (2016: 47). En este sentido considero que en ese momento el significado de la bicicleta comienza a asociarse peyorativamente, baste como ejemplo la expresión: “*pueblos bicicleteros*” para referirse a lugares marginados y contrastantes con la idea de modernidad.

Considero que durante varias décadas a partir de entonces, este significado coexistió con el de juguete, es decir, la bicicleta como un artefacto propio para la diversión de niñas y niños. Para muchos nos resulta difícil poder imaginarnos nuestra infancia sin una bicicleta al lado como un juguete crucial en nuestras aventuras.

Desde mi perspectiva estos han sido los significados sociales más importantes de la sociedad en México, más puntualmente en la Ciudad de México.

1.3 Momento actual

Ya en nuestros días podemos advertir un momento particular en el uso de la bicicleta, es evidente que aquellas nociones de “pueblos ciclistas” y “juguetes” están transformándose, no solo por el incremento en los recorridos que se hacen en este artefacto dentro de la capital mexicana, sino también por el impulso que se está dando desde distintos ámbitos. En este apartado me gustaría señalar algunos de los principales elementos que están trazando el contexto actual del uso de la bicicleta.

Hay quienes hablan de *una reaparición* de la bicicleta a nivel mundial. Al respecto César Bustos afirma que:

“A nivel mundial, la bicicleta se convirtió en el emblema del bienestar urbano. Hoy la vemos establecida en los centros económicos, políticos y sociales más importantes de los países que la han adoptado como medio de transporte seguro, anticontaminante y saludable” (Bustos; 2014:2)

Ciertamente la preocupación por la movilidad en la ciudad, así como la problemática del cambio climático (A. Pino; 2011) han sido los factores que han hecho que instituciones gubernamentales así como distintos sectores académicos, empresariales y civiles estén impulsando el uso de la bicicleta.

En los últimos 10 años aproximadamente se han generado una serie de políticas públicas que pretenden favorecer las condiciones de los ciclistas en la ciudad. Bajo la idea de crear una ciudad sustentable y replicando modelos de países desarrollados, el gobierno de la CDMX ha construido, según datos de la Secretaría del Medio Ambiente (SEDEMA), 170.11 kilómetros de vías específicas para andar en bici, mejor conocidas como ciclovías.

Éstas recorren avenidas como Reforma, Chapultepec, Revolución, Eduardo Molina, Nuevo León, Horacio, Eje 1 Norte, entre otras. Las delegaciones que cuentan con esta infraestructura son Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo, Benito Juárez, Magdalena Contreras, Gustavo A. Madero y Coyoacán.

Complementario a estas vías también se han construido biciestacionamientos y se ha permitido el acceso en bicicleta en los sistemas de transporte público Metro y Metrobús, en el primer caso es solo días festivos y domingos; en el segundo todos los días por la madrugada y noche.

Los biciestacionamientos se encuentran en distintos puntos, los cuales consisten fundamentalmente en estructuras metálicas en forma de “U” invertida, a las cuales se sujeta la bicicleta mediante un candado o cadena de seguridad; algunos de estos biciestacionamientos cuentan con un kit de herramientas para reparaciones menores. Según datos de la misma SEDEMA, en la actualidad hay 1300 biciestacionamientos, entre los que destacan Pantitlán y la Raza, ya que estos son espacios cerrados y tienen una capacidad mayor. Para acceder a este servicio es necesario que los ciclistas se registren previamente.

Sin embargo, una de las principales críticas que especialistas y grupos ciclistas le han hecho a estas políticas es que las ciclovías carecen de un plan estratégico de interconexión, así como falta de integración con el sistema de transporte público. Además de que consideran que la infraestructura no crece a la par de las personas que se animan a trasladarse en bici.

Si la creación de infraestructura ciclista en las urbes es un fenómeno mundial, no lo es menos los sistemas de bicicletas públicas, como lo es el sistema Bicing en Barcelona, Bixi en Montreal y Vélib en París. Al respecto México también ha copiado estos sistemas, en Guadalajara por ejemplo en 2014 inició el sistema MIBICI y en la CDMX contamos con el sistema Ecobici, el cual fue implementado en la capital en febrero del 2010.

Estos servicios consisten en términos generales en el préstamo de una bicicleta por un tiempo determinado mediante una suscripción previa. En el caso de Ecobici el préstamo de la bici es de 45 minutos, es decir, la persona cuenta con este tiempo para depositar la bicicleta en alguno de las cicloestaciones con las que cuenta el servicio. Según datos en el sitio web oficial de Ecobici, hasta la fecha se han hecho 42,131,983 viajes en total.

Vale la pena comentar también el cierre de vías para automóviles los domingos con el fin de realizar paseos en bicicleta, patines y/o patinetas. Éste es un programa promovido por la SEDEMA: Muévete en bici; el cual comenzó a operar en 2007 abarcando 10 kilómetros. Durante su operación ha tenido varias etapas de ampliación, logrando el cierre de vías principales como avenida Reforma, Juárez y Revolución. Actualmente alcanza una extensión de 48 kilómetros y una participación máxima 58, 453 personas; según datos de la misma institución⁷.

Por otra parte han surgido una gran cantidad de grupos o colectivos ciclistas los cuales –entre otras cosas- promueven rodadas por distintas colonias de la Ciudad de México, regularmente los recorridos se hacen a puntos de interés turístico o de recreación/esparcimiento: Ángel de la Independencia, Estadio Azteca, Toreo de Cuatro Caminos, Zócalo de la CDMX, sitios arqueológicos, museos, etc.

Las causas por las que organizan estas rodadas varía de acuerdo al grupo o colectivo ciclista, hay quienes lo hacen como un acto de diversión o recreación, otros más como un acto político que pretende la reivindicación del ciclismo urbano como una alternativa de movilidad sustentable, ecológica y saludable a partir de la visibilización del ciclista. En este sentido podemos considerar las rodadas como Paseo de Todos⁸ y Bicicletas Blancas; Paseo de Todos son rodadas que se realizan una vez al mes y están organizadas por distintos grupos ciclistas y asociaciones civiles, la convocatoria es abierta a cualquier interesado por lo cual llegan personas de cualquier punto de la ciudad. En el caso de Bicicletas Blancas son acciones en las cuales se brinda un homenaje a personas que han perdido la vida sobre su bicicleta; diferentes organizaciones, familiares y ciclistas se organizan para pintar la bici de la persona fallecida de color blanco y colgarla a algún poste cercano al lugar donde perdió la vida. El día que colocan la bicicleta –y antes de llegar al sitio- circulan por varios puntos de la ciudad, hay quienes llegan a hacer protesta frente a las instituciones de gobierno que consideran responsables. Las bicicletas ahí

⁷ En su sitio web oficial se pueden consultar los datos mencionados:

<http://sedema.cdmx.gob.mx>

⁸ En el siguiente enlace se puede seguir la cuenta de twitter:

<https://twitter.com/PaseodeTodos>

colgadas se pretende que sea un suerte de recordatorio a la sociedad del derecho a un viaje seguro de cualquier persona que use su bicicleta. Esta forma de simbólica de protesta también ha sido apropiada de modelos de otros países, específicamente de Estados Unidos, donde en 2003 se colgó la primer bicicleta blanca por parte de la organización Ghost Bike.

Existen también algunos colectivos que toman la bici como un medio para tratar de incidir en problemáticas sociales, ambientales y de derechos humanos; por ejemplo: Paseo a Ciegas , DH Rayoactivo y Enchúlame la bici. Partiendo del principio de ser incluyentes, tiene programas de reciclaje de partes y componentes de bicicletas, cursos de mecánica y seguridad popular, fomento del uso de la bici, monitoreo de derechos humanos en manifestaciones ciudadanas, etc.

En cuanto al sector académico hay un creciente interés por estudiar el fenómeno del ciclismo, en la ENAH actualmente existen varios proyectos de investigación de estudiantes en licenciatura, maestría y doctorado que están trabajando en torno a la reflexión de la bicicleta⁹. Por su parte, En la Universidad Autónoma Metropolitana unidad Xochimilco, desde hace algunos años se llevan a cabo estudios sobre el uso popular de la bicicleta en zonas periféricas de la Ciudad de México y área Metropolitana, encabezados por el profesor/investigador Ricardo A. Pino Hidalgo. En la unidad Iztapalapa, de la misma Universidad Metropolitana comienza a realizarse aproximaciones a partir de la inquietud de los estudiantes, baste como ejemplo el presente trabajo.

⁹ En el apartado Realización del documental se profundizará sobre estos proyectos.

Apartado dos

2 Realización del documental

2.1 Categorías del ciclismo y actores sociales

El primer reto para la realización del documental fue elegir informantes dentro del enorme y complejo sector social que usa la bicicleta, pues los hay de todas las clases sociales, edades y género. Dado que mi intención era explorar entre los ciclistas promedio, estas categorías no me servían en mayor medida. Es por ello que partí de una clasificación, que si bien se está discutiendo en algunos espacios académicos, ya es asumida en distintos estudios que abordan el tema. Por mencionar algunos artículos se encuentran: *El sistema de bicicletas públicas “Ecobici” del cambio modal al cambio social*; *La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México*; y *Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte*. En todos ellos se aborda el tema desde el enfoque de la movilidad, delimitando la bicicleta como un medio de transporte, asumiendo implícitamente que hay otros usos.

Esta clasificación que proponen algunos investigadores como Rogelio García Mora distingue a la bicicleta, por un lado, como un artefacto que permite la práctica recreativa o deportiva; por otro, como un medio que permite trasladarse de un punto “A” a un punto “B”; y finalmente, como una herramienta que posibilita la práctica de algún trabajo (oficio). Es decir, un medio para trasladarse, una herramienta de trabajo y un recurso para la recreación y deporte. Me pareció provechoso partir de esta clasificación y no de variables como género, edad, tipo de bicicleta o clase social ya que ésta parte de la utilidad que se le da a la bicicleta.

Con esta clasificación en mente salí a la calle un par de veces con cámara en mano dispuesto a encontrar y abordar ciclistas que fueran representativos de estas categorías. Recorrí algunas de las ciclovías y biciestacionamientos que hay en la ciudad, aproveché para hacer algunas grabaciones de ciclistas que pasaban por ahí, para después armar secuencias del contexto. A quienes se veían menos

apurados les pedí permiso para grabarlos mientras tomaban su bici o subían a ella. Sin embargo, no tuve éxito, no logré establecer algún contacto para el documental. Me di cuenta que sería muy difícil, más no imposible, convencer a algún ciclista de que un extraño grabara su cotidianidad.

Entonces recorde que había llevado mi bici a arreglar a un taller que se encuentra sobre avenida Monterrey, en aquella ocasión tuve oportunidad de platicar muy ameno con el dueño, así que me sentí en confianza de proponerle el proyecto. Él aceptó y comenzó a contarme la historia del taller y que en su juventud había competido en varias carreras. Me di cuenta que su esposa también participaba en las actividades del taller y eventualmente salían juntos a pasear en bici. Así que pensé que su historia aportaría mucho al estudio.

Aún con frustración por no haber logrado contactar informantes en la calle, recurrí a mi círculo de mis amigos, fue así como en una platica con uno de ellos me dijo que su papá llevaba casi toda su vida andando en bicicleta, que principalmente la ocupaba para ir por su mercancía a un mercado de la zona y por las tardes la llevaba a su negocio: una taquería a la que le había nombrado *El Ocoté* en honor al rancho donde nació. Supe inmediatamente que sería un caso muy interesante de abordar; mi amigo se encargó de contactarnos y así fue como Don Gerardo me permitiría, a partir de su trabajo y perspectiva, conocer una vertiente del ciclismo.

Karina, economista de profesión y platicadora por convicción (como se asume ella misma), lleva ya varios años usando el sistema de bicicletas públicas Ecobici para completar sus recorridos de su casa al trabajo y de regreso. Suele bajarse –si no llueve- en la estación del Metro Centro Médico y ahí toma una bici para llegar a Polanco, donde se encuentran las oficinas de la empresa donde trabaja.

Enterarme del uso que ella hace de la bici fue totalmente fortuito. Yo me encontraba aún en la búsqueda de casos/historias para mi proyecto, cuando en la reunión de una entrañable amiga coincidimos, en algún punto de las charlas ella comentó lo bien que se sentía de usar la bicicleta. Me di cuenta que sería importante su historia, pues además de trasladarse en la bici podía ofrecer su perspectiva como mujer ciclista. Días después la contacté para proponerle la idea, aceptando contenta.

De esta forma contaba con ciclistas que cubrían estos 3 ámbitos del ciclismo. Y además eran de distintas edades, género, ocupaciones, etc. Lo que daría una riqueza enorme al documental pues era ideal para construir un dialogo entre ellos a partir de cada una de sus realidades.

2.2 La cámara en el trabajo de campo

El trabajo de campo lo realicé en la Ciudad de México y área Metropolitana, particularmente en las delegaciones Tláhuac y Cuauhtémoc, y en el municipio de Iztapaluca, en el Estado de México. Del mes de marzo a julio del presente año, mediante la observación participante estuve involucrandome y acompañando a los protagonistas del documental en diversas actividades cotidianas que realizan. A cada uno dediqué uno, dos, incluso tres días por semana, con la finalidad de abarcar la gran mayoría de sus actividades.

Aunque con Karina (usuaria de Ecoboci) no pude estar el grueso del día ya que su trabajo es dentro de un corporativo el cual restringe el acceso, sí pude realizar acompañamientos fuera de su horario de laboral.

Con los demás ciclistas me adentré en sus actividades durante todo el día, de esta forma por ejemplo, participé en actividades propias del taller de bicicletas de Ángel y Silvia, y en la taquería de Don Gerardo, con el fin de comprender de manera más profunda sus actividades económicas y su vinculación con la bicicleta. Ello me sirvió para elegir de mejor manera los momentos de grabación, es decir, los momentos más importantes o representativos del tema.

En cuanto al uso de la cámara seguí las propuestas de Jean Rouch, de hacer un cine sencillo sin grandes equipos de filmación, pues él consideraba que sólo *“el etnólogo, es el que sabe cuándo, dónde y cómo filmar y dirigir la producción”*(1995). Lo importante para él y también para Prelorán radica en poder explorar la realidad misma en sus diversos contextos. Es así que técnicamente conté con una cámara SLR digital equipada con un lente de 24 mm, una grabadora de audio, un monopie y un estabilizador de mano.

Estos autores proponen pasar un largo tiempo con los sujetos de investigación antes de realizar la más mínima filmación con el fin de llevar un proceso de reflexión, aprendizaje y entendimiento mutuo. Idea con la que estoy totalmente acuerdo, porque, además, considero importantísimo que se requiere de un proceso natural de aceptación de la cámara por parte de los informantes. Durante la grabación de *Más allá de las bicis*, noté que algunos informantes se incomodaban cuando se volvían conscientes de que la cámara los estaba grabando, sin embargo debido al equipo con el que contaba no es muy aparatoso pude escoger algunos planos de grabación en los cuales pasara desapercibida la cámara. Otra estrategia fue en principio hacer fotografías para acostumbrar a los informantes a la presencia de este aparato.

Esta situación también la aproveché para mostrar sus realidades en movimiento, tal como lo sugiere Rouch, quien dice: *“para mí, la única manera de filmar es caminando con la cámara, llevándola a donde sea más efectiva e improvisando un ballet en el que la cámara misma llega a estar tan viva como la gente que está filmando”* (1995; 109).

Esto fue particularmente importante en los recorridos que los ciclistas hacían en bicicleta pues es parte esencial del entendimiento entre la relación: artefacto-humano. Para filmar estos usos, al principio me adelantaba en bicicleta hasta llegar a un punto en el que pudiera captar el desplazamiento desde un punto fijo. Sin embargo, noté que este plano aportaba muy poco a la perspectiva que tenían los informantes respecto de sus experiencias al andar en la bici. Por ello decidí usar el estabilizador de mano y hacer planos en movimiento. Si bien las imágenes tienen poca estabilización creó que se gana en cuanto al aporte que hacen de la perspectiva de los protagonistas. Como menciona Rouch al hablar de la toma traveling:

“En el campo del filme etnográfico, esta toma me parece particularmente útil porque le permite al cámara adaptarse a la acción en función del espacio, a generar realidad en vez de dejarla que se desarrolle ante el espectador” (1995: 108).

Otras herramientas que ocupé para la obtención de la información fueron entrevistas informales y semiestructuradas. Éstas son herramientas sumamente importantes para un trabajo antropológico tradicional escrito pues ofrece una gran cantidad de datos desde la perspectiva emic. Convencido de esta idea estructuré una guía de entrevista con el fin de conocer su punto de vista y sus experiencias, sin embargo en la realización de *Mas allá de las bicis* no funcionó del todo bien, por la personalidad de Don Gerardo fue bastante complicado realizar una aproximación de este tipo, cuando tenía la cámara frente a él noté que se incomodaba llegando a reprimir lo que me estaba diciendo. Sin embargo, cuando no tenía consciencia de que la cámara lo estaba grabando, su actuar era completamente natural, esto lo logré con un simple movimiento de cámara (quitándola de enfrente).

Entonces seguí grabando sus actividades y eventualmente haciendo preguntas dirigidas, esto funcionó muy bien ya que pude obtener momentos muy valiosos de su realidad sin que la cámara perturbara en lo más mínimo. Profundizaré un poco más en mis reflexiones finales acerca de la entrevista en la realización de un documental antropológico.

2.3 El documental como una forma de visibilizar

La primer respuesta a por qué elegí hacer un documental en vez de realizar una investigación tradicional escrita se debe a la primer enseñanza que tuve al leer a Jorge Prelorán, quién expresó que su filosofía al hacer películas era la de “dar voz a los que no la tienen” (2006). Cuando me encontraba haciendo mis primeras aproximaciones al tema me llamó mucho la atención que no había algún trabajo que hablara sobre el ciclismo desde la perspectiva de quienes la usan cotidianamente, esas personas que no pertenecen a sectores académicos, políticos o civiles que se encuentran discutiendo sobre el tema; es decir, desde el punto de vista de los ciclistas promedio. Este sentimiento tuvo un particular momento en el primer foro de antropología de la bicicleta (citado anteriormente), en este evento tuve oportunidad de presenciar charlas muy interesantes de académicos, estudiantes (bicimensajeros varios de ellos) y líderes de varias organizaciones civiles o

colectivos que se encuentran fomentando el uso de la bicicleta desde proyectos bastante interesantes.

Fue entonces cuando maduró la convicción de hacer un documental sobre los ciclistas que no están cercanos a la toma de decisiones ni a espacios de discusiones o reflexión acerca del tema, mucho menos son el centro de reflectores; que sin embargo todos los días se desplazan en bicicleta, ya sea por razones económicas, recreativas/deportivas o de movilidad.

En este sentido sigo la propuesta de Elisenda Ardèvol sobre el cine etnogáfico, quien lo define como “aquel que pretende comunicar una determinada realidad social y cultural al espectador” (1994; 140). *Más allá de las bicis* explora la realidad cotidiana de cuatro ciclistas en el contexto de la Ciudad de México y área Metropolitana, explicada a partir de los propios protagonistas, es decir, desde la perspectiva Emic. Esto lo considero particularmente importante porque mi intención es evitar caer en estereotipos o categorizaciones vulgares que encasillen a los ciclistas dentro de concepciones preconcebidas. Por el contrario, mi propósito es mostrar, a partir, de estas historias distintas realidades y formas de responder ante ellas.

En este sentido Prelorán reflexiona sobre los riesgos de realizar documentales desde una visión externa, este estilo de documental ofrece solo la visión del observador, con ello se fomenta una separación entre el espectador y quienes han sido documentados, pues hace ver a estos últimos como distintos, “exóticos”. En este sentido propone realizar documentales etnográficos ofreciendo una perspectiva desde dentro, una visión Emic; como él mismo dice: “viendo la relación entre los hechos y el porqué, explicado por los mismos protagonistas, nos ayudaría a ver que el comportamiento no es tan exótico” (2006; 15).

Aunque en esta afirmación el autor está pensando en sociedades “aisladas” o alejadas de contextos urbanos y su temor es el de exotizar a esos otros grupos culturales, su enfoque está centrado en el individuo y en su realidad. Es por ello

que él propone el estilo etnobiográfico como forma de realización documental pues le parece un cine humanista.

Más allá de las bicis está influenciada por esta perspectiva, por ello no sigue el estilo de narración de voz en off por parte del investigador. Si bien no se tratan de etnobiografías tal como las propone Prelorán, pues él trata de cubrir todos los aspectos de la vida del informante, sí rescato el estilo centrado en el individuo y su contexto como alguien que pueden representar su contexto cultural, sus asociaciones simbólicas y sus expectativas sobre la bici y fuera de ella.

2.4 La imagen en las prácticas ciclistas

David MacDougall, quien discute sobre los aportes a la información que puede ofrecer la imagen en un trabajo antropológico versus la escritura antropológica, asegura que las imágenes ofrecen una gran cantidad de datos que pueden parecer obvios en la escritura, como los rasgos físicos en común del ser humano. Sin embargo, esto deja fuera una serie de detalles importantes que ofrecen también información. En este sentido, los trabajos escritos tienden a favorecer la categorización, dejando de lado lo visible y lo físico y se convierten en algo atenuado. En palabras de él:

“Al presentar lo particular, la escritura etnográfica desvanece o limita muchos detalles sensoriales que podrían impresionarnos o repelerarnos si hubieramos de confrontarlos directamente. En cambio las fotografías son asombrosamente particulares y no discriminan detalles, pero constantemente reiteran las formas generales que contienen lo particular”

(MacDougall; 2009. 49)

Siguiendo a este autor la imagen es capaz de presentar un ángulo distinto de las construcciones simbólicas que ocurren en el interior de un grupo cultural a partir de las acciones visibles:

“La representación visual que en cierto sentido presenta el mundo cultural interno desde fuera, en cambio, hace énfasis en la capacidad de acción social y en los patrones más reconocibles de interacción social. Me refiero aquí a expresiones de placer o disgusto, a las maneras en que

las personas se mueven o “habitan” sus alrededores, sus usos del espacio, habilidades comunes de manufactura, y muchas interacciones recurrentes de la niñez y la adultez”(MacDougall; 2009: 61)

Esta importancia de la imagen es puesta en práctica en Más allá de las bicis. Considero que no hubiera sido posible transmitir de mejor manera al auditorio las experiencias de los protagonistas del documental por muy buena pluma que hubiera podido realizar; por ejemplo en la secuencia donde Ángel está arreglando una bicicleta al tiempo que escuchamos su voz en off decir las implicaciones que tiene para él el andar en bici o repararlas. Creo que justo en ese momento se evoca una empatía del auditorio. Algunos de los compañeros a los que les mostré mis avances del documental expresaron que esa secuencia les parecía un momento donde queda muy claro lo que significa la bici para Ángel.

Otra secuencia que me parece imposible de ilustrar si no es a partir de la imagen es la que muestra el recorrido de Don Gerardo de su casa a su taquería, evidenciando la importancia de la bicicleta en su cotidianidad. El espectador puede dar cuenta no solo del uso, sino de otros factores que intervienen, como la actividad económica de Don Gerardo y el contexto de su colonia, así como la interacción social que ocurre sobre la bicicleta y debajo de ella.

Las imágenes, pues, introducen temas y revelan una realidad material o física que guarda en sus acciones las expresiones más claras de las construcciones culturales. En este sentido estoy de acuerdo con la afirmación de MacDougall:

“Los sentidos y la capacidad de acción del cuerpo deberían ser tomados tan en serio como el pensamiento y la simbolización” (MacDougall; 2009: 71)

Apartado tres

3 Marco Teórico

3.1 La bicicleta como un artefacto tecnológico

La bicicleta es un artefacto tecnológico que probablemente por su antigüedad, sumado a la percepción generalizada de que la tecnología son todos aquellos productos novedosos que ofrecen conectividad a internet, como el celular, la computadora o las pantallas inteligentes; es vista de cualquier otra forma menos como un aparato tecnológico al que se le asignan significados, tanto individual como colectivamente.

En el presente documental etnográfico retomo las propuestas conceptuales que hacen Trevor J. Pinch y Wiebe E. Bijker sobre la importancia de adoptar la perspectiva que muestre a la tecnología entendida desde una vertiente social con el fin de entender el fenómeno del ciclismo, particularmente con los ciclistas que tuve la oportunidad de trabajar. En palabras de los autores:

“El éxito de un artefacto no es lo que explica su existencia, sino que es precisamente lo que necesita ser explicado. Para una teoría sociológica de la tecnología el éxito no debería ser el explanans, sino el explanandum.” (Pinch y Bijker; 2008: 30)

Aunque la propuesta de los autores está enfocada en analizar por qué un artefacto tiene éxito frente a otro parecido, por qué uno se preserva en la preferencia de la sociedad y el otro es desechado. Sus aportes son de utilidad para poner en perspectiva el uso de la bicicleta. Es así que Pinch y Bijker retoman el concepto del Programa Empírico del Relativismo (PER) desarrollado por la sociología del conocimiento, como una forma de aproximación para demostrar la construcción social del conocimiento científico en las ciencias duras, y proponen la aproximación a la Construcción Social de Tecnología (CST) como un modelo multidireccional. En el PER se propone la flexibilidad interpretativa de los artefactos tecnológicos para dar luz sobre por qué hay artefactos que “mueren” y otros mantiene en el tiempo. Del mismo modo que el modelo multidireccional del CST poniendo énfasis en las concepciones que las sociedades asignan a los artefactos.

“En la CST el equivalente a la primera etapa del PER pareciera ser la demostración de que los artefactos tecnológicos son construidos e interpretados culturalmente; en otras palabras debe de mostrarse la flexibilidad interpretativa de los artefactos tecnológicos” (Pinch y Bijker; 2008:

51)

Para estos autores es sumamente importante decidir que grupos sociales son relevantes para la aproximación que intentemos realizar, en este sentido el grupo de usuarios o consumidores por supuesto son protagonistas dentro de esta propuesta. Sin embargo, advierten que se debe de identificar la heterogeneidad u homogeneidad de este grupo, ya que puede ser más efectivo hacer diferenciaciones respecto de los significados asociados al artefacto. En este sentido los autores intentan poner énfasis en las problemáticas que les representa el artefacto tecnológico a cada grupo y subgrupo de usuarios.

“Al decir que problemas son relevantes, los grupos sociales implicados con el artefacto y los significados que dichos grupos dan al artefacto juegan un papel crucial [...]” (Pinch y Bijker;

2008: 41)

En el presente trabajo de igual forma se eligieron los informantes de acuerdo al entendimiento conceptual que proponen estos autores, de esta forma el enfoque estuvo en el sector social que usa la bicicleta. Siguiendo la clasificación mencionada en el apartado anterior (la bicicleta como medio de transporte, herramienta de trabajo y un elemento para la recreación/deporte) encontré tres grandes grupos diferenciados por el uso que le dan a la bicicleta. Sin embargo, el enfoque en el presente trabajo varió, aquí no se hizo énfasis en las problemáticas que los usuarios perciben en la bicicleta para indagar si hay diseños de bicicletas más exitosas que otras; pues no es motivo de la investigación indagar cuáles son las formas en las que éstas se resuelven.

Para los autores el contenido del artefacto tecnológico parece estar involucrado en las interpretaciones que los diversos grupos sociales le dan a éstos. Esto es particularmente cierto, por poner un ejemplo de mi tema de investigación, en *Más allá de las bicis* podemos ver a Don Gerardo con una bicicleta a la que en el medio ciclista se le conoce como “turismera”, “peregrina” o rodada 28. Este tipo de

bicicletas fueron muy populares –aún lo son en algunos lugares, como en Puebla– para la realización de actividades económicas, como por ejemplo repartidores, voceadores, afiladores, etc. Estas bicis fueron creadas para hacer turismo, se reforzaron las soldaduras y las tuverias con las que fueron hechas justo para lograr soportar el peso del ciclista y todo su cargamento (portabultos y alforjas). Esto permeó en buena parte de los ciclistas populares que la vieron como una bicicleta propia para la carga y los trabajos pesados.

Sin embargo, considero que los autores ya citados no ven la dimensión sensorial, la dimensión que se experimenta a partir del cuerpo físico. La bicicleta como artefacto tecnológico genera vinculaciones con los usuarios que parten del uso funcional y se incrementan a partir de las experiencias vividas, es decir, al andar en ella. Es justo en este punto donde considero que el concepto de cuerpo y ritualización nos ofreceran más luz en el entendimiento del uso y significado de la bicicleta de los protagonistas del documental.

3.2 El cuerpo y la bicicleta

El significado de la bicicleta no se limita a las asociaciones metafóricas o metonímicas que se puedan realizar por asociaciones con otros elementos culturales, o a partir de asociaciones con el perfil de los usuarios. También se construyen formas de percibir este artefacto a partir de sensaciones y experiencias vividas (fatiga, dolor, velocidad, “*libertad*”); y a partir del aumento de ciertas capacidades corporales, como lo es la locomoción o desplazamiento. Para entender de manera más precisa esta idea que pretendo plantear utilizaré el concepto de cuerpo.

David Le Breton dice que “el cuerpo vivo del hombre no se limita a los relieves dibujados por su organismo; más decisiva es la manera en que el hombre lo inviste, lo percibe, ya que encarna una estructura simbólica antes de configurar una biología (1999: 51). Este autor pretende señalar la importancia del cuerpo mucho más allá

del sentido biológico, es decir, como un ente que está sujeto a estructuras simbólicas.

Aunque el autor está interesado en reflexionar y analizar el concepto de dolor nos aporta una definición de cuerpo que es provechoso aquí. Retoma de G. Pankow la distinción de dos elementos que estructuran la imagen del cuerpo, a saber, la *forma* y el *contenido*. Le Breton considera que existen 2 componentes más en esta construcción de imagen: *saber* y *valor*.

La **forma** hace referencia a la unidad que se conforma con la suma de las diferentes partes del cuerpo, la idea de totalidad está aquí presente. El **contenido** se refiere a la identificación de estímulos sensoriales, es decir, el actor toma como suyos éstos, viviendo su cuerpo de una forma familiar y coherente. El **saber** "permite alimentar una relación más familiar con los acontecimientos físicos que afrontan al actor" (1999: 70). Y el **valor** se refiere a la interiorización que hace el actor de la evaluación social sobre su forma de vivir y sus atributos físicos.

Le Breton aclara que estos ejes con los que se entrelaza nuestra concepción del cuerpo están enclavados en un contexto social, cultural, relacional y personal.

"El cuerpo es una realidad que cambia de una sociedad a otra, las imágenes que lo definen, los sistemas de conocimiento que buscan elucidar su naturaleza, los ritos que lo representan socialmente, los resultados que alcanza, son sorprendentemente variados" (1999: 67)

En este sentido considero que la bicicleta es uno de los pocos artefactos que interactúa de manera particular con el cuerpo, influyen en el eje de **contenido** propuesto por Le Breton, ya que es capaz de estimular sensorialmente el cuerpo cuando se anda en ella. En Karina, por ejemplo, vemos que ella comenzó a utilizar la bicicleta como una opción de movilidad dentro de la ciudad. Sin embargo, descubrió que andando en ella experimentaba "relajación", dando así una resignificación a la bicicleta. De un medio de transporte se convirtió para ella en un momento catártico, un momento que la aleja de las presiones y estrés de sus labores cotidianas. En el caso de Ángel, vemos algo parecido, el hecho de andar en bici o arreglarlas son momentos que le ofrecen calma y le olvidan de preocupaciones como la vejez o la muerte. En Don Gerardo podemos observar que experimenta

entereza, al cruzar con su bicicleta cargada de mercancía por caminos sinuosos: “algunos han intentado pero no puede; nomás es maña”.

Por otra parte creo que la bicicleta también influye en el eje del **valor**. Como se mencionó en los apartados anteriores el uso de la bicicleta está pasando por un momento particularmente importante por toda el impulso que se le está dando desde diferentes ámbitos. Mencionamos que dentro de las principales construcciones sociales que se están dando acerca de este artefacto es el de la salud: “andar en bici es saludable”. En este sentido creo que este paradigma social permea en el entendimiento de los cuerpos de cada uno de los protagonistas del documental, quienes ven a priori que usar la bicicleta tendrá beneficios importantes en su cuerpo físico y que ello es reconocido socialmente. Esto no lo vemos tanto en el caso de Don Gerardo, pues en donde él vive aún no hay todo este “boom” de la bicicleta como en la CDMX. No obstante, los protagonistas –implícitamente- han asumido que mantienen un estilo de vida sano a partir del uso de la bicicleta.

3.3 Andar en bici: ritualización de un acto

Creo que es pertinente agregar un último concepto a la explicación del uso y significado de la bicicleta, a esta vinculación entre artefacto y actor. Me refiero al concepto de ritualización, el cual ha sido utilizado por Rodrigo Díaz para explicar el fenómeno de la violencia en su artículo *Cuerpos desgarrados, vidas precarias: violencia, ritualización, performance*. Interesado en demostrar que la violencia son “acciones que distinguen y focalizan estratégicamente la disolución de la unidad simbólica del cuerpo” (2014).

Este concepto lo retoma de Max Gluckman, para quien “la rituación es pertinente para comprender las acciones sociales en las llamadas sociedades simples pues en ellas [...] cada individuo desempeña un pequeño escenario” (Díaz; 2014: 74). Díaz está de acuerdo con Gluckman en que las ritualizaciones efectivamente incluyen y excluyen a actores respecto de ciertas situaciones, pero diferencia en

que las ritualizaciones no están relacionadas necesariamente con el desempeño de roles jerárquicos, ni que son acciones exclusivas de grupos culturales simples.

Para este autor las ritualizaciones están configuradas por acciones simbólicas que expresan y revelan algo en las que intervienen tanto actores humanos como actores no humanos que están sujetos a creencias, valores, actitudes. (2014).

De esta manera Díaz concluyé que la ritualización es ante todo:

“Una forma estratégica de actuar que busca diferenciarse de otras; produce esta diferenciación, este contraste, y está enraizada en el cuerpo, opera sobre el cuerpo, lo manipula, lo transforma, aunque sea de manera fugaz. Distingue, focaliza, privilegia lo que se está haciendo. (2014: 76)

Dado que la bicicleta es un artefacto tecnológico que se vincula de manera particular con el cuerpo físico de los usuarios considero que su uso puede ser considerado una ritualización. Me explico: aunque vivimos un momento en el se está impulsando el uso de la bicicleta, la mayor parte de la sociedad en la Ciudad de México usa otras formas de transportarse por lo cual aún sorprenden que haya personas desplazándose en bicicleta. Creo que en los protagonistas de *Más allá de las bicis* esta situación es asumida, usando la bicicleta como un acto performativo que produce una diferenciación frente al grueso de la sociedad. Pero también produce una diferenciación en un nivel más individual, todos los protagonistas del documental distinguen andar en bici de cualquier otra forma de desplazamiento, como caminar, andar en sistema de transporte público o en automóvil.

Este valor está asignado por la manipulación, transformación y operación del cuerpo que se logra al andar en bicicleta, incluso arreglandola. El cuerpo se vincula con el la bicicleta de manera particular para producir tracción y lograr el desplazamiento, en este sentido el cuerpo se está manipulando por el artefacto al tiempo que el artefacto está siendo manipulado por el cuerpo. Nuestra capacidad de cargar se potencializa o bien nuestro cuerpo experimenta sensaciones agradables sobre ella.

En todos los protagonistas de *Más allá de las bicis* podemos observar que el uso de la bicicleta es un momento muy particular para ellos a pesar de que lo hacen

cotidianamente, disfrutan cuando pedalean, les ayuda a resolver problemáticas de movilidad o económicas. Buscan andar en la bici a la menor provocación, e incluso no imaginan sus vidas sin este artefacto a su lado. Ritualizan el uso de la bici dentro de sus actividades cotidianas.

A manera de conclusión

Ya desde Flaherty, el uso de la cámara para la realización del documental marcaba una tendencia en la interacción que se daba entre –en este caso cinesta y nativo-. El hecho de que Flaherty le mostrara la película que hacía del mismo Nanook abrió la posibilidad de incluir a los sujetos de investigación en el entregable o resultado final de un proyecto, de esta manera poder incluir su punto de vista sobre la forma en la que está siendo representado.

Esta experiencia, de algún modo de replicó en algunos de los documentales que hizo Rouch. En su trabajo de campo con los dogon y los bandiagara, Rouch se da cuenta de la importancia de un proyecto fílmico en la labor antropológica, como un elemento generador de intercambio de conocimiento y de una relación más próxima con el grupo o individuo que se está trabajando. En palabras de él:

“El cine está todavía en sus primeros pasos, pero también está provocando una nueva y más completa relación entre los antropólogos y el grupo que está estudiando. Éste es el inicio de lo que algunos de nosotros denominamos antropología compartida. El observador está por fin descendiendo de su torre de marfil; su cámara, su grabadora y su proyector le están conduciendo a través de un extraño camino de iniciación al verdadero corazón del conocimiento; y por primera vez, su trabajo no está siendo juzgado por un tribunal de tesis sino por las propias personas que fue a observar”. (1995: 118)

Este argumento es justo el que quisiera destacar como la principal ventaja de hacer un documental etnográfico en proyecto de investigación. Conforme fue adentrándome en el trabajo de campo con mis informantes me di cuenta que ellos buscaban participar de una u otra forma en la forma en la que querían ser representados. A mi mente vienen varios ejemplos, como cuando Ángel (dueño del taller de bicis) me comentó después de que hice algunos planos de él arreglando

una bici, que iba a sacar una “*bici buena*” y me iba a explicar a detalle lo que se le iba hacer para que lo grabara; o cuando Karina me llevó por la ruta en bicicleta que ella más disfruta; de las varias rutas que hace eligió la más significativa para ella; o cuando Don Gerardo me comentó que iba a cambiar el rin de su llanta y que le gustaría que eso se grabará; o a Silvia solicitándome más tiempo para arreglarse y poder ser graba. Estas escenas por su puesto nos hablan de esa necesidad de intercambio entre investigador y sujeto.

La oportunidad de establecer una relación más horizontal con los informantes aporta mucho no sólo en la obtención de datos, sino que contribuye a la generación de conocimiento pues se da un intercambio de puntos de vista respecto de un tema.

Esta forma de hacer antropología me fascinó y por ello decidí que la última secuencia en vez de dedicarsela a una posible conclusión mia cedería mi pregunta de investigación a los protagonistas: ¿cuáles son los usos y significados del uso de la bicicleta? Lo que resultó muy enriquecedor pues ellos no se conocían entre sí y cuando les mostré el video reconocieron usos similares y otros que les sorprendían.

Otro aspecto que considero oportuno del trabajo con herramientas audiovisuales en el trabajo antropológico es el que existe la oportunidad de presentar a la audiencia una dimensión más próxima con los protagonistas de la investigación. Para mí es muy importante poder dotar de una imagen a esos sujetos que están viviendo una realidad concreta, construyen significados de esa realidad e interactuar en su contexto cotidiano resolviendo problemáticas, y riendo incluso de otras. Parafraseando un poco a Prelorán, se trata de disminuir esa sensación de exotismo ante el otro.

Sin embargo, técnicamente considero que son varias las problemáticas que conlleva trabajar con herramientas audiovisuales en el trabajo antropológico, algunas se dan por factores externo como el clima. En la realización de *Más allá de las bicis* hubo momentos que no se pudieron grabar por la lluvia y no contar con equipo suficiente para estos momentos.

Otro aspecto igual de importante tiene que ver con el dominio de las herramientas audiovisuales, es importante conocer bien aspectos como formato de grabación, cuadros por segundo, la capacidad luminosa de los lentes que se utilicen, la capacidad de alcance de la grabadora de audio, etc. El dominio de esto minimizará los riesgos de lograr mal una grabación o perder información.

El documental presenta una curva de aprendizaje en cuanto a la utilización de medios audiovisuales como herramientas de investigación antropológica. En el comienzo del trabajo de campo la cámara fue más dudosa, desde aspectos técnicos como cantidad de ISO o apertura del diafragma, hasta la elección del plano que se debía elegir para grabar el hecho que se estaba presenciando.

Esta situación tuvo un impacto en dos sentidos, el primero se dio durante el mismo campo en la relación que se establecía con los informantes, ya que la torpeza con la que se usaba la cámara llegaba a frenar el actuar de quienes eran grabados; el segundo impacto tiene que ver con el material con el que se contó para la edición del documental, ya que la mala calidad de audio e imagen que se logró impidió que se pudiera utilizar en la construcción de las secuencias finales. Por supuesto hay acciones cotidianas que dan la oportunidad de volverse a grabar si el material audiovisual no fue logrado adecuadamente, sin embargo existen otros momentos que podemos considerar *únicos* en cuanto a la riqueza de información y la disposición de los informantes.

Durante el primer acercamiento con Ángel y Silvia, de forma espontánea tuvimos una sesión interesante donde me mostraron fotos del origen del taller y de la historia ciclista de los papás de Ángel, no obstante la mayor parte del material visual está fuera de foco y el audio cuenta con saturación de ruido por lo que el material quedó inservible. A pesar de que después tuvimos una sesión parecida no se logró el mismo nivel de información ya que para entonces asumían que yo conocía mucho de lo que me estaban hablando y de forma natural omitían opiniones que en la primer reunión me ofrecieron.

El último aspecto que me gustaría mencionar respecto a la utilización de herramientas audiovisuales en el trabajo de campo antropológico tiene que ver con

la entrevista como una técnica privilegiada de la antropología para obtener información. Considero que ésta es una herramienta que desde la academia nos inculcan a usar, nos enseñan que hay entrevistas estructuradas, semiestructuras, a profundidad; y que ellas regularmente revelan una gran cantidad de datos que después se pueden sistematizar. Como mencioné en el apartado de Realización del Documental, esta técnica se complicó debido a las personalidades de algunos protagonistas. Sin embargo, cuando revisaba el material que se había grabado me daba cuenta que muchas de las preguntas que quería hacer estaban respondiéndose en la imagen de manera natural, así que no insistí en hacer una entrevista formal, sino aventar preguntas dirigidas según el contexto o la acción que nos encontrábamos haciendo.

En términos audiovisuales esto fue un gran logro, pues considero que en el documental se observa una curva de aprendizaje en cuanto a ello, logrando varias secuencias que se explican a partir de la imagen/acción.

En otro orden de ideas quisiera concluir sobre el aporte que se logra con el documental *Más allá de las bicis*. Considero que conduce a repensar los paradigmas o versiones “oficiales” actuales sobre la bicicleta, el ciclismo y los usuarios de este artefacto, en el que se estereotipa ciertas imágenes del ser ciclista asociados a la idea de ciudades sustentables y ecológicas. Los protagonistas muestran una visión que no necesariamente está influenciada por esta idea y revelan cómo han respondido antes las problemáticas de movilidad, marginación y desvalorización.

Bibliografía

Ardèvol, Piera Elisenda. *La mirada antropológica o la antropología de la mirada: de la represnetación audiovisual de las culturas a la investigación etnográfica con una cámara de video*. Tesis doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona, 1994.

Bernasconi, Oriana, et al; *Un enfoque praxiográfico a la bici-movilidad en Santiago de Chile. El ciclismo urbano como un logro colectivo*. En revista de antropología experimental. N°16, 2016. PP 87-110.

Biciestaciones CDMX. SEDEMA de la Ciudad de México n.d.
<http://data.sedema.cdmx.gob.mx/sedema/images/archivos/movilidad-sustentable/movilidad-en-bicicleta/plano-ciclovias/biciestaciones-cdmx.pdf>

Bustos, Romero César. *La ciclopista: un análisis comparativo entre usuarios de la colonia Roma, Lomas de Chapultepec y Tlalpan*. Tesis de licenciatura en Antropología Social, UAM-I, 2014

Carreón Areli, et al; *Manual del ciclista urbano de la ciudad de México*. México 2011.

de la Paz Díaz Vázquez, María Soledad, *La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México* Revista Transporte y Territorio [en línea] 2017

Diz, Carlos; *Objetos tirados, objetos sagrados. Reparación tecnológica de la bicicleta*. En revista de antropología experimental. N° 16, 2016. PP 147- 165.

Diaz, Rodrigo; *Cuerpos desgarrados, vidas precarias: violencia, ritualización, performance*. En revista Alteridades No.48, 2014 PP 71-83.

Gorostiza, Santiago; *Hacia una ecología política de la bicicleta*. En revista de antropología experimental. N°16, 2016.PP 183- 186.

Guía de diseño de Infraestructura y equipamiento ciclista. Estrategia de movilidad en bicicleta en la Ciudad de México. Secretaria del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, Facultad de Arquitectura, UNAM, asesores Gehl Architects ApS.

N.d. <http://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/programas/movilidad-sustentable/movilidad-bicicleta/guia-diseno-infraestructura.pdf>

Hernández, Macarena, et al; *Bicitopías: hacia una antropología de la movilidad urbana*. Icaria editorial, Sevilla, Mayo2016.

Huerta, Elena, et al; *Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla*. En revista de antropología experimental. N°16, 2016 PP 111- 128.

J. Pinch, Trevor y Wiebe E. Bijker; *La construcción social de hechos y artefactos: o acerca de cómo la sociología de la ciencia y la sociología de la tecnología pueden beneficiarse mutuamente. En actos, actores y artefactos*. Ed. Universidad Nacional de Quilmes (1ra ed), Buenos Aires, 2008

Jakovcevic, Adriana, Franco, Paul, Dalla Pozzaa, Marcela Visona, Ledesma, Rubén, *Percepción de los beneficios individuales del uso de la bicicleta compartida como modo de transporte*. Suma Psicológica [en línea] 2016

K. Schneider, Bernice. *Direct cinema: filmmaking style and its relationship to "Truth"*. Master of science in visual studies, University of Massachusetts; 1989

Leal, Alejandra; *Conteo ciclista 2013*. Septiembre 2014.

López, Liliana; *Pedaleando en la red. Bicicleta, ciudad y movimiento social*. En revista de antropología experimental. N°16, 2016. PP 53-69.

Lorenzi, Elizabeth, et al; *Observación de la calidad de las políticas de movilidad ciclistas desde la participación. Un estudio comparado de Madrid y Sevilla*. En Revista de antropología experimental. N°16, 2016. PP 11-22.

MacDougall, David. *Cinema transcultural*. En Antípoda No 9, Julio-diciembre de 2009 PP 47-88; traducido de Juan Manuel Espinosa.

Mapa de infraestructura y equipamiento ciclista. SEDEMA, Gobierno CDMX n.d. <http://www.sedema.cdmx.gob.mx/storage/app/media/programas/movilidad-sustentable/movilidad-bicicleta/infraestructura-ciclista-existente.pdf>

Ortega, Diego, et al; *Ciudades a motor y pedales. Apuntes para despejar la confusa selva urbana*. En revista de antropología experimental. N°16, 2016. PP 71-85.

Pérez, Ruth; *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias de ciclistas en la ciudad de México*. México 2011.

Pérez, Ruth, El sistema de bicicletas públicas “Ecobici”: del cambio modal al cambio socialEspacialidades. Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura [en línea] 2013, 3 (Julio-Diciembre)

Pino Hidalgo, Ricardo A. *Entre pueblos y barrios bicicleteros Política y Cultura*. En Política y Cultura, núm. 36, 2011, pp. I-XVI.

Prelorán, Jorge. *El cine etnográfico*. Editorial Catálogos, Buenos Aires, 2006.

Rouch, Jean. *El Hombre y la cámara*. En Ardèvol. Elisenda y Pérez Telón, L, editores. *Imagen y Cultura. Perspectiva del cine Etnográfico*. Diputación provincial de Granada. 95-121. 1995.

Tironirodó, Martín, et al; *Transformando la bicicleta en laboratorios móviles. El caso de un self-tracking ciudadano para la ciudad de Santiago*. En revista de antropología experimental. N°16, 2016. PP 23-52.

Villescas, Fulgencio, et al; *Hacia una ciudad en Velocípedo: el papel de los niños como agentes esenciales del camino*. En revista de antropología experimental, N°16, 2016. PP 167- 181.

Filmografía

No son las bicicletas. Ricardo Poery; consultado marzo de 2017:

<https://www.youtube.com/watch?v=mP-ZVAp1AZE>

Guerra de ciclistas en las carreteras británicas. BBC; consultado en marzo de 2017:

<https://www.youtube.com/watch?v=UFikD2aAso4>

Cómo ser un buen ciclista. Canal Encuentro; consultado en marzo de 2017:

<https://www.youtube.com/watch?v=hcGXwTXEcmo&spfreload=10>

El contradictorio mercado de las bicicletas. La Jornada; consultado en marzo de

2017: <https://www.youtube.com/watch?v=vPAvMmrde4E>

Boxing gym. Frederick Wiseman; consultado en marzo de 2017

<https://www.youtube.com/watch?v=aenCXhF8Xgs>

Saving the Sound (a process). Jan-Holger Hennies; consultado en abril de 2017

<https://vimeo.com/144013838>

Me parezco tanto a ti. Luna Meran; consultado junio de 2017:

<http://diazdejuarez.com/me-parezco-tanto-a-ti-el-cortometraje-que-narra-las-aspiraciones-de-las-mujeres-indigenas-oaxaquenas/>

Por donde pasa el diablo. Realizadores del Equipo la Merced y Punto Ciego;

consultado en junio de 2017 <https://desinformemonos.org/la-merced-donde-pasa-diablo/>

Piernas de Oro. Alejandro Galindo, consultado julio de 2017

<http://peliculasreligiosasmx.blogspot.com/2013/07/piernas-de-oro.html>

Campeón ciclista. Fernando Cortés; consultados julio de 2017

https://www.youtube.com/watch?v=Tx2Dm_hcfR4&t=234s

Ponencia mesa uno en el Primer Foro de Antropología de la Bicicleta, Escuela Nacional de Antropología, llevado a cabo 15 y 16 de marzo

<http://www.enah.edu.mx/index.php/transmision-fab>

Odisea en el espacio. Stanley Kubrick. Consultado en marzo de 2017:

<https://www.youtube.com/watch?v=21wIXNBnliA>

Terminator, James Cameron. Consultado abril de 2017.

https://www.youtube.com/watch?v=2_4LjX5esss

Her. Spike Jonze. Consultado en marzo de 2014.

<https://www.youtube.com/watch?v=D-g7nG1aoxE>

Ex Machina. Alex Garland. Consultado en mayo de 2017.

<https://www.youtube.com/watch?v=1ngEVCSIPw8>

Anexo

Guía de entrevista

Esta guía ofreció tópicos clave y puntos de observación para las diferentes entrevistas que buscan dar profundidad a las respuestas. Las preguntas no se realizaron de forma literal, fueron planteadas en términos coloquiales con el fin de hacer amena la entrevista y construir un diálogo horizontal.

Asimismo el orden de los temas y la aplicación de la entrevista varió acorde a los tiempos del informante, el desarrollo de la conversación y el descubrimiento de hallazgos.

La realización de esta entrevista se pensó en un inicio como un elemento para marcar la pauta para el desarrollo del trabajo de campo, sin embargo esto no limita que el trabajo de campo sea completamente esquemático, ya que el investigador deberá de estar atento a temas y hallazgos importantes durante la grabación.

Historia de vida (perfil del informante)

Cuéntame un poco sobre ti, ¿qué edad tienes?, ¿a qué te dedicas?, ¿antes a qué te dedicabas?

¿Cómo está compuesta tu familia?, ¿cómo la definirías?

¿Cuáles son las cosas que más te gustan hacer y cuáles no tanto?

¿Hay algo que te preocupe en este momento?

¿Has pensado alguna vez cómo ha sido tu vida?, ¿cómo crees que ha sido?

¿Cómo es un día *normal* para ti, qué actividades haces cotidianamente?

Acercamiento a la bici

¿Me puedes contar cómo fue tu acercamiento a usar la bicicleta?, ¿por qué decidiste utilizarla en lugar de otras formas de transporte?

¿Hay una tradición de uso de la bicicleta en tu familia, amigos, colonia, etc.?

¿Desde cuándo usas la bici?

¿Qué fue lo que más te motivó a usarla?

¿Hubo algo que te hiciera arrepentirte de usar la bici?

Uso de la bici

¿Cuál es el uso principal que le das a tu bicicleta?, ¿qué otros usos le das?

¿Con qué frecuencia la usas?

¿De qué forma podrías sustituir el uso que le das a tu bici?

¿Qué pasaría si no pudieras contar con tu bicicleta para tus actividades cotidianas?

¿Cuáles son los principales lugares a los que vas en tu bici?

¿cuáles son tus rutas o caminos cotidianos?, ¿por qué eliges esos caminos?, ¿qué tomas en cuenta para transitar por ahí?, ¿usas avenidas principales, calles secundarias o ciclovías?, ¿cuáles consideras que son los caminos más peligrosos, por qué?

¿Cuáles son los caminos que más te gusta hacer en tu bici?

¿qué pasa cuando se descompone tu bici, tú la arreglas, le das mantenimiento o la llevas a un taller?

Percepciones ciclistas

En general, ¿qué cambios has notado desde que comenzaste a andar en bici hasta ahora? Pueden ser temas de aceptación de la bicicleta o ciclistas.

En general, ¿qué opinas del momento que estamos viviendo actualmente y cómo esto influye en el uso o no de la bicicleta?

¿Cómo persona que se mueve en bici dentro de la ciudad cuáles son tus preocupaciones?

¿Qué otros actores consideras que confluyen amigablemente o conflictivamente con los ciclistas?

¿Qué imagen crees que tengan las personas que no andan en bici de los ciclistas?

¿Conoces más gente que ande en bicicleta?, ¿qué opinión tienes de otros ciclistas?

¿Te gusta salir a andar en bici con otros?, ¿cómo es salir a rodar en grupo?, ¿por qué te gusta hacerlo?, ¿por qué no?

¿Me puedes contar una experiencia que recuerdes en tu bici?

¿Para ti qué significa tu bici?

¿Qué es lo que más te gusta de la bici?

¿Tú le das mantenimiento?

¿Consideras que andando en bici se perciben de manera distinta los lugares por los que andas?, ¿me puedes contar un ejemplo?

¿Cuáles crees que son los principales beneficios y perjuicios de andar en bici?