

# El ciclismo popular. Una práctica de desplazamiento y un campo de estudio por reconocer

RICARDO A. PINO HIDALGO

Departamento de Teoría y Análisis

Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Xochimilco

rapino@correo.xoc.uam.mx

## PALABRAS CLAVE

Ciclismo  
Movilidad urbana  
Sectores populares  
Bicicleta  
Prácticas de desplazamiento  
Transporte  
Sostenibilidad  
Investigación urbana

## KEYWORDS

Cycling  
Urban mobility  
Popular sectors  
Bicycle  
Travel practices  
Transport  
Sustainability  
Urban research

A partir de un trabajo de observación y registro etnográfico se plantea la necesidad de que tanto la academia, como el sector público y la sociedad civil reconozcan las prácticas de desplazamiento que los sectores populares realizan cotidianamente utilizando la bicicleta como medio de transporte; sin embargo, dicho reconocimiento pasa por una primera construcción conceptual del ciclismo popular, categoría que permite dimensionar no sólo una expresión de la movilidad, sino también una práctica cultural arraigada precisamente en los sectores populares del campo y la ciudad. Se insiste en la importancia de que el ciclismo se constituya en un campo de investigación fundamental de la investigación urbana, de tal manera que nutra la discusión pública que se nutre de otras perspectivas, si no menos importantes, si de carácter mucho más pragmático y acotadas a la importación de modelos de promoción del denominado ciclismo urbano.

From an ethnographic observation and recording work, the need arises for the academy, the public sector and civil society to recognize the displacement practices that the popular sectors carry out daily, using the bicycle as a means of transport; However, this recognition goes through a first conceptual construction of popular cycling, a category that allows us to measure not only an expression of mobility, but also a cultural practice rooted precisely in the popular sectors of the countryside and the city. The importance of cycling as a fundamental research field of urban research is insisted on, in such a way that it nourishes public discussion that feeds on other perspectives, if not less important, if of a much more pragmatic and bounded character to the import of models of promotion of the so-called urban cycling.



## INTRODUCCIÓN

Es en los últimos años que al fin tomó relevancia la preocupación y el interés por promover en las ciudades mexicanas el uso de la bicicleta como una alternativa de movilidad frente a un sistema de transportación urbana (público y privado) que se ha anquilosado por más de un siglo en un modelo basado primordialmente en la utilización de vehículos automotores de combustión interna (a pesar del uso de trenes y algunos autobuses eléctricos) y que, a pesar de presentar ya claras muestras de su agotamiento, aún no nos permite pensar en su extinción; por el contrario, podemos ver cómo *la industria y la cultura del automóvil* en particular, emprenden enormes esfuerzos para encontrar nuevas fórmulas que les permitan mantenerse una vez más por encima de los problemas urbanos y ambientales que se agravan persistentemente.

Si bien en la actualidad podemos constatar la confluencia de diversos actores sociales en torno a la promoción del llamado “ciclismo urbano”, y ello pudiera conducirnos a pensar que las “ciclo ciudades” son un hecho, no podemos dejar de considerar la dureza de la realidad socioeconómica, política y cultural que se impone y nos obliga a reconocer que los esfuerzos emprendidos, tanto por organizaciones de la sociedad civil y empresas privadas, como por algunos gobiernos locales, son todavía muy débiles para confrontar la fortaleza del petróleo, del motor, de la velocidad, del auto-móvil, es decir, de la movilidad automotora; así como de todo un sistema simbólico y material asociado a una visión del mundo que reiteradamente nos impone un discurso que busca desesperadamente un mejoramiento de sus condiciones y calidad de vida y que, paradójicamente, aún encuentra en el modelo automotriz un peligroso asidero.

En este sentido, y a pesar de que la creatividad, el compromiso y la persistencia de dichos actores es de gran importancia para la construcción de la nueva ciudad, la ciudad ciclista, habría que recordar que *el horizonte dibujado por La Utopía se delinea con el grueso y primario trazo del reconocimiento de la realidad*,<sup>1</sup> de esa realidad que nos impone desplazarnos en automóvil, abordar un taxi, comprar una motoneta o destinar más de dos horas diarias para llegar a nuestro lugar de trabajo, obligándonos a conside-

rar que los esfuerzos emprendidos aún son insuficientes.

Visto así, el reconocimiento de la realidad, de nuestra realidad, posibilita la formulación de una narrativa social y de una cartografía que puede orientarnos a la hora de trazar las rutas que habremos de recorrer para alcanzar la imagen-objetivo del “movimiento ciclero” que es mucho más ambiciosa de lo que se suele pensar, por lo que habrá de quedarnos claro desde este momento, que dicha imagen del futuro debe de construirse colectivamente, desde las bases sociales y culturales de nuestros territorios y, por su puesto, desde la cotidianidad de las prácticas culturales.

## RECONOCIMIENTO DE UN NUEVO

### CAMPO DE ESTUDIO

El *Diccionario de la Lengua Española* define el término *reconocimiento* como la “acción y efecto de reconocer o reconocerse” (RAE, 2016) y a su vez, establece cuatro acepciones principales para la palabra reconocer: “examinar algo o a alguien para conocer su identidad, naturaleza y circunstancias”, “establecer la identidad de algo o de alguien”, “examinar a alguien para averiguar el estado de su salud o para diagnosticar una posible enfermedad” y, “explorar de cerca un lugar para obtener una información determinada” (RAE, 2016); una definición más (no incluida en el diccionario) está asociada a una valoración pública de algo o alguien por su importancia o relevancia, es decir, cuando se hace un reconocimiento de ciertas cualidades. Así, cuando hablamos de *reconocer el ciclismo*, estamos diciendo que es necesario examinarlo, establecerlo, averiguarlo, diagnosticarlo y explorarlo, es decir: conocerlo y además valorarlo. Sin embargo, y a pesar de las carencias cognitivas existentes, ya conocemos el ciclismo, por lo que planteamos que el *reconocimiento del ciclismo* del que aquí hablamos, también da cuenta de la acción reiterativa del verbo Conocer expresada por el prefijo *Re*, es decir, *volver a conocer*.

Por lo tanto, utilizamos el término *reconocer*, como una forma de enfatizar la repetición o intensificación de la acción de *conocer*, y con ello pretendemos destacar el papel central que le damos al conocimiento reiterativo, continuo, inacabado: *Conocer lo desconocido y volver a conocer lo ya conocido* pero de manera intensificada, profundizada. La tentación de escribir *Re-Conocer* utilizando mayúsculas y el guion es fuerte, pero hemos optado por no violentar más la gramática y utilizar *reconocer* o *reconocimiento* bajo este entendido.<sup>2</sup>

Ahora bien, en términos de generación de conocimiento, no es difícil aseverar que el ciclismo aún no es un tema de investigación consolidado en México, basta con hacer un rápido rastreo en las principales revistas científicas para constatar que nuestros investigadores no han publicado suficientemente sobre este tema. Al hacer una búsqueda de artículos que incluyan en su título las palabras “bicicleta” y “ciclismo” en el Sistema de Información Científica de la *Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal (Redalyc)* y el *Scientific Electronic Library Online (SciELO)*, encontramos en el caso de *Redalyc* un total de 35 artículos para la primera y 19 para la segunda, mientras que en la biblioteca de *SciELO* se encontraron 33 artículos para “bicicleta” y 31 para “ciclismo”.<sup>3</sup>

En ambos casos, nos parece un número bastante reducido para una temática que se encuentra hoy en la esfera pública y que está directamente relacionada con temas fundamentales como la movilidad y la sustentabilidad. Si consideramos que el rastreo de *Redalyc* se hace en 1,153 revistas de una región geográfica tan amplia, y *SciELO* lo hace en una base de datos de 1,249 revistas, los resultados son preocupantes. Al filtrar los registros por el lugar de origen de las revistas, los datos se dispersan geográficamente y disminuye radicalmente el número de trabajos

<sup>2</sup> Todos los subrayados son nuestros.

<sup>3</sup> La búsqueda se realizó durante el primer semestre de 2017. Adicionalmente realizamos el mismo ejercicio en otras revistas no incluidas, destacando por ejemplo la *Revista Ciudades* con cero registros para ambos vocablos. Para establecer un margen de comparación: “espacio público” arrojó 339 trabajos en *Redalyc* y 134 en *SciELO*. No se incluyen libros u otras publicaciones, siendo que las revistas científicas son en sí un indicador reconocido de la producción académica.

que se publicaron en México; así, *Redalyc* reporta cinco artículos para “bicicleta” y uno para “ciclismo”, mientras que *Scielo* sólo un artículo para el primer caso y ninguno para el segundo. Adicionalmente, destaca que la gran mayoría de los trabajos se encuentran concentrados en revistas especializadas en medicina, salud, educación física y deporte, siendo realmente excepcionales los artículos en revistas de ciencias sociales y humanidades.

Una posible explicación de lo anterior es que las revistas científicas mexicanas consideradas en estos dos buscadores no suelen interesarse por artículos referidos al ciclismo o la bicicleta, dado que no los consideran aspectos relevantes de la realidad y la problemática nacional y/o regional, otra posibilidad es que el desinterés provenga precisamente de los investigadores mexicanos que no han podido ver en ellos un campo de investigación suficientemente significativo para sus intereses académicos; en cualquiera de los dos casos, nos encontramos frente a una escasez de conocimientos que repercute directamente en la definición y resolución de problemas socio-ambientales contemporáneos que se están subvalorando o negando.

A pesar de lo anterior, la sociedad civil ha logrado posicionar significativamente al ciclismo en la esfera pública urbana de los últimos años, lo que nos permite sostener que es urgente abrir espacios en la academia para la generación de conocimiento en torno al ciclismo en todas sus expresiones, que se recojan y generen conocimientos que permitan dimensionar la compleja problemática social, territorial y ecológica asociada a esta práctica, es decir, que posibilite *construir un campo de conocimiento que trascienda las aproximaciones de corte pragmático* que reducen el ciclismo urbano al trazo de ciclistas, la adopción de sistemas de bicicletas públicas o la promoción de paseos dominicales.

La conformación de un campo de estudio, así como de líneas de investigación en torno al ciclismo y la bicicleta es de suma importancia para nutrir la elaboración de políticas públicas, la planeación y el diseño urbanos, tan necesarios para expandir el ciclismo en las ciudades y los pueblos; para sostener las propuestas tecnológicas y de diseño de vehículos no motorizados, mobiliario urbano, accesorios y demás elementos de la cultura material vinculada a la bicicleta o; el desarrollo de centros de investigación

aplicada, así como laboratorios de experimentación de *nuevas ciclo-tecnologías*.

Visto así, sin conocer y reconocer la realidad del ciclismo mexicano contemporáneo o sus expresiones históricas, la promoción del ciclismo urbano puede reducirse a la importación de modelos y a la réplica de “buenas prácticas”, que si bien, nutren la buena imagen de las autoridades locales en turno, simplifican la realidad socio-ambiental y homogenizan las ciudades, reproduciendo esos espacios que Marc Augé (2008) caracterizó en su momento como *No Lugares*, es decir, espacios desprovistos de identidad, de relaciones sociales y ahistóricos, propios de una *sobremodernidad* (expresada por la superabundancia espacial y de acontecimientos y de individuación de las referencias sociales); y que bajo el argumento de hacer “ciudades sustentables” o “ciclociudades”, se instalan acríticamente sin considerar las particularidades de los territorios del Sur.

#### Brevísimo paréntesis metodológico

La reflexión tanto de los apartados anteriores como de los siguientes, se desprende de un amplio proceso de observación y registro etnográfico hecho al menos durante los últimos diez años en Xochimilco nuestro campo de observación y espacio urbano inmediato, cotidiano, vital; aunque también en otras delegaciones y municipios del sur oriente de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM). En términos metodológicos optamos por observar la cotidianidad del entorno más inmediato en el que nos desenvolvemos, ya que consideramos importante y por lo tanto válido, realizar una lectura de los procesos urbanos desde una perspectiva que, partiendo del análisis de la vida cotidiana en un territorio particular, incluya nuestra propia experiencia, la cual consideramos no es singular sino compartida con un amplio sector de la población de esta ciudad e incluso otras.<sup>4</sup>

Con ello queremos reiterar que el investigador del territorio no está exento de los problemas que estudia, por el contrario, es parte de ellos; de ahí que una reflexión de

su propia experiencia también pueda aportar algunos elementos significativos para el entendimiento de procesos colectivos. Ya Marc Augé lo ha plateado y ejercitado en múltiples ocasiones, dando cuenta de las posibilidades analíticas de lo que podríamos denominar una reflexión cultural de la experiencia propia:

No se puede descartar que el antropólogo, siguiendo el ejemplo de Freud, se considere como un nativo de su propia cultura, en suma, un informante privilegiado, y se arriesgue a algunos ensayos de autoanálisis (Augé, 2008: 45).

Si bien, aquí no exponemos nuestra experiencia, si damos cuenta de un contexto urbano que nos es propio, que es compartido con los actores sociales aquí citados, es decir, nuestra observación y registro de *etnografía visual* se ha dado en colonias, barrios y pueblos donde el uso de la bicicleta es una práctica común, donde la “bici” se ha constituido en un elemento indispensable para la realización de las actividades diarias de las familias.<sup>5</sup> De ahí que para dar cuenta del uso cotidiano de la bicicleta en las ciudades y pueblos es necesario colocarse o descolocarse de los tradicionales métodos y técnicas de investigación, para ello las aproximaciones etnográficas y la antropología visual en particular nos han sido de gran ayuda, ya que hemos privilegiado la observación y la imagen. Partimos de entender que para documentar estos usos necesitamos afinar la mirada y salir a la calle a buscar a los ciclistas porque, cómo hemos dicho en otro momento:

...los usuarios de la bicicleta no están en su domicilio esperando al encuestador, sino que están pedaleando afuera, entre los coches y, para poder abordarlos y asirlos en una imagen fija, hay que perseguirlos, alcanzarlos para saber a dónde van, qué distancias recorren, qué llevan consigo, dónde dejan su bici, etc. (Pino, 2011a: s/n).

<sup>4</sup> Ruth Pérez López (2011) reunió una rica variedad de testimonios de ciclista de la Ciudad de México en los que dan cuenta de sus experiencias, vivencias y anécdotas agrupadas en 12 temas transversales al ciclismo urbano.

<sup>5</sup> En otros trabajos (Pino, 2011a y 2011b) hemos dado cuenta de una expresión territorial del ciclismo popular y que encuentra correlato con la expresión Pueblo Bicyclero, misma que hemos utilizado para referirnos a un conjunto amplio de poblados que localizados en la ZMVM, se pueden caracterizar por concentrar un número significativo de usuarios de la bicicleta.

De ahí que la propuesta analítica aquí esbozada sea una primera lectura de la vida cotidiana de un sector de los ciclistas de esta metrópoli, de sus prácticas culturales insertas en la complejidad de la movilidad y la economía populares. Sin embargo, no nos detenemos demasiado en la discusión teórico-metodológica en torno a la vida cotidiana, por el momento nos basta con dar cuenta de los hallazgos empíricos y su caracterización.

### EN BUSCA DEL CONCEPTO

Actualmente, el *Diccionario de la Lengua Española* define *ciclismo* simplemente como el “deporte que se practica montando en bicicleta” (RAE, 2017) y hace apenas algunos años lo definía como el “deporte de los aficionados a la bicicleta o al velocípedo” (RAE, 2001), reduciendo el amplio contenido de esta actividad a su dimensión deportiva, que si bien es muy importante y significativa, no absorbe la totalidad de sus posibilidades semánticas.<sup>6</sup> A pesar de ello, en estos quince años que separan a ambas definiciones, podemos ver un cambio significativo al abandonar las nociones de “aficionado” (que excluye a los deportistas profesionales del ciclismo) y “velocípedo” (palabra en total desuso), sin embargo, consideramos que es necesario ampliar esta definición para incorporar otros contenidos.

Por el momento proponemos entender el *ciclismo* como una *práctica de desplazamiento*, una forma particular y habitual de la movilidad cotidiana que realizan las personas en un territorio, es decir, *la práctica de desplazamiento que realiza una persona o grupo utilizando una bicicleta o alguna de sus variantes tecnológicas (independientemente del número de ruedas y de si utiliza pedales o manivelas), siempre y cuando no involucre un motor y esté accionado por la fuerza humana.*<sup>7</sup> Entender así al ciclismo, como una *práctica de desplazamiento* pero condicionada al

uso de cierto tipo de vehículos no motorizados, permite abrir el concepto más allá de los fines deportivos a los que la Real Academia Española lo acota, pero sin excluirlos; así, el ciclismo es una práctica que realiza un sujeto (individual o colectivo) para desplazarse independientemente de las motivaciones u “obligaciones” que propician su movimiento.

Al hablar de una *práctica de desplazamiento*, estamos aceptando la estrecha relación que guarda el ciclismo con la movilidad cotidiana, sin que se reduzca a ésta, es decir, si bien el ciclismo es una forma particular de desplazamiento en el conjunto de la movilidad de la población (la forma que está condicionada por el uso de la bicicleta), la trasciende al incluir formas de desplazamiento no cotidianas, poco frecuentes o excepcionales, y que no responden al modelo pendular Origen-Destino de los recorridos del día a día, tal es el caso del ciclismo deportivo o recreativo y otras formas colectivas o individuales.<sup>8</sup>

Sin embargo, como veremos más adelante, el ciclismo en tanto práctica de desplazamiento va más allá de la movilidad y se coloca en lo que Pierre Mayol (2010) define como *práctica cultural*, es decir, una manera particular de hacer cultura, una *operación cotidiana* diría De Certeau (2010).

... ésta es el conjunto más o menos coherente, más o menos fluido, de elementos cotidianos concretos (un menú gastronómico) o ideológicos (religiosos, políticos), a la vez dados por una tradición (la de una familia, un grupo social) y puestos al día mediante comportamientos que traducen en una visibilidad social fragmentos de esta distribución cultural [...]. Es “práctica” lo que es decisivo para la *identidad* de un usuario o de un grupo, ya que esta identidad le permite ocupar su sitio en el tejido de relaciones sociales inscritas en el entorno (Mayol, 2010: 8).

De ahí que una mirada persistente y atenta del uso de la bicicleta nos permita advertir los riesgos de hablar del ciclismo en singular, dado que son diversas y múltiples las condiciones socio-demográficas, las características espacio-temporales y las posibilidades socio-culturales que posibilitan su uso, por lo que partimos en primera instancia del reconocimiento de la diversidad de expresiones del ciclismo, donde el ciclismo urbano (noción hoy ampliamente difundida, aunque poco discutida) agrupa un importante número de éstas, aunque omite otras.

*Paradójicamente, es esta diversidad de expresiones del ciclismo la que buscamos rescatar y considerar con esta propuesta conceptual primaria y unitaria del ciclismo;* si bien es necesario reconocer y caracterizar cada una de sus expresiones, nos negamos a separarlas, a utilizar una noción distinta para cada una de ellas; por el contrario, enfatizamos que *es de suma importancia entender el ciclismo como una unidad que engloba sus expresiones particulares.* Reconocer la heterogeneidad interna del ciclismo es de gran importancia para su comprensión, por ello es conveniente expresar semánticamente tal riqueza sin que ello implique la introducción de otros términos, lo cual es posible al adjetivar cada una de sus especificidades; así, podemos hablar del ciclismo deportivo, del recreativo, el urbano o el rural, todos englobados bajo *la denominación unitaria de ciclismo.*

Es por ello que, cuando hablamos del *reconocimiento del ciclismo* estamos refiriéndonos al estudio que nos permita averiguar, explorar, examinar, establecer, identificar y valorar *el conjunto de relaciones y procesos socio-ambientales que están vinculados a una práctica de desplazamiento concreta que realiza un sector de la población en un territorio definido, en el que se explicita la incidencia de diversos aspectos socio-bio-geográficos que condicionan en mayor o menor medida dicha práctica, enfatizando la dimensión territorial en la que se manifiestan las repercusiones socioculturales y ambientales del ciclismo.* Desde esta perspectiva, el ciclismo queda acotado por el territorio que lo contiene, lo condiciona y lo expresa, imprimiéndole una particularidad espacio-temporal.

### EL CARÁCTER POPULAR DEL CICLISMO

La adjetivación de esta práctica de desplazamiento nos permite caracterizar y agrupar di-

<sup>6</sup> Sin embargo, no podemos soslayar el hecho de que en la literatura sobre ciclismo predomine la dimensión deportiva del ciclismo.

<sup>7</sup> El mismo *Diccionario de la Lengua Española* definía el término *bicicleta* como “Vehículo de dos ruedas de igual tamaño cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de dos piñones y una cadena” (RAE, 2001) y recientemente como “Vehículo de dos ruedas, normalmente de igual tamaño, cuyos pedales transmiten el movimiento a la rueda trasera por medio de un plato, un piñón y una cadena” (RAE, 2017).

<sup>8</sup> En los estudios de transporte y movilidad se suele utilizar el término “práctica de desplazamiento” como una forma particular del conjunto de la movilidad cotidiana (Casado, 2008) o como la movilidad misma (Gutiérrez, 2012); esta última autora plantea la movilidad como la *práctica social de desplazamiento*, diferenciada del objeto de estudio que a su parecer es el viaje, así una *práctica de viaje* es la “resultante de las representaciones, opciones y elecciones de desplazamiento de un grupo social” (Gutiérrez, 2012: 66), concepción cercana a lo que nosotros entendemos por práctica de desplazamiento.

versas expresiones del ciclismo, tal es el caso del *ciclismo popular*, que si bien tiene una clara presencia en las ciudades, también es una práctica fundamental en las áreas rurales o semi-rurales. *El ciclismo popular agrupa un conjunto de expresiones cotidianas, ordinarias, así como otras modalidades de desplazamiento que podemos identificar como extra-ordinarias.*<sup>9</sup> Desde nuestra perspectiva, el reconocimiento del ciclismo popular es de suma importancia si se quiere dimensionar la incidencia sociocultural que tiene el ciclismo en nuestras ciudades y pueblos. A pesar de que lo popular presenta unas dificultades teóricas mayúsculas y un problema metodológico a la hora de hacer su constatación empírica, hemos optado por el uso de dicha noción debido a que posibilita englobar un amplio espectro tanto de prácticas, como de cargas simbólicas, que nos permiten reconocer unos rasgos propios, diferenciados del ciclismo desarrollado por otros sectores de la población.

Al tratar de conceptualizar el *carácter popular del ciclismo* podemos reproducir abiertamente alguna de las tres perspectivas que García Canclini (1984 y 2001) consideró que han dominado gran parte de los estudios sobre el pueblo; sin embargo, aceptamos la dificultad que representa el no adoptar en algún sentido una visión romántica, positivista o gramsciana.

Siguiendo a Canclini, hemos de reconocer que al intentar caracterizar lo popular solemos colocarlo en uno de los extremos de al menos tres dualidades: *tradicional-moderno, subalterno-hegemónico e inculto-culto*. Partiendo de estos supuestos pareciera que: 1) las culturas populares están referidas a un conjunto de prácticas, imágenes, bienes e ideas propias de un sector de la población que es concebido como depositario de unas tradiciones que “aún sobreviven” y que se encuentran en riesgo de perderse, por lo que resulta necesario rescatarlas; 2) el sector popular se encuentra en una relación de dominio frente a otros sectores que están mejor posicionados en la estructura

socioeconómica, por lo que a nivel político es conveniente diseñar mecanismos de inserción social, de apoyo económico o de asistencia y; 3) con respecto a su oposición a lo culto, parecería que cuentan con sus propios códigos estéticos y tecnológicos para la producción de su *cultura material*, la cual no se ajusta a los patrones, tendencias y estilos promovidos por el arte culto, de ahí que se distingan las altas y bellas artes de las artesanías como producto de la creación popular (García, 1984).<sup>10</sup>

Visto así, las políticas dirigidas a los sectores populares se debaten entre un *conservacionismo* y un *mesianismo* que los coloca en una condición de sujetos pasivos, desprovistos de capacidades transformadoras de su realidad; por el contrario, suscribimos la necesidad de reconocer mínimamente el dinamismo propio de cualquier cultura o subcultura: “las culturas populares son resultado de una *apropiación desigual* del capital cultural, una *elaboración propia* de sus condiciones de vida y una *interacción conflictiva* con los sectores hegemónicos” (García, 1984: 63).

De esta manera, los sectores y las culturas populares y, por extensión el ciclismo popular, no se ajustan totalmente a esta premisa, por el contrario, lo que podemos constatar es precisamente lo que Canclini ha denominado como *procesos de hibridación*, es decir, el entrecruzamiento de expresiones que conjugan lo tradicional con lo moderno, lo hegemónico con lo subalterno y que adoptan formas entremezcladas de arte con producción artesanal, dando por resultado *culturas híbridas*:

...entiendo por *hibridación procesos socio-culturales en los que estructuras o prácticas discretas* [con mayor homogeneidad], que

*existían en forma separada, se combinan para generar nuevas estructuras, objetos y prácticas* (García, 2001: III).<sup>11</sup>

De ser así, ¿por qué insistir en una caracterización de un ciclismo popular si éste es un producto de la hibridación cultural? Porque si bien las culturas contemporáneas no se presentan bajo formas puras, tampoco son una mezcla homogénea que diluye totalmente los rasgos que la constituyen, por el contrario, es posible identificar el predominio de algunos componentes culturales, económicos, políticos o sociales que reconocemos como característicos, en este caso, de lo popular; de ahí que consideremos factible identificar expresiones culturales que están predominantemente (no exclusivamente) presentes entre los sectores populares y que, en otros sectores de la población no tienen la misma importancia y fortaleza.

Lo popular, por lo tanto, no puede designar para nosotros un conjunto de objetos (artesanías o danzas indígenas), sino una posición y una acción. No podemos fijarlo en un tipo particular de productos o mensajes, porque el sentido de unos y otros es constantemente alterado por los conflictos sociales. Ningún objeto tiene garantizado eternamente su carácter popular porque haya sido producido por el pueblo o éste lo consuma con avidez; el sentido y valor populares se van conquistando en las relaciones sociales. Es el uso y no el origen, la posición y la capacidad de suscitar actos o representaciones populares, lo que confiere esa identidad (García, 1984: 198).

Entendido así, es la apropiación particular que hacen los sectores populares de lenguajes, objetos, creencias, rituales, actividades económicas, lugares y relaciones, lo que define las fronteras de su otredad frente a unos sectores socioeconómicos y culturales con una elaboración material y simbólicamente diferenciada. Así, coincidiendo con la apuesta que hace la ecología social latinoamericana por los sectores populares, consideramos que es en ellos donde podemos identificar el predominio de una población empobrecida, ocupando áreas urbanas centrales y deterioradas o periféricas e inacabadas, deficitarias de servicios públicos,

<sup>9</sup> Las expresiones que van más allá de lo ordinario en el ciclismo popular son prácticas de desplazamiento que presentan una ocurrencia y temporalidad distinta y que se alejan sustancialmente de los desplazamientos pendulares, tal es el caso del ciclismo asociado a las peregrinaciones por ejemplo y que estamos desarrollando en otro trabajo.

<sup>10</sup> Para romper con los tres sistemas de oposiciones: moderno-tradicional, hegemónico-subalterno y culto-inculto sobre los que se ha construido una concepción monolítica de las culturas populares, García Canclini considera necesario atender a las siguientes refutaciones: 1) el desarrollo moderno no suprime las culturas populares tradicionales; 2) las culturas campesinas y tradicionales ya no representan la parte mayoritaria de la cultura popular; 3) lo popular no se concentra en los objetos; 4) lo popular no es monopolio de los sectores populares; 5) lo popular no es vivido por los sujetos populares como complacencia melancólica con las tradiciones y; 6) la preservación pura de las tradiciones no es siempre el mejor recurso popular para reproducirse y reelaborar su situación (García Canclini, 2001).

<sup>11</sup> Cursivas del autor.

resistiendo el embate de las políticas neoliberales que desmantelan aceleradamente los sistemas de seguridad social y privatizan la ciudad y sus condiciones materiales básicas. Son los sectores populares a quienes va dirigido el asistencialismo público y privado, sobre ellos es que recaen sustancialmente los estragos de los desastres socio-naturales, de las crisis económicas, el extractivismo y el despojo.

Pero, a pesar de esto, son ellos, en muchos sitios, los depositarios de las más antiguas tradiciones indígenas, y en otros, los generadores de nuevos conocimientos, de cómo relacionarse con los ecosistemas autóctonos. Y finalmente, en ellos se han generado en muchos casos, la convocatoria, el vigor, la constancia, y la representatividad necesaria, como para que cualquier ensayo alternativo pueda fructificar. Es entonces entre esos sectores que parecen abrirse los caminos más prometedores para un cambio en los estilos de relaciones (Gudynas y Evia, 1991: 46).

A partir de estas observaciones es que consideramos relevante identificar las expresiones particulares del ciclismo practicado por estos sectores, *un ciclismo arraigado precisamente en barrios y colonias populares de nuestras ciudades, así como en los pueblos rurales y semirurales*. Referirnos a la territorialidad del ciclismo popular como *arraigo* implica reconocer que en estos territorios el ciclismo “echó raíz” una vez que el uso de la bicicleta superó su fase introductoria y elitista (propia de cualquier nueva tecnología) encontró un lugar especial allí donde los sistemas de transporte público han sido claramente deficitarios y la industria y cultura del automóvil aún tiene una presencia menor, aunque creciente.<sup>12</sup>

De ahí que nuestro reconocimiento del ciclismo popular pase por un amplio ejercicio de observación y documentación en diferentes niveles y con ciertas aproximaciones metodológicas que nos han permitido constatar que dicha práctica se expresa al

menos en dos grandes grupos: por un lado, podemos reunir las expresiones individuales que responden a intereses particulares, aunque compartidos por una porción significativa de la población y que constituyen un aporte considerable y directo a la movilidad cotidiana, *ordinaria*; mientras que, por el otro, están las expresiones colectivas que responden a intereses comunes y que en gran medida se manifiestan de manera cíclica irrumpiendo de forma *extraordinaria* en el territorio, a través de una convivencia festividad singulares.<sup>13</sup>

### EXPRESIONES ORDINARIAS DEL CICLISMO POPULAR

Bajo la denominación de *expresiones ordinarias del ciclismo popular estamos englobando un amplio conjunto de prácticas de desplazamiento en bicicleta caracterizadas por ser habituales, por su inserción clara en la cotidianidad de la movilidad urbana o rural realizada por los sectores populares*; son *ordinarias* por representar un lugar común en la vida diaria, por manifestarse todos los días en las calles, avenidas y carretas de pueblos, barrios y colonias populares. En tanto común o habitual, el ciclismo aquí resaltado, suele pasar desapercibido ante la mirada distraída del investigador social que se encuentra más preocupado por el elevado número de pasajeros movilizados por la transportación colectiva o masiva o, por la magnitud de las largas distancias recorridas y por los prolongados tiempos invertidos en la realización de los desplazamientos pendulares; es decir, por los macro datos de la movilidad. Nuestro interés se distancia de dicha perspectiva, aunque no la puede ignorar: es una realidad palpable y preocupante de la cotidianidad de las grandes ciudades latinoamericanas;

sin embargo, el énfasis que guía nuestra revisión y análisis está puesto en *otras expresiones de la cotidianidad*.

Destacamos el papel que juega la bicicleta en la vida diaria de los individuos y las familias y que se ha constituido en un medio privilegiado de interacción con el territorio inmediato a sus hogares: los lugares de trabajo, la escuela, el parque, etc.

Hacer referencia a la vida cotidiana es hablar de la sociabilidad básica del individuo, las familias o los grupos, expresada en las conductas y actividades más inmediatas realizadas día con día y subsumidas en las estructuras sociales constituidas en el largo plazo (Salazar, 1999: 13).

Desde esta perspectiva, el vínculo entre bicicleta y vida cotidiana en los sectores populares, permite reconocer un amplio y diversificado conjunto de expresiones de una práctica de desplazamiento que si bien incluyen el traslado personal desde un origen hasta un destino, lo trascienden, al incluir desplazamientos en bicicleta que los instrumentos de medición comunes no consideran. En lo subsiguiente, proponemos una caracterización de dos de las expresiones más difundidas: el *ciclismo pendular* exclusivamente vinculado al traslado de una persona, donde la bicicleta solamente cumple la función de vehículo ágil, económico y funcional y; el *ciclismo de subsistencia*, donde dicho artefacto además de ser un medio locomoción es una herramienta de trabajo.

### Ciclismo pendular

Sin lugar a dudas la expresión más difundida del ciclismo popular es precisamente aquella que tiene como única finalidad el movilizarse por la ciudad u otros territorios para la realización de diversas actividades, en su gran mayoría económicas, aunque también involucra actividades escolares, de esparcimiento, de socialización, así como las relacionadas con la salud. Es el tipo de desplazamiento que los estudiosos del transporte y la movilidad, así como las Encuestas Origen-Destino (EOD) recogen e incluyen bajo la denominación de viajes/persona/día y que responden a unos motivos o propósitos de viaje (regresar al hogar, ir a trabajar, ir a la escuela, ir a realizar compras, etc.).

El *ciclismo pendular* es parte de la movilidad que se lleva a cabo en días hábiles,

<sup>12</sup> La Encuesta Origen-Destino (EOD) de la ZMVM 2007 calculó que de los 434 mil viajes de un solo tramo realizados en bicicleta, 59% se originaron en los 50 distritos de mayor incidencia, localizados en los municipios y delegaciones del norte y sur oriente, caracterizados por albergar a los sectores populares (INEGI, GDF, GEM, 2008).

<sup>13</sup> Felice Gimondi reconoce en el *Prólogo* al trabajo de Francesco Baroni (2008) que “Fuera del mundo de la competición, la bicicleta también ha sido utilizada como medio de desplazamiento y de transporte hasta hace algunos años (y lo sigue siendo en algunas zonas del mundo). La utilizaban sobre todo los sectores más populares [...]” (Gimondi, 2008: 7). Por su parte, Augé (2009) en *Elogio de la bicicleta*, enfatiza el vínculo vida cotidiana y mito deportivo a partir de la experiencia francesa y que, en México difícilmente puede establecerse (en otro trabajo abordaremos la expresión deportiva del ciclismo), aunque ciertamente, es en los sectores populares donde el ciclismo deportivo ha tenido una presencia mayoritaria, de donde se ha nutrido el ciclismo de ruta por ejemplo, que es sin duda la modalidad con mayor número de deportistas en México.



Figura 1. Ciclista. Fotografía: Ricardo A. Pino Hidalgo (2013).



Figura 2. Ciclista. Fotografía: Ricardo A. Pino Hidalgo (2011).

aunque en las últimas décadas se ha ampliado a los sábados, es un desplazamiento indefectiblemente de ida y vuelta, de ahí que lo consideremos como un movimiento pendular que tiene su origen en el hogar al cual se regresa. En particular el ciclismo pendular de los sectores populares guarda una estrecha relación con lo que se suele referir en la literatura especializada como *commuting*, es decir, la movilidad cotidiana de la fuerza de trabajo desde su lugar de residencia al trabajo y viceversa; al respecto Boris Graiz-

bord (2008) aclara que este aspecto de la movilidad "implica a la población diurna del lugar, es decir, a la población en su lugar de empleo. [...] el *commuting* se refiere a flujos en un momento determinado" (Graizbord, 2008: 108), distinguiéndola enfáticamente de las migraciones.

Esta expresión reproduce la tendencia descrita por las EOD en tanto que se realiza sustancialmente para ir a trabajar, el gran motivo de viaje que en la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) ha absor-

bido históricamente alrededor del 25% de los desplazamientos en las últimas tres encuestas (1983, 1994 y 2007), representando el segundo motivo de viaje más importante después de regresar a casa (Connolly, 2009). Hacia el año 2007 la EOD de la ZMVM estimaba que de los 6 millones 805 mil viajes que se realizaban en transporte privado utilizando un solo modo, 6.4% se realizaban en bicicleta, es decir, 433,981 viajes. A pesar de todo ello, los viajes diarios realizados por una persona en bicicleta, muestran una singularidad que desde nuestra perspectiva es necesario relevar, dadas las formas concretas en que se realizan, y que las alejan sustancialmente de los desplazamientos pendulares realizados en automóvil, en autobús o tren urbano.

Para los sectores populares ir a trabajar en bicicleta implica realizar un esfuerzo físico adicional al consumido en la jornada laboral, el cual se traduce en un ahorro en el gasto, pero descarta la posibilidad de ampliar las horas de sueño durante el traslado, como suelen hacerlo quienes viajan en autobús, microbús o metro, de igual manera imposibilita hacer un viaje cobijado y protegido por la carrocería del automotor, por el contrario, en bicicleta se viaja con el aire y el frío de frente, con la lluvia o el calor encima, con la intemperie a cuestas.

Entre los trabajadores del sector popular se encuentra la gran mayoría de los trabajadores manuales ya sea de la producción fabril, de la construcción o del sector servicios, por lo que sus desplazamientos suelen realizarse llevando consigo algunos implementos de trabajo y la comida del medio día, ya sea en una mochila a la espalda o las propias herramientas en una parrilla trasera. De esta manera, entre el flujo vehicular se desplazan por las mañanas los obreros y los trabajadores que van a cortar el jardín, reparar tuberías averiadas, pintar paredes, realizar instalaciones eléctricas, afilar cuchillos, colocar pisos..., en fin, a realizar labores a domicilio, ejerciendo viejos oficios trashumantes que nos recuerdan las antiguas estampas de "tipos mexicanos" elaboradas por pintores y fotógrafos del siglo XIX.

Este primer movimiento matutino al trabajo se completa con el retorno vespertino o nocturno a casa, la imagen es la misma, la velocidad de desplazamiento es menor, el cansancio mayor, sin embargo, no hay posibilidad de interrumpir la dinámica pendular

del viaje en bicicleta, no hay posibilidad de cambiar de modo de transporte, ni si quiera de ruta dado que la que se ha trazado es la que garantiza disminuir a su máxima expresión las distancias recorridas, los tiempos invertidos y el esfuerzo empleado. De esta manera, los trabajadores ciclistas que no ostentan sus implementos de trabajo pueden ser confundidos con otros ciclistas pendulares como los estudiantes, o cualquier otro ciclista que se desplaza para realizar compras, acudir al médico o a una cita personal.

### Ciclismo de subsistencia

Entre esas posibilidades que desata la bicicleta en su uso cotidiano, está la de insertarse de lleno en la economía, pero no en las estadísticas e indicadores macroeconómicos (aunque ahí también tiene un modesto lugar), sino en la economía doméstica, familiar, pero también en una economía un poco más amplia que bien podríamos considerar como *economía de proximidad*, aludiendo a la cercanía entre los espacios habitacionales y aquellos en los que se posibilita una parte de la reproducción de la población. Los sectores populares han encontrado en la bicicleta un artefacto indispensable para la generación de ingresos personales y familiares, lo que la coloca en un lugar distinto al del simple vehículo para la movilidad. En el cruce entre economía y vida cotidiana se ubica el *ciclismo de subsistencia*, es decir, la práctica de desplazamiento cotidiano en bicicleta que busca generar ingresos económicos que permitan al ciclista y su familia subsistir en un medio caracterizado por la precarización de la vida, ingresos que en ocasiones son un complemento, mientras que otras se constituyen como el único medio para subsistir.

El ciclismo de subsistencia da cuenta de un conjunto de formas singulares que en ocasiones van más allá de la movilidad misma al incluir paradójicamente, *un momento de inmovilidad* que es crucial, ya que ciertas actividades económicas no se realizan precisamente durante el desplazamiento, sino en las pausas que se hacen en el camino, es decir, es necesario detener la marcha para poder trabajar, es un ciclismo de trabajo donde la bicicleta además de ser un medio para moverse al trabajo, es el medio de trabajo: la herramienta.

Quizá la expresión más difundida e incluso más antigua en nuestras ciudades sea, después de los vendedores ambulantes, la



Figura 3. Repartidor. Fotografía: Ricardo A. Pino Hidalgo (2004).



Figura 4. Repartidor. Fotografía: Ricardo A. Pino Hidalgo (2004).

del *repartidor a domicilio* que ha acompañado a la expansión urbana tratando de contrarrestar el alejamiento impuesto por la especialización de los usos del suelo que separa constantemente los comercios y los servicios domésticos de las viviendas. El reparto de productos utilizando una bicicleta ha sido una actividad económica que ha posibilitado a un número indefinido de personas (principalmente jóvenes y sustancialmente hombres) hacerse de un salario y/o de una propina por la realización de un servicio

que abona a la comodidad de los residentes de las áreas habitacionales que ven de esta manera una forma de reducir el número de viajes que realizan cotidianamente.

“Entregamos a domicilio”, es la leyenda que se lee en el exterior de algunos pequeños y medianos establecimientos comerciales y/o de servicios que ofrecen esta posibilidad, comúnmente sin costo alguno; así, farmacias, carnicerías, recauderías, pollerías, tiendas de abarrotes, cocinas económicas y otros más, llevan a los hogares productos



Figura 5. Comerciante. Fotografía: Ricardo A. Pino Hidalgo (2016).



Figura 6. Comerciante. Fotografía: Ricardo A. Pino Hidalgo (2004).

de consumo inmediato; mientras que tlapalerías, tintorerías y vidrierías por ejemplo, atienden necesidades menos acuciantes; incluso proveen de bienes intermedios a fondas, restaurantes o talleres mecánicos en el caso de las refaccionarias automotrices.<sup>14</sup>

Una segunda expresión del ciclismo de subsistencia está determinada por las recurrentes crisis económicas y el desempleo generalizado que ha orillado a un importante número de habitantes de la ciudad la informalidad laboral y salir a la calle, una vez más, a vender diversos productos; sin embargo, ahora el comercio callejero ha adquirido una modalidad diferente al “tianguis”, al no recurrir a la colocación de un puesto temporal o semi-fijo en la vía pública, sino adoptar la estrategia del vendedor que deambula de un lugar a otro buscando compradores. La singularidad de estos vendedores ambulantes es precisamente la utilización de una bicicleta o un triciclo, pero una vez más, la utilización de estos vehículos no se limita a la transportación de la mercancía, por el contrario, se constituyen de alguna manera en el puesto mismo para la exhibición de la mercancía.<sup>15</sup>

La incorporación de la bicicleta y el triciclo ha sido de gran ayuda para poder llegar a los sitios de concentración de clientes potenciales, tal es el caso de los vendedores de “tacos de canasta”, quienes posiblemente hayan sido de los primeros en montar su puesto en una bicicleta. Esta expresión del comercio ambulante se ha diversificado en lo que se refiere a los productos ofertados, de tal manera que en la ciudad constantemente nos encontraremos con vendedores de tamales, dulces, paletas, helados, etc., de ahí que escuelas, centros de salud, plazas públicas, oficinas y otros sitios de gran afluencia de personas nos permitan observar esta expresión momentáneamente inmóvil del ciclismo.

<sup>14</sup> Posiblemente la imagen icónica del ciclismo repartidor es la del repartidor de periódicos de mediados del siglo XX que carga en una parrilla una enorme pila de periódicos, y que varios de los grandes fotógrafos mexicanos lograron capturar en su trayecto del centro distribuidor a algún sitio donde los voceadores lo aguardaban para poder iniciar su venta o venderlos ellos mismos en sus propios puestos.

<sup>15</sup> En este mismo grupo debemos de incluir a los trabajadores que realizan servicios a domicilio en su bicicleta, tal es el caso emblemático del “afilador”.

Finalmente, las des-economías locales y la adopción del neoliberalismo urbano se han traducido en una escasa inversión en transporte público, transfiriendo este servicio a empresas privadas que privilegian operar en los corredores viales más rentables o en las áreas centrales que cuentan con la mejor infraestructura vial, quedando en gran medida desatendidas las colonias populares tanto centrales como periféricas.

En este contexto, apareció hace algunas décadas (los 90 para el caso de Xochimilco), de manera espontánea un servicio de pequeños taxis que se apoya en una propuesta tecnológica caracterizada por la utilización de una carroza o calandria de dos ruedas remolcada por una bicicleta: *el bicitaxi* (en estricto no son bicicletas, ni triciclos, sino cuatriciclos). Tanto su ligereza como sus dimensiones, le han permitido tener una presencia intrabarrial, en particular en aquellas zonas de morfología irregular de calles angostas e innumerables callejones que dificultan la circulación de automóviles y microbuses, tal es el caso de los diecisiete barrios céntricos de Xochimilco y diversos pueblos y colonias populares del sur oriente de la Ciudad de México (Pino, 2017).<sup>16</sup>

Es al interior de las áreas habitacionales donde opera este servicio de bicitaxis, en

trayectos medianos y cortos sin incrementar el ruido o las emisiones de gases contaminantes. En gran medida alimentan las rutas cercanas del transporte público, llegando en ocasiones particulares a constituirse en una singular barrera a la introducción de microbuses y combis a las colonias, sin embargo, en muchas ocasiones la motorización de la movilidad urbana y rural ha impactado en este sistema de transporte con la introducción y sustitución de las bicicletas por motocicletas, alterando no solamente la relación estructural del vehículo, sino con el medio circundante en términos de velocidad, ruido y contaminación, tal es el caso de la mayoría de los pueblos de la delegación Tláhuac y diversos municipios mexiquenses del oriente de la metrópoli y que en los últimos años representan ya un problema difícil de afrontar por parte de las autoridades y la ciudadanía.

<sup>16</sup> En el caso de los barrios centrales de Xochimilco, éstos se encuentran bordeados por el oriente y norte por un sistema de canales que además de delimitarlos, impiden la circulación automotriz en los sentidos sur-norte y poniente-oriental, por lo que los automóviles se ven obligados a rodear los barrios para poder circular hacia el centro de la ciudad, lo que potencia el uso de la bicicleta y caminar al interior de los barrios.



Figura 7. Bicitaxista. Fotografía: Ricardo A. Pino Hidalgo (2004).



Figura 8. Bicitaxista. Fotografía: Ricardo A. Pino Hidalgo (2016).

En términos de economía de subsistencia, estas tres expresiones (repartidores, comerciantes y bicitaxis) constituyen una alternativa para afrontar los gastos familiares; sin embargo, no podemos negar que todos ellos se encuentran en una situación de precariedad laboral y social dramática y entre los ciclistas podemos identificar claramente la presencia de jóvenes en edad escolar y adultos de edad avanzada totalmente desprotegidos e ignorados por las políticas públicas, en particular por las de movilidad que los invisibiliza.<sup>17</sup>

<sup>17</sup> Víctor Manuel Durand (2010) nos ofrece una muy buena aproximación a los aspectos organizativos que sostienen este sistema de transporte en los barrios céntricos de Xochimilco y que, a su parecer, forman parte del proceso de creación de ciudadanía en la demarcación. Sus datos complementan en gran medida lo observado por nosotros. Hacia el año 2010 existían aproximadamente 930 bicitaxis operando en la demarcación, organizados en 16 agrupaciones, algunas de ellas se distinguen por los colores de las cubiertas plásticas de sus calandrias, así podemos identificar al menos en los barrios del centro bicitaxis verdes, rojos, amarillos, negros, naranjas, azules y grises. Una aproximación a las condiciones y características del servicio de bicitaxis en Bogotá se puede consultar en el texto de Isabel Arteaga (2015), en el que encontramos una situación totalmente similar a la mexicana.

### PREGUNTAS A MANERA DE CIERRE

A partir de todo lo anterior nos atrevemos a plantear que si algo caracteriza al ciclismo en el Valle de México y en el resto del territorio nacional es el predominio del ciclismo popular, un ciclismo que trasciende a la movilidad como hemos visto con el ciclismo de subsistencia y que alcanza a manifestarse con expresiones que van más allá de lo ordinario y que en otro momento habremos de exponer. Pero el ciclismo popular, como inicialmente planteamos, requiere ser reconocido tanto por la academia y las autoridades encargadas del fomento del ciclismo urbano, como por los propios ciclistas, es decir, si bien es posible constatar procesos identitarios al interior de pueblos, barrios y colonias populares, esta identidad pasa por otras significaciones distintas a las de ser ciclista, a pesar de que la presencia de la bicicleta sea un rasgo sustancial de estos territorios que hemos caracterizado provocativamente como "Pueblos Bicitaxistas". De ahí la necesidad de profundizar en dichos procesos y explorar las posibilidades del ciclismo para construir identidades colectivas en los sectores populares.

Por otro lado, aquí hemos planteado una caracterización de un conjunto de formas de hacer ciclismo que están ausentes en

los estudios de transporte y movilidad y que ponemos a disposición y discusión tanto de los investigadores como de las autoridades y la sociedad civil organizada ya que, desde nuestra perspectiva, en torno al ciclismo falta aún muchísimo por pensar y hacer. Finalmente, el carácter inacabado de este reconocimiento del ciclismo no pudo más que abrir más preguntas que, junto con otras aquí ausentes, debieran de constituir un andamiaje inicial de un campo de estudio por definir, pregunta que urge contestar

¿Por qué la política de movilidad sustentable de la Ciudad de México ignora estas expresiones del ciclismo? ¿A qué se debe que gran parte de los grupos civiles de promoción del ciclismo urbano no los ha incorporado en sus "rodadas"? ¿Cuáles son las demandas de este sector de la población con respecto a la movilidad no motorizada? ¿Qué representa para ellos la infraestructura ciclista de la ciudad? ¿Cuál es su participación en Foros y congresos de ciclismo urbano? Y finalmente ¿Son los Pueblos y Barrios Bicitaxistas una expresión territorial y velada de una especie de resistencia cultural frente a la urbanización y la expansión del automóvil? ¿Un refugio para prácticas de desplazamiento no motorizado y punta de lanza para la construcción de La Utopía Bicitaxista?

## FUENTES CONSULTADAS

- Artega Arredondo, Isabel (2015). "La bicicleta como medio de transporte alternativo. Ciclorutas y bicitaxis en Bogotá". Vergara, Andrés Felipe et al. (2015). *La vuelta al mundo en 80 bicicletas*. México: Editorial El Caminante.
- Augé, Marc (2009). *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa Editorial.
- Augé, Marc (2008). *Los No Lugares*. Barcelona: Gedisa Editorial [1992].
- Baroni, Francesco (2008). *La bicicleta. Mito, técnica y pasión*. México: Editorial Océano.
- Casado Izquierdo, José María (2008). "Estudios sobre movilidad cotidiana en México" en *Scripta Nova*, revista electrónica de geografía y ciencias sociales, núm. 273, vol. XII. Barcelona: Universidad de Barcelona.
- Connolly, Priscilla, (2009). "La pérdida de movilidad". *Ciudades* núm. 81, abril-junio 2009. Puebla: RNIU.
- Coraggio, José Luís (2013). "La economía social y solidaria, y el papel de la economía popular en la estructura económica". *La economía popular y solidaria. El ser humano sobre el capital 2007-2013*. Tercer Seminario Internacional: "Rol de la Economía Popular y Solidaria y su aporte en el Sistema Económico Social y Solidario". Quito: IEPS. En <http://coraggioeconomia.org/jlc/archivos%20para%20descargar/La%20economia%20Popular%20y%20Solidaria%20El%20Ser%20Humano%20Sobre%20el%20Capital-1.pdf>
- De Certeau, Michel, Luce Giard y Pierre Mayol (2010). *La invención de lo cotidiano. Vol. 1 Artes de hacer*. México: Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. [1994].
- De Certeau, Michel, Luce Giard y Pierre Mayol (2010). *La invención de lo cotidiano. Vol. 2 Habitar, cocinar*. México: Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. [1994].
- Durand Ponte, Víctor Manuel (2010). *Desigualdad social y ciudadanía precaria: ¿Estado de excepción permanente?* México: Siglo XXI, UNAM-IIS.
- Fernández Christlieb, Federico (1991). *Las modernas ruedas de la destrucción. El automóvil en la Ciudad de México*. México: Ediciones El Caballito.
- García Canclini, Néstor (2001). *Culturas híbridas. Estrategias para entrar y salir de la modernidad*. México: Editorial Grijalbo [1990].
- García Canclini, Néstor (1984). *Las culturas populares en el capitalismo*. México: Nueva Imagen.
- Gimondi, Felice (2008). "Prólogo". En Baroni, Francesco, *La bicicleta. Mito, técnica y pasión*. México: Editorial Oceano.
- Graizbord, Boris, (2008). *Geografía del transporte en el área metropolitana de la Ciudad de México*. México: El Colegio de México.
- Gudynas, Eduardo y Graciela Evia, (1991), *La praxis por la vida. Introducción a las metodologías de la ecología social*. Montevideo: CIPFE/CLAES/Nordan-Comunidad.
- Gutiérrez, Andrea (2012). "¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte". *Bitácora* núm. 21. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), Gobierno del Distrito Federal y Gobierno del Estado de México (2008). *Encuesta de origen y destino 2007*. (Versión pdf). México: INEGI/GDF/Gobierno del Estado de México.
- Islas Rivera, Víctor (2000). *Llegando tarde al compromiso: la crisis del transporte en la ciudad de México*. México: El Colegio de México/INEGI.
- Lindón, Alicia (coord.) (2000). *La vida cotidiana y su espacio-temporalidad*. Barcelona: El Colegio Mexiquense/UNAM/Antropos.
- Mayol, Pierre (2010). "Habitar". En De Certeau, Michel, Luce Giard y Pierre Mayol. *La invención de lo cotidiano. Vol. 2 Habitar, cocinar*. México: Universidad Iberoamericana, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. [1994].
- Pérez López, Ruth (2011). *Por mi ciudad en bicicleta. Experiencias de ciclistas en la Ciudad de México*. México: Bicitikas A.C.
- Pino Hidalgo, Ricardo A. (2017). "Prohibir los bicitaxis: un error socioambiental". *Nexos*, La Brújula: el blog de la metrópoli, septiembre 12. México: Nexos.
- Pino Hidalgo, Ricardo A. (2011a). "Seis fotografías para mirar a los pueblos ciclistas de México". Revista electrónica Vinculando. 06/05/2011. México: [http://vinculando.org/articulos/sociedad\\_mexico/seis\\_fotografias\\_para\\_mirar\\_a\\_los\\_pueblos\\_biciclistas.html](http://vinculando.org/articulos/sociedad_mexico/seis_fotografias_para_mirar_a_los_pueblos_biciclistas.html)
- Pino Hidalgo, Ricardo A. (2011b). "Entre pueblos y barrios ciclistas". *Política y Cultura* N° 36, enero, 2011. México: Universidad Autónoma Metropolitana-Xochimilco.
- Real Academia Española (2017). *Diccionario de la Lengua Española*. Versión electrónica en <http://www.rae.es/>. Consultado en septiembre de 2017.
- Real Academia Española (2001). *Diccionario de la Lengua Española*. Madrid: Editorial Espasa Calpe.
- Salazar Cruz, Clara Eugenia (1999). *Espacio y vida cotidiana en la ciudad de México*. México: El Colegio de México.
- Santamaría Gómez, Arturo y Marco Tulio Cueva Inda (2016). *La bicicleta en Escuinapa, Sinaloa. Historia oral e identidad*. México: Universidad Tecnológica de Escuinapa/SEP.
- Torres Barragán, Camilo (2015). "Usos cotidianos y populares de la bicicleta en Bogotá". *REVISTARQUIS* N° 7, vol.1. San José: Universidad de Costa Rica.
- Vergara, Andrés Felipe et al. (2015). *La vuelta al mundo en 80 bicicletas*. México: Editorial El Caminante.