



BENEMÉRITA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

TITULO DE LA TESIS

Continuidad y ruptura de los ciclistas; del uso cotidiano a la
conformación de un Movimiento Socio-Ambientalista.

Tesis que presenta:

Ana Gladys Ramírez Santos

Para obtener el título de Licenciada en Sociología

Director de Tesis:

Mtro. Iván Erich K. Pérez Hernández

Febrero 2014



BENEMÉRITA
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
COORDINACIÓN DE TITULACIÓN Y EGRESO

IT/001 /2014
Oficio de Impresión
Sociología.

DR. CARLOS ANTONIO MORENO SANCHEZ
DIRECTOR DE LA FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
DE LA BENEMERITA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA
P R E S E N T E

En atención al VOTO APROBATORIO emitido por el (los) C.

MTRO. IVAN PEREZ HERNANDEZ

Respecto del contenido de la tesis profesional presentada por el (la) pasante:

RAMIREZ SANTOS ANA GLADYS

TITULADA: "CONTINUIDAD Y RUPTURA DE LOS BICICLETEROS; DEL USO COTIDIANO A LA CONFORMACION DE UN MOVIMIENTO AMBIENTALISTA"

Esta coordinación a mi cargo autoriza la impresión y publicación de la misma, en virtud de reunir los requisitos básicos de un trabajo de investigación.

ATENTAMENTE
"PENSAR BIEN PARA VIVIR MEJOR"
H. PUEBLA DE Z., A 30 DE ENERO DE 2014


MTRA. MARIA DOLORES RAMIREZ POLO.
COORDINADORA DE TITULACIÓN Y EGRESO



M'MDRP/jamg

VIGENCIA 20 DIAS/ a partir de la fecha que se expide.

Ciudad de Puebla, a 30 de Enero de 2014

Mtra. María Dolores Ramírez Polo.
Coordinadora Del Departamento De Titulación y Egreso
Facultad de Derecho y Ciencias Sociales

Presente:

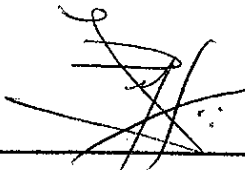
Por medio de la presente comunico a usted que siendo asignado como lector he revisado el trabajo de Tesis del alumno **ANA GLADYS RAMÍREZ SANTOS** titulado: CONTINUIDAD Y RUPTURA DE LOS BICICLETEROS; DEL USO COTIDIANO A LA CONFORMACIÓN DE UN MOVIMIENTO SOCIO-AMBIENTALISTA.

Dicho trabajo, al considerar un apartado metodológico, da cuenta de la complejidad de los fenómenos sociales y teóricos para la comprensión de las organizaciones sociales urbanas y sus problemáticas en la relación con el medio ambiente de la ciudad de Puebla describiendo profusamente la dinámica social que permite la comprensión del problema de investigación y habiéndolo encontrado satisfactorio para un estudio de titulación doy **mi voto aprobatorio y reconocimiento para la alumna ANA GLADYS RAMÍREZ en su trabajo de investigación.**

Con ello y al ser lector de su tesis, libero este trabajo para que la alumna **ANA GLADYS RAMÍREZ SANTOS** pueda proceder a imprimir su trabajo de titulación así como continuar con el procedimiento administrativo correspondiente a la obtención de su grado.

Pongo lo anterior a su digna consideración y sin otro particular por el momento, me permito enviarle un cordial saludo.

ATENTAMENTE



Mtro. Iván Erich Kyle Pérez Hernández



**BENEMÉRITA
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE PUEBLA**
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

COORDINACIÓN DE TITULACIÓN Y EGRESO



NA/06/2013
DIRECTOR
TESIS
SOCIOLOGÍA

MTRO. IVAN PEREZ HERNANDEZ
CATEDRÁTICO DE LA FACULTAD DE
DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES
PRESENTE:

Por este conducto hago de su conocimiento que se le ha designado como director de Tesis del
(la) pasante.

RAMIREZ SANTOS ANA GLADYS

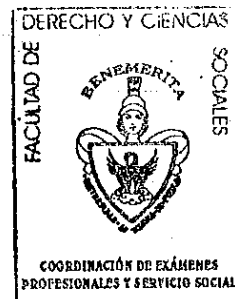
A fin de que se le (s) oriente y asesore en la elaboración de su tesis profesional:

**"CONTINUIDAD Y RUPTURA DE LOS BICICLETEROS; DEL USO COTIDIANO A LA
CONFORMACION DE UN MOVIMIENTO AMBIENTALISTA".**

Así mismo, hago de su conocimiento que el tesista deberá cumplir su investigación en un periodo de tres meses, y de un año como máximo. Es obligatorio entregar cada mes su avance de investigación firmado por su asesor. El voto aprobatorio avalara la forma y contenido de la tesis. De no cumplir con este requisito será cancelado su proyecto todo esto con el fin de autorizar la impresión y publicación de la misma.

ATENTAMENTE
"PENSAR BIEN PARA VIVIR MEJOR"
H. PUEBLA DE Z., A 5 DE FEBRERO DE 2013.


MTRA. MARÍA DOLORES RAMÍREZ POLO.
COORDINADORA DE TITULACIÓN Y EGRESO



Agradecimientos

Me gustaría dedicar estas líneas para expresar mi más profundo y sincero agradecimiento a todas las personas que participaron y colaboraron para que este trabajo se realizara y finalmente concluyera satisfactoriamente.

Principalmente a mi familia a quienes amo con gran fuerza, mi madre Ana Gladys Santos quien ha sido un ejemplo de superación, mi padre Julián Ramírez una persona fuerte y noble en muchos sentidos, mi hermano Ángel Ramírez que me ha enseñado a vivir con carácter y dedicación, gracias por su infinito amor, confianza y apoyo en mi crecimiento personal así como en mi carrera, sin ustedes esto no habría sido posible.

Así mismo agradezco su gran amor, infinita amistad y gran apoyo a una persona muy especial con quien he compartido este trayecto, ha sabido sentir mis inquietudes, escucharme y alentarme día a día a terminarlo, ha compartido sus opiniones y fundamentalmente sus grandiosos sentimientos, gracias Adrián Romero por estar mano a mano caminando a mi lado.

Me gustaría otorgar un reconocimiento especial al maestro Iván Pérez Hernández, a quien le agradezco infinitamente su compromiso, dedicación, incansable ayuda y motivación para la realización de esta tesis, más allá de un maestro ha sido un gran amigo y excelente ser humano de quien he aprendido que la tarea de la docencia debe realizarse con amor y vocación, gracias por enseñarme cosas que van más allá del tema académico y que han llegado marcarme en un plano más personal, muchas gracias maestro.

Inevitablemente en este tema de Tesis han colaborado infinidad de personas, quienes han formado parte de agrupaciones ciclistas o actualmente realizan actividades en las calles de Puebla dirigidos en la temática del ciclismo urbano, expreso mis más honestos agradecimientos a cada una de ellas por su indudable ayuda al responder mis inquietudes y resolver mis preguntas con gran amabilidad, en verdad sentí de cada una de ustedes un gran apoyo, solidaridad y

principalmente me siento afortunada porque me han extendido muy sinceramente su amistad.

Quisiera mencionar a cada uno de ustedes pero me parece más importante resaltar lo valioso de su compromiso social y su deseo de un mundo mejor, es en muchos sentidos un trabajo extraordinario simplemente por querer alimentar día a día el deseo en muchas personas de un lugar en el cual se pueda vivir mejor y en donde se puedan mirar unos a otros y dialogar para lograr generar un ambiente cordial principalmente para quienes comparten los espacios públicos y la calle, les doy gracias a Visikkticxs, Bicionudos, Bicinenas, Puebicla y El Pedal.

Finalmente quisiera agradecer a todos mis maestros de carrera, a todos los amigos que he forjado a lo largo de mi licenciatura , a mis hermanos de intercambio RAE, a mis amigos hermanas de la vida, familiares, tíos, primos, sobrinos, cada uno de los que forman parte de mi vida y me extienden su amor, mucha luz y buenos deseos.

A todos ustedes muchas gracias.

PRESENTE

Sirva este medio para avalar que el que suscribe: Ana Gladys Ramírez Santos fungió como beneficiaria del Programa Becas "Tesis CONCYTEP 2013" el cual tiene el objetivo de brindar estímulos económicos a estudiantes de educación superior en instituciones del Estado de Puebla que busquen obtener su título profesional vía defensa de tesis.

En mi carácter de beneficiario(a) del programa antes citado, extendiendo un cordial agradecimiento al Consejo de Ciencia y Tecnología del Estado de Puebla (CONCYTEP) por el incentivo económico otorgado, mismo que permitió satisfactoriamente la elaboración y conclusión de la tesis titulada "Continuidad y ruptura de los ciclistas; del uso cotidiano a la conformación de un Movimiento Socio-Ambientalista", mediante la cual se obtuvo el grado de Licenciado en Sociología por la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla.

Aprovecho la ocasión para certificar que el monto total de las cinco ministraciones concernientes al apoyo otorgado por el CONCYTEP consintió en "\$12,000.00 (doce mil pesos 00/100 M.N.). No omito comentar que la existencia de Programas y actividades encaminadas al desarrollo profesional de los estudiantes de instituciones de educación superior en el Estado de Puebla, como el programa del cual fui beneficiario, desencadenan buenas prácticas para elevar el nivel de competitividad y productividad en nuestro Estado, y por esto no dudo en reiterar mi más sincero agradecimiento.

Atentamente



Ana Gladys Ramírez Santos
Beneficiario del Programa de Becas Tesis 2013.

Índice general

Agradecimientos.....Pág.2

Introducción.....Pág. 9

Capítulo 1 Movimientos sociales y ambientalistas.

1.1 Los movimientos sociales y ambientalistas..... **Pág.14**

1.2 Desarrollo histórico del siglo XX.....**Pág.18**

1.3 Los movimientos sociales y el medio ambiente..... **Pág.20**

1.4 Movimientos sociales en el ambiente urbano..... **Pág.23**

1.5 Conformación de movimientos sociales ambientalistas

y la relación con la emergencia del Movimiento Ciclista.....**Pág.26**

Capítulo 2 Cotidianidad, Espacio, y Sujeto Social:

La bicicleta como referencia concreta.

2.1 Cotidianidad social desde el sentido común y lo rutinario..... **Pág.29**

2.2 El estudio de la vida diaria y la cotidianidad como

posibilitador de transformación social..... **Pág.34**

2.3 Vida cotidiana “habitus”: el sujeto ciclista y el

uso de la bicicleta en la mancha urbana..... **Pág.37**

2.3.1: Cotidianidad, tiempo y espacio en relación al uso de la bicicleta y el sujeto ciclista.....	Pág.41
2.3.2 El tiempo prácticas y la diversidad de sentidos.....	Pág.43
2.4.Cotidianidad: La ciudad como privatización del espacio público y a relaciones sociales de lo cotidiano.....	Pág.45
2.4.1 La calle como espacio de movilización de los Movimientos Sociales.....	Pág. 48
2.5 Uso social de la bicicleta y su impacto en la formación del movimiento ciclista.....	Pág.50

Capítulo 3 La participación social mediante el uso de la bicicleta: contribución en los procesos del desarrollo social, espacial y medio ambiental..... Pág.55

3.1 La importancia de la participación ciudadana y la formación de colectivos ciclistas.....	Pág.56
3.1.1 La participación ciudadana en la formación de colectivos ciclistas. Historia de 3 colectivos poblanos.....	Pág.59
3.2. La participación social de las agrupaciones ciclistas con el Gobierno del Estado de Puebla.....	Pág.67
3.2.2 Colaboración Social de las agrupaciones ciclistas	

con ONGs en la ciudad de Puebla.....**Pág.70**

3.3 La percepción social en relación a la construcción

de los espacios construidos para la movilidad de

la bicicleta en la ciudad.....**Pág.74**

3.3.1 Percepción de los usuarios en torno a la seguridad

en el uso de la Bicicleta.....**Pág.77**

3.3.2 Percepción de problemáticas al usar la bicicleta en

el espacio público.....**Pág.80**

3.4 Los sujetos inmersos en las agrupaciones de ciclismo

Urbano.....**Pág.82**

3.4.1 Beneficios que se desprenden de la utilización

de la bicicleta..... **Pág.85**

3.5 Usuarios y objetivos en el uso de la bicicleta. Prácticas

desprendidas en el uso de la bicicleta..... **Pág.87**

Capítulo 4. Políticas Públicas en movilidad no motorizada.

4.1 La bicicleta y el peatón en el Plan Nacional

de Desarrollo (PND)..... **Pág.92**

4.2 Gestión de Políticas Públicas y la Red Nacional

de Ciclismo Urbano México (BICIREN)..... **Pág.96**

4.3 Bicitekas A.C. Por ciudades más humanas en

México, Distrito Federal..... **Pág.98**

4.4 Contribución en la realización de Políticas públicas

en el Distrito Federal: El ITDP y CICLOCIUDADES.....	Pág.100
4.5 Políticas Públicas en materia de bicicleta en el Estado de Puebla.....	Pág.103
4.6 Percepción de los usuarios de la bicicleta en relación a las políticas públicas en el Estado de Puebla.....	Pág.107
Conclusiones.....	Pág.112
Anexo de Fotografías.....	Pág.132
Bibliografía.....	Pág.137
Índice de mapas	
*Mapa de registro de las agrupaciones ciclistas en EU, México y Latino América.....	Pág.52
*Mapa de registro de las agrupaciones ciclistas en México.....	Pág. 53
Índice de cuadros	
Cuadro #1 Factores ambientales VS económicos.....	Pág.86
Cuadro #2 Reflexión sobre la conciencia ambiental en los sujetos ciclistas.....	Pág. 117
Cuadro #3 Matriz de entrevistas.....	Pág.122

Introducción

La ciudad es un referente para comparar los procesos de inclusión o de exclusión que se expresan tanto en las periferias como en el espacio urbano, estos espacios son un punto de partida los cuales nos ayuda a entender los términos empleados para la acción del gobierno al asignar un valor a la creación de las infraestructuras que se realizan.

El uso de la bicicleta ha estado presente históricamente en toda sociedad desde que se masifico su uso; para una sociedad moderna que busca mejorar la relación movilidad/tiempo/distancia surgen nuevas problemáticas relacionadas con el espacio público, ya que es el ámbito físico, la calle donde se da la expresión colectiva, la diversidad social por el uso de la bicicleta y una cultural asociada a este medio de transporte.

La calle es el espacio de representación tradicional de los ciclistas, por medio de este se hacen visibles sus acciones colectivas; también está la movilidad de las personas por distintos espacios; sean estos urbanos y/o periurbanos en que accionan socialmente. Estos dos aspectos nos llevan a pensar el espacio público, el uso de la bicicleta, su utilidad y movilidad desde las organizaciones (movimientos) sociales y las políticas públicas.

Entendemos que es en la calle donde podemos identificar diferentes problemáticas relacionadas con el uso cotidiano de la bicicleta, ya que su utilización varía en relación a las necesidades que están presentes en cada uno de los usuarios, estas pueden ser por recreación, trabajo, deporte, salud o cultura. También el uso de la bicicleta puede ser entendido desde la conformación de los movimientos sociales, los cuales surgen por conflictos que se imponen desde los esquemas dominantes y que se encuentran dentro de la estructura de desarrollo económica y política que impera en la actualidad, hallamos algunos sectores de la sociedad; que buscan revertir o modificar este sentido de injusticia real o aparente que surge desde una figura de autoridad.

Para revertir este escenario tienden a organizarse, expresar y accionar en distinta forma de acuerdo a sus propios intereses y necesidades; toda acción pretender favorecer una consolidación de grupo que beneficie sus dinámicas de participación y existencia como organización.

Entendiendo así los movimientos sociales los cuales plantean una problemática real o aparente, sin un carácter político definido, son un agrupamiento espontaneo y voluntario, trascienden y generan identidades, buscan incidir y accionar en la problemática por la que luchan; es así que el fenómeno de los movimientos ambientales ciclistas puede ser parte de una problemática social y ambiental existente en cuanto al uso cotidiano de la bicicleta y los espacios públicos para una ciudad como lo es Puebla.

Por ser este un movimiento no tradicional en cuanto a su forma de manifestación, ya que expresan nuevas formas de acción colectiva que entre mezclan aspectos de la vida cotidiana y la apropiación de nuevos espacios públicos mediante el uso y tránsito de la bicicleta, así como la integración de sistemas colectivos de reconocimiento social y dentro de ellos expresión de identidades.

Es importante conceptualizar el ciclismo urbano el cual consiste en la utilización de la bicicleta como medio de transporte dentro de un espacio delimitado como lo es el urbano (de ahí su nombre); generalmente es usado en distancias cortas que pueden variar de dos a siete kilómetros y permiten una movilidad tanto en la zona metropolitana de una ciudad, como en sus alrededores.

El uso cotidiano ha llegado a trascender a través del tiempo, para no necesariamente ser visto únicamente como un deporte, esto es posible identificarlo mediante su uso continuo ya que esta actividad ayuda a la salud, puede generar una autonomía en la forma de transporte y movilidad que va aparejado con un ahorro económico al no utilizar combustibles fósiles, o en su

defecto el pago por el transporte colectivo. Los grupos de personas que viven el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo también logran reconocer el ahorro de espacio de la bicicleta como transporte o a la hora de guardarlo en sus casas.

Es así que, al calor de todos estos beneficios identificamos en términos generales en los grupos ciclistas urbanos la realización de rodadas, tanto diurnas, nocturnas y rodadas largas a otros estados o alrededores de sus ciudades, esto para acrecentar la movilización del ciclismo como un modo de transporte viable, y que incide en el mejoramiento de la movilidad y la vida de los usuarios de bicicleta.

Para el caso de la república mexicana, encontramos colectivos de personas que utilizan la bicicleta como vínculo de expresión colectiva, apropiación de espacios, formación de identidades, entre los que encontramos grupos como: Physis Ciclovida Alimentando Con Naturaleza (Xalapa), Los Bicles Colectivo De Ciclismo Urbano (Saltillo Coahuila), Mundo Ceiba A C (Oaxaca), Colectivo Pueblo Biciletero (Monterrey), Ciclistas Mexicanos Unidos (Guadalajara), Mxli Bici (Mexicali), BiciVerde Cuautitlán Izcalli (DF), Ciclopistas Interestatales México (UNAM DF), Critical Mass (Sn Luis Potosi), Bicalentos Bike (DF), Divercicla (Guadalajara), Biciérnagas (Monterrey) y Mujeres En Bici (DF); y es mediante BiciRed México que estos grupos de personas con fines comunes se comunican, comparten y dialogan para continuar ejerciendo presencia en las calles de sus ciudades.

En la ciudad de Puebla están identificadas 7 agrupaciones de ciclistas: BiciTadores Colectivo Buap, ViSÍklkticxs, Bicionudos, Bicinenas Puebla, Puebla en Bici, Puebicla y El Pedal; estos grupos desde la práctica apelan a la promoción del uso de la bicicleta como forma ecológica, económica y sustentable de movilidad. Dentro de sus objetivos, coinciden en la promoción del ciclismo urbano para una convivencia vial, social, deportiva, cultural y ambiental.

Sea como movimiento nacional, o estatal identificamos que sus objetivos convergen en el sentido de buscar un beneficio social, mejorar la calidad de vida, entendiendo que el uso cotidiano de la bicicleta impacta positivamente en la vida de los individuos, su salud, autonomía, entorno social y familiar. Dentro de sus características se encuentra el sensibilizar a los individuos sobre la importancia de recuperar el equilibrio con la naturaleza a través del uso de la bicicleta como modo de transporte para promover una conciencia social y climática.

Con esto quiero decir que la diversidad de usos de la bicicleta y su conformación como movimientos sociales plantea una problemática a ser estudiada; que se expresa en diferentes ámbitos, lugares, culturas e identidades; lo anterior nos lleva a considerar un desafío el análisis de estos movimientos, la política pública emanada desde el gobierno y expresada por medio de la construcción de ciclovías y caminos adecuados para la movilidad de los ciclistas dentro de la ciudad de Puebla.

La importancia del análisis de esta tesis, es el identificar el impacto y la incidencia que tiene el uso cotidiano de la bicicleta en la emergencia del Movimiento ciclista en la ciudad de Puebla de tal modo poder entender el papel del Estado en esta materia en cuanto a la regulación de políticas públicas y la creación de infraestructura urbana que facilite el uso de este medio de transporte para comparar esta visión gubernamental con los movimientos ciclistas de Puebla.

Creo de igual modo que la importancia de diversificar los análisis sociológicos en la actualidad, también obedece a la posibilidad de introducir la diversidad de tópicos, y así mismo diversas maneras de abordar las problemáticas diarias-cotidianas; tales como la emergencia de nuevos actores sociales aglutinados en torno al uso cotidiano y urbano de la bicicleta (y su implicancia medio ambiental); mismos que son poco estudiado desde el ámbito de las ciencias sociales.

Desde lo vivencial personal de participar en un movimiento ciclista, planteo necesario el análisis de esta problemática por la emergencia de grupos (o movimientos) sociales que influyen, en mi persona y en la manera de percibir el análisis de lo social por medio de su acción social. Finalmente pienso que este trabajo puede influir en el análisis del papel del gobierno en la implementación de políticas públicas en materia de infraestructura y promoción de uso de la bicicleta en la ciudad de Puebla considerando la participación de todos los involucrados en el tema a modo de conocer la incidencia de los movimientos ciclistas para con el gobierno del estado a la hora de pensar la construcción de caminos adecuados para los ciclistas.

Capítulo 1 Movimientos sociales y ambientalistas.

1.1- Los Movimientos Sociales y ambientalistas

Para poder abordar este capítulo sobre los movimientos sociales es necesario abarcar el análisis de lo que son (o es) las organizaciones de la sociedad civil; ya sea desde el origen, el desarrollo y hasta las diversas expresiones que se encuentran dentro y fuera de ellos; podemos decir que las manifestaciones se encuentran en dos niveles, el momento interno en donde la organización de las inconformidades individuales y colectivas producen momentos de crisis dentro de un sistema social, así como las externas que son representadas desde las demandas de la población y la resistencia social, los cuales son un referente importante para el entendimiento de la constitución de movimientos sociales en la actualidad.

De igual manera, al adentrarnos en el origen de los movimientos sociales podemos hacer referencia de procesos políticos (entendido como lo político y que se definirá más abajo), económicos y socio-culturales que se expresan tanto a nivel interior y exterior de la acción social colectiva, siendo importante retomar estas tres dimensiones debido a que los actores políticos que participan, manifiestan dentro de sus objetivos, acciones y motivaciones el disputar, debatir y polemizar los órdenes a los que hacemos referencia.

El sentido político está dentro de los movimientos sociales, ya que en ellos se mantienen prácticas y estrategias de acción, que buscan por un lado, la constitución política y formulación de las demandas que se encuentran sustentadas en posturas ideológicas definidas entre los distintos grupos, y estos posicionamientos ocasionan que el grupo o grupos logren movilizarse, propagar sus ideas en la búsqueda de resultados en los procesos de conflicto que se muestran en el proceso de constitución del orden social. (Retamozo, 2009)

De esta manera la acción política hace referencia a *lo político* y su importancia se entiende por la función de institución, ya que es el momento de lo político donde se produce la sociedad mediante una acción hegemónica que ordena a lo social y ordena la contingencia dentro de este (Bealey, 1999).

Para Zizek lo político o la acción política lo entiende como “el momento de apertura, de indecibilidad en el que se cuestiona el principio estructurante de la sociedad, la forma fundamental del pacto social” (Zizek, 1998) entre ciudadanos y gobierno.

Ernest Bloch llamo lo político como “todavía-no” del principio esperanza, es decir, esa apertura para potencialmente hacer *Lo político* como solamente una grieta en el orden social hegemónico, el hacer posible lo que es imposible en el ámbito de la participación social (Bloch, 1979).

Es dentro del espacio o terreno de lo social en donde se mantiene *lo político* como un proceso de búsqueda de ordenamiento de la contingencia, es el momento en donde se abre la participación de la sociedad cuestionando el principio que estructura los pactos sociales en donde convergen, conviven y se coadyuvan. Por todo lo anterior el movimiento social es un agente de influencia que desafía las interpretaciones dominantes sobre aspectos de la realidad, incidiendo en los ámbitos de la política (Ibarra, 2000).

Es así, que el origen de los movimientos sociales está ligado con una práctica política que logra adquirir influencia (o influir) sobre la conducta de los demás, y de alguna manera tiene el propósito de mantener o modificar estructuras sociales, económicas y culturales en las que existen (Fayt, 2003).

Si dentro de lo político encontramos el ordenamiento social marcado por pautas sociales, roles, instituciones, este mismo ordenamiento también se expresa aspectos económicos (regulaciones económicas, procesos productivos, jornadas de trabajo, el ingreso, etc.) que se expresan igualmente en una política económica determinada (en este caso la política neoliberal). Es entonces que el ordenamiento

político, económico y social es hegemónico desde el gobierno no dudando en ejercer fuerza, creando diferencias, subordinaciones, exclusión, desigualdad, asimetría, relaciones de sometimiento y explotación las cuales se naturalizan en la historia para legitimar su presencia (Retamozo, 2009).

Ejemplo de esto son los lineamientos internacionales establecidos en países como México por los países llamados "primer mundo" los cuales ejercen su fuerza económica, política y militar bajo ciertos estatutos en apariencia diplomáticos, establecen políticas económicas y sociales que se realizan bajo lógicas sociales, culturales e incluso geográficas externas, de este modo ejercen una hegemonía que transgrede a las diversidad de poblaciones de nuestro país.

Es así que se generan inconformidades en el grueso de la sociedad; como lo vemos actualmente con las transformaciones en las políticas educativas que han mutado sin cesar a la par de las dinámicas que se exigen desde el modelo económico que impera. Las evoluciones que se han dado a lo largo de los mandatos presidenciales han sido sin una línea de continuidad que favorezca a la población mexicana ya que faltan estudios a profundidad sobre el contexto social, en la cual se olvida que existe diversidad cultural, en la manera de concebir al mundo y actuar en él.

La problemáticas antes mencionadas (sociales económicos y políticos) hacen estallar como una tetera hirviendo, la conformación de manifestaciones sociales dentro de los sistemas socioeconómicos; es por lo anterior que particularmente podemos encontrar movimientos sociales referidos a comercio justo o equitativo, trueque y por lo mismo se encuentran presentes relaciones más directas y solidarias entre los participante en relación a la forma de distribución económica de la riqueza.

En el caso del uso cotidiano de la bicicleta podemos encontrar que las relaciones sociales, culturales y ecológicas que se desprenden, son actividades mucho más solidarias y justas, esto en relación a las dinámicas que se desprenden en comparación a la utilización cotidiana de un carro, en donde al

utilizar el automóvil te aísla del espacio en las calles al estar encerrado en tu vehículo, te personaliza del otro al no pensar que juntos compartimos un mismo sitio y así también rivaliza los movimientos que se desprenden en el espacio de las calles para poder mantener mejor posición.

La actividad cotidiana que se desprende en el uso de la bicicleta es menos competitiva, estresante, se desprenden valores cimentados en estructuras culturales, sociales y ecológicas que generan una mejor convivencia social, inclusive al no utilizar gasolina ya que no consumes productos contaminantes y reduces costos de transporte.

Sobre el valor del referente socio-cultural en los movimientos podemos ver que los imaginarios sociales, según Castoriadis (Retamozo, 2009) son relevantes como elementos que intervienen en la construcción de demandas colectivas y que tienen un carácter productivo de una nueva situación que además instituye un umbral para la acción.

Las experiencias históricas que integran los contextos políticos y económicos, han desencadenado una crisis en los paradigmas propios de la cultura, de los sujetos sociales y de la misma sociabilidad. Existe la fragmentación de los espacios públicos y cambios culturales acaecidos en el contexto posmoderno (Mellado, 2000), de este modo se observan prácticas y orientaciones colectivas que dentro de los movimientos sociales permiten nuevas formas de expresividad en la esfera de lo público. (Nivón, 1998)

Es así que los movimientos sociales nos ayudan a identificar, por un lado, las modificaciones en el contexto social de un determinado tipo de sociedad; y por otro, las reivindicaciones socioculturales que se generan en ella y que tienen un fuerte contenido simbólico especialmente en el tema de la identidad.

1.2.- Desarrollo histórico del siglo XX

El desarrollo histórico de los movimientos sociales se puede comprender desde los años 50's y 60's en donde en un principio son encasillados como conductas colectivas irracionales enmarcados dentro de la Teoría del Comportamiento Colectivo (desde ahora en adelante TCC), en la cual las acciones son entendidas como incontroladas, una respuesta emocional por las normas de control social, que se encuentran al margen de las estrategias políticas, en donde no cuentan con objetivos políticos y sociales definidos. (Ibarra, 2000). En ese sentido, la TCC dio mayor importancia a las frustraciones, privación, agravios y agresión, así como la irracionalidad de los actores y su incapacidad de adaptarse a la sociedad. (Puricelli, 2005)

Es en los 70's y 80's que surge la Teoría de la Movilización de Recursos (desde ahora en adelante TMR), esta germinó en los años sesentas en una escuela de académicos estadounidenses, al rechazar la tesis anterior sobre la TCC, se plantea en este estudio que los grupos sociales expresan conductas racionales con objetivos políticos y sociales en la que es posible establecer leyes y previsiones de conducta colectiva para entender cómo el movimiento se organiza para obtener sus reivindicaciones dirigidas a las autoridades políticas (Ibarra, 2000); ocurre entonces que la teoría de movilización de recursos puede ser entendido como un.

“Un movimiento social [conformado por] un conjunto de opiniones y creencias en una población que representa preferencias para cambiar algunos elementos de la estructura social y/o la distribución de las recompensas en una sociedad.”
(Puricelli, 2005:3)

En la lectura de Sonia (Puricelli, 2005) se plantean puntos a enfocarse sobre la TMR como:

1. El estudio de la agregación de recursos (dinero y trabajo) es primordial para la comprensión de la actividad de movimientos sociales.
2. La agregación de recursos requiere alguna forma mínima de organización.
3. Explicar los éxitos y fracasos de un movimiento social.
4. Un modelo explícito de oferta y demanda.

Lamentablemente en estos puntos no se adentran a la concepción ideológica de los movimientos sociales, que es lo que se debate y se apela en las teorías posteriores.

Es a partir de los 80's donde se propone el enfoque del proceso social desde la concordancia de la Teoría de Oportunidades Políticas (de ahora en adelante TOP) que involucra al Estado, ente que entra a escena en relación al cómo los movimientos ajustan y reajustan sus recursos, estrategias movilizadoras y discursivas a partir del contexto político en donde se desarrollan, dando pie a un análisis de la participación de los grupos en la toma de decisiones y las formas particulares en que determinan los efectos en la formulación de políticas en los regímenes autoritarios. (Favela, 2002)

Por lo tanto, en los movimientos sociales contemporáneos o nuevos movimientos sociales, mantienen un rasgo de innovación que se expresa en contextos políticos con coyunturas tales como los realineamientos electorales, cohesión de la elite y los aliados políticos que se entienden como factores que restringen o facilitan la acción colectiva (Favela, 2002) que entre mezclan la vida cotidiana y la apropiación de espacios públicos, siendo sistemas colectivos de reconocimiento social y dentro de ellos se expresan identidades.

Como ya lo habíamos mencionado con anterioridad, los Movimientos sociales en la actualidad responden a conflictos (reales o imaginarios) que se imponen desde los esquemas dominantes (sea gobierno o empresa privada), y que determina con este accionar que la sociedad se organice, auto exprese, auto perpetúe y busque tanto una resolución del problema planteado, así como una

consolidación de las prácticas democráticas dinámicas (Ossadón, 2001) que en el caso que en la TOP, se expresó mediante la participación y las acciones dirigidas buscaron repercutir en el contexto política.

Para esta teoría de la TOP Los nuevos movimientos sociales no buscan tanto definir el *Cómo* de la acción participativa, sino el *Por Qué* surgen (manifiestan) los movimientos sociales y a partir de esto, la construcción de identidad, en este sentido el pugnar por ser distintos o por una realidad distinta, entendida en los momentos de fisuras y en donde aparece el umbral de la acción, momentos de crisis estructurales en donde los actores tratan de distinguirse del mundo que los rodea creando así, identidades colectivas, construyendo su particular y en ocasiones polémica visión del mundo, lo que ocasiona que mediante el discurso se asienta su identidad y logren la movilización del entorno y de los participantes.

1.3.- Los movimientos sociales y el medio ambiente

La formación de las tendencias sociales ambientales puede entenderse desde principios del siglo XIX, donde existían problemáticas de salud pública, epidemias, el uso del agua y aire, así como de enfermedades originadas por roedores. Estos tópicos propiciaron el surgimiento del movimiento de salud ambiental en Inglaterra, en donde también se politizaron los derechos de los animales y acciones para salvar a las especies en peligro de extinción. (Vargas, 2006) en este momento y lugar ya existía una preocupación por la problemática ambiental, pero ¿Qué pasa con el movimiento ambientalista moderno?

Este se formó en los años sesentas en el S.XX con el libro "Silent Spring" de Rachel Carson 1962, orienta su análisis en los efectos de los pesticidas en la vida natural y el daño a las personas (Vargas, 2006). Esto estableció una intensificación de la temática medio ambiental como una problemática que sí existe y se genera dentro de la sociedad, por lo que fue apoyada por la oleada de los pensamientos del '68 en apoyo movimientos de derechos civiles, feminismo, homosexualismo, así como las teorías de control poblacional (Cavalleri, 2007)

Es así que las formas de expresión colectivas surgidas a partir de saber que las problemáticas sociales están en relación a la problemática ambiental (relación sociedad- naturaleza) desarrollo la motivación para la movilización de las personas contra las acciones y desarrollos que amenazan su entorno. (Vargas, 2006); vale decir ya sea con la problemática medio ambiental; la calidad de vida o los problemas a la salud provocados por un modo de vida moderno sedentario.

En este sentido podemos decir que la sociedad, producto de su desarrollo histórico-productivo, cuenta con un imaginario ambiental sobre cómo debe ser entendida la naturaleza; es así como los movimientos sociales, dentro de sus demandas, retan las concepciones hegemónicas mercantilistas en las relaciones sociedad y la naturaleza (Leff, 1996)

Podemos ver actualmente que la concepción ambientalista centra fundamentalmente la construcción de su análisis entre la Naturaleza y la sociedad, retando de alguna manera la concepción de las formas ambientales capitalistas que son socialmente destructivas y que se justifican falsamente en términos del desarrollo para la población (Roque, 2003)

Lo anterior puede ser ejemplificado para el caso mexicano de finales de los noventa del siglo veinte donde la implantación del acuerdo de libre comercio, intensifico la privatización de los recursos naturales sobre un territorio determinado provocando con ello la aparición e intervención de movimientos sociales e indígenas; una mayor participación ciudadana en oposición a las políticas neoliberales implementadas durante ese periodo con respecto al medio ambiente. Con esto queremos decir que el momento de fisura política que ocasionó la problemática económica de ese momento, hizo que tomara fuerza la temática ambiental en la discusión de los grupos de oposición, los cuales se expresaron introduciendo nuevas formas de participación y acción social en contra de estas medidas.

Ejemplo de lo anterior lo encontramos en las luchas producto de la modificación del artículo 27 constitucional en el gobierno de Salinas (1988-1994)

en donde por primera vez se permitió la venta del suelo ejidal y comunal, supuestamente permitiría que paulatinamente se reemplazara su venta ilegal por su incorporación ordenada al desarrollo urbano legal. Pero esto se contrapone a las conquistas históricas de los campesinos quienes ganaron constitucionalmente el derecho a ser dotados de tierra, su intrasferibilidad, y organizarse en forma colectiva para la producción a través del ejido, de las comunidades indígenas y de la pequeña propiedad (Domínguez, 1993)

Esto repercutió en la diversidad de movimientos en relación a la temática ambiental, preferentemente en el sector agrícola donde los analistas centraron el referente de la crisis sobre el desarrollo (Echeverría & Ribero, 2002) y su impacto sobre el entorno: tendencias que tenían por objetivo la conservación ya sea de ecosistemas, paisajes o poblaciones socioculturales determinadas; grupos en contra de las plantaciones de madera externas a los nichos ecológicos; aquellas tendencias de preservación de los manglares en la Costa Pacífico; contra grandes presas hidroeléctricas; control sobre la contaminación de desperdicios; de preservación y protección de la naturaleza respecto a otras especies; reciclaje y sobre el desarrollo sustentable; lo que nos lleva a pensar las resistencias a la desigualdad en la apropiación de los recursos naturales y de distribución de la riqueza.

Es en ese sentido observamos que en la República Mexicana cerca de 120 millones de hombres y mujeres que construyen su futuro en medio de condiciones difíciles, luchando por ser reconocidos por esta sociedad y haciendo difícil su inserción en un mundo global y sabemos que existe una incapacidad para enfrentar los problemas de pobreza, inestabilidad, vulnerabilidad comercial e insostenibilidad ambiental. (Echeverri & Pilar, 2002) Y es en este último caso, donde los movimientos mexicanos están dando lucha en contra del uso de la ingeniería genética en la agricultura y en la producción de alimentos. Es así, el caso para controlar semillas y plantas medicinales, en donde los grupos agrarios y étnicos están conscientes de la magnitud a la que se enfrentan y de la misma

manera rescatan la lucha por la identidad, derechos ambientales y a su tierra. (Vargas, 2006:6)

Lo relevante de esta discusión en torno al medio ambiente, la relación entre los sujetos y su entorno, es que se han estado gestando acciones que se orientan en la resolución de conflictos ambientales de modo de significar un menor impacto sobre los modos de vida, el entorno y los recursos naturales. Es por eso que estudiar estos movimientos ambientalistas resulta ser un tema prioritario en nuestro país a modo de aportar analíticamente a su comprensión.

Por lo tanto, con todo el referente anterior, se demuestra que el avance en materia de participación, demandas y acciones sociales establecidas en las dinámicas de los movimientos sociales en México han generado grandes vínculos en materia medio ambiental, pero de igual forma percatamos que estos análisis se mantienen ocupados dentro un ambiente de lo rural, y es así que alentamos dentro de esta tesis a la mirada de temáticas en el contexto urbano.

1.4.- Movimientos Sociales en el ambiente urbano.

Podemos observar distintos ritmos referentes a los espacios y tiempos entre lo rural y lo urbano, podemos ver lentitud e innovación, la supervivencia de tradiciones al lado de las profundas transformaciones del progreso, en lo rural la mayoría de las veces las relaciones sociales, redes y comunidades, son esencialmente entendidas territorialmente y en lo urbano los patrones colectivos de vida, progreso y control están relacionados con un pleno empleo y explotación de la naturaleza (Beck & Lau, En: The British Journal of Sociology, Vol. 26 N- 4,)

Es así que las situaciones que nos dan margen para analizar lo que sucede dentro de los medios rurales y urbanos son consecuencia de la modernización y la formación de ciudadanía, esta última entendiendo que, siendo hombres con derechos y obligaciones que nos han sido otorgados, los cuales debemos de cumplir para una buena convivencia social, debemos de participar en la

construcción de las normas que se inscriben en el comportamiento de la vida diaria.

La ciudad como asiento de la modernidad es el lugar en donde se ejerce el proceso de construcción ciudadana y es en ese contexto donde autores como Castells y Clanclini entre otros, la analizan como una cultura urbana, abriendo paso a un nivel de estudio social de la vida en la ciudad. El novelista Salvador Novo dice sobre la ciudad de México: “comprender la ciudad es entender la supervivencia transformada de ésta” (Novo, 1986) En el mismo sentido Nivón señala sobre la ciudad:

“Es un escenario como el espacio en donde combaten lo moderno y lo tradicional, el placer y la belleza, lo cotidiano y lo festivo; el resultado es una amalgama cultural que a la larga se convierte en obstáculo para el acceso a una plena modernidad” (Nivón, 1998:26)

Por lo que entendemos que la ciudad es el espacio donde se estructuran mecanismos de la vida diaria en donde las personas que conviven, están llenas de posturas, puntos de vista y sentidos que les da un margen para actuar (leyes, valores, normas, modas) tanto individual como colectivamente. Pero sucede que con los diversos ritmos entendidos en tiempo y espacio, se generan diversas prácticas, algunas permanentes (tradicionales o estáticas) y otras cambiantes (innovadoras o creativas).

Es en la ciudad en donde observamos las dimensiones sociales, económicas, políticas y culturales cambiaron a través del tiempo, dotando de sentidos distintos a los actores en de la urbe y es así como las referencias sociales para actuar colectivamente cambiaron. Si bien anteriormente se buscaba un desarrollo con una desorbitada intensidad la productividad, extracción inconsciente de recursos naturales y la ganancia exacerbada como único fin.

Ahora sucede que los costos ocasionados por esta visión que opaca la naturaleza y la vida social en armonía con el ambiente, ha generado un replanteamiento del concepto desarrollo, no entendido desde un capitalismo de ganancia y productividad, sino una mejora "desde abajo" y apelando que las cuestiones ecológicas son importantes ya que mantienen una relación estrecha en la profunda transformación de la sociedad (Grohman, 1997 Pág:4).

En el análisis de Grohmann se desprenden dos tipos de movimientos en el contexto de desarrollo urbano "desde abajo":

1.- Movimiento Popular Urbano.

Estos se definen por el espacio existencial que comparten las personas de la misma localidad, mantienen búsqueda de desarrollo barrial, cambio estructural de la distribución del poder y bienestar. Entre sus objetivos está el mejorar la calidad de vida con acciones conjuntas y la peculiaridad de estos, es que están en constante transformación, sus acciones se basan en la auto ayuda vecinal y esto lo hacen sin ninguna exigencia al Estado, por lo que apelan a la conformación de organizaciones de ayuda mutua; satisfacción de necesidades y creación de conciencia política manteniendo conexiones con grupos con una fuerte orientación local y normalmente se encuentran en los barrios pobres.(Grohmann, 1997)

2.- Movimientos Ambientalistas.

Estos se definen por un vínculo con el aspecto ambiental, la pobreza y búsqueda de cambio de estructura, mantienen una fuerte conciencia ambientalista y de la conservación de su nivel de grupo frente a la crisis que les repercute. En este caso no hay unidad, más que por un fin claramente delimitado, están como prioridad áreas verdes; alivio del tráfico automotor, seguridad personal para usuarios de bicicletas, así como lograr un mejoramiento del medio ambiente urbano, los contactos con otros grupos sociales son relativamente escasos y, por el contrario, más bien estrechos con algunos empresarios y políticos (Grohman, 1997:4).

Las diferencias entre movimiento de organización vecinal (populares) y el movimiento ambientalista, puede ser reconocidos en distintas esferas de incidencia y participación; así los primeros buscan satisfacer medidas elementales de su condición, como el logro de infraestructuras habitacionales, suministro de agua corriente, recolección de desechos y de aguas negras, mejoramiento de la red vial, protección contra la erosión de los terrenos, infraestructura social, esto incluye a la educación y la salud, medidas de creación de empleo, etc.

Dos de los aspectos importantes a considerar y útiles para nuestro tema de tesis por la composición socio-económica y acción realizada de quienes integran los movimientos ciclistas resulta ser que:

El primer sustento dice que existen movimientos que "logran trascender las clases sociales, los movimientos populares pueden aprovechar los conocimientos y los recursos materiales parcialmente disponibles de los movimientos ambientalistas, sin someterse a su discurso" (Grohman, 1997 Pág.6)

El segundo aspecto afirma que a nivel ciudad no hay conformación de movimientos ambientalistas amplios que combatan problemas generales, quedando reservado a grupos científicos hemos enlistado anteriormente algunos de los nuevos movimientos que se expresan en México.

1.5.- Conformación de movimientos sociales ambientalistas y la relación con la emergencia del Movimiento Ciclista.

En relación a lo antes comentado, podemos hacer referencia que a nivel ciudad si existen movimientos ambientalistas, podemos ver ha surgido una emergencia de movimiento ciclista en la ciudad de Puebla que si bien no está estrictamente definido y perfilado dentro de los movimientos Populares Urbano y Ambientalistas que Grohmann encabeza en sus estudios, sí existen rasgos dentro de este que se comparten entre estas formas de participación y que pueden ser entendidos desde la acción colectiva que se ha expandido a nivel ciudad y republica en donde se han conformado amplios grupos que trabajan en conjunto realizando foros de

movilidad alternativa y sustentable, así como actividades informativas a la sociedad.

En la ciudad de Puebla identificamos 6 agrupaciones que usan la bicicleta como una manera de resistencia y de acciones que favorezcan a todos, están: los BiciTadores Colectivo Buap, Puebicla, Visiklkticxs, Bicionudos, El Pedal, Bicinenas y Puebla en Bici.

Estos colectivos cuentan con un fuerte referente ambiental, ya que las característica que se observan en su trasfondo es el replantear las concepciones hegemónicas en relación sociedad-naturaleza, en donde encontramos actividades como Hazla de Tos, que centran su actividad en poner cubre bocas a los bustos y monumentos de la ciudad, haciendo hincapié en la mala calidad en el aire que respiramos, siendo que un uso no moderado de transporte público y carros personales afecta a todos por igual, por lo que esta actividad va más allá de la identificar el impacto de la calidad del aire hacia la población, sino replantear el uso consiente de vehículos contaminantes.

Dentro de sus objetivos, coinciden en la promoción del ciclismo urbano para una convivencia vial social, deportiva, cultural y ambiental de forma segura, estos grupos se definen con tendencia ambientalista al tener un vínculo con el aspecto ambiental, uso de la bicicleta como forma de reducir gastos en transporte y en un trasfondo la búsqueda de un cambio de estructura que se sostenga mediante fuerte conciencia ambientalista colectiva para lograr un mejoramiento del medio ambiente urbano.

De igual forma las diferentes agrupaciones de ciclistas demandan la promoción del uso de la bicicleta como forma ecológica, económica y sustentable de movilidad para mejorar aspectos de la salud. Ya que hemos escuchado que al culminar el año 2012 México se llevó el primer lugar de obesidad infantil, y en el grueso de la sociedad mexicana es el segundo lugar con personas en un alto índice de obesidad.

De alguna manera los colectivos a los que hacemos referencia son movimientos populares urbanos, ya que las personas comparten las calles, espacios existenciales y cotidianos en una misma localidad accionando dentro de estos y haciéndose visibles como personas que usan la bicicleta con la idea de impulsar entre todos una mejoría de la calidad de vida, entendida en términos de salud, libertad, eficiencia, rapidez al transitar y útil como herramienta de movilidad personal, reducción de gastos etc, personas que al reunirse a realizar rodadas reclaman a un uso de la bicicleta como forma de combate ante la problemática ambiental en términos de un uso diario que reduce costos de transporte hacia los lugares de trabajo, escuela y recreación, así como una baja en el uso de petróleo, gasolina e hidrocarburos que afectan el aire que respiramos.

Por lo tanto la incidencia que tiene el uso cotidiano de la bicicleta en el grueso de la sociedad es de impacto positivo, sin embargo tenemos que tener en cuenta, en el aspecto de la cotidianidad, que en el uso de la bicicleta hay sentidos, horizontes dentro de los cuales se sitúa y vive la sociedad; esta actividad muchas veces se entiende desde lo precario, en el sentido de que personas que la utilizan se les relaciona con bajos recursos.

La estigmatización de precariedad en el uso social cotidiano de la bicicleta, se rompe en la apreciación de los colectivos haciendo referencia a un uso que va más allá del estatus y posicionamiento económico, aludiendo a nuevas formas de participación y acción social en las calles.

Esto nos lleva a un análisis más complejo de estas acciones, en donde es necesario vincular el movimiento social a la par de la concepción cotidiana, es así ya que por el lado de los movimientos en apariencia se apela a resistencias en las formas ambientales capitalistas socialmente destructivas que se justifican en el modelo de desarrollo, apelando a una construcción diferente que integra en la relación entre naturaleza-sociedad, y en el mismo sentido, una realidad social dotada de sentidos, espacios, tiempos, símbolos sociales y prácticas que surgen de la convivencia del día a día en las calles.

Capítulo 2 Cotidianidad, Espacio y Sujeto Social: La bicicleta como referencia concreta.

Es raro que uno mire al cielo en una zona urbana. Regresando agotados, a pie, de pronto paramos y vemos más allá y más arriba. El cansancio nos detiene y nos rendimos y encontramos las estrellas, jirones de cielo azul oscuro y limpio, oscuridad que no mancha esa luz amarilla que nos mantiene viviendo días [...]

JUAN LAPEYRE

2.1 Cotidianidad social desde el sentido común y lo rutinario.

La cotidianidad se entiende desde el sentido común con lo rutinario, lo que ocurre día a día, entendido como actividades realizadas para funcionar como se espera que surjan los acontecimientos, sin contingencias, crisis ni cambios sustanciales en el acontecer de la vida. Es dentro del sentido común que la cotidianidad se entiende por lo que fluye, por lo "ordinario", en donde la conciencia del sujeto se muestra como espectadora, en donde ni cuestiona ni dilucida ya que para el todo parece estar en su lugar, así el sujeto pasa sin conciencia de lo que está viviendo, simplemente como un personaje más que sufre los eventos que constituyen esa realidad existente.

Desde este sentido la cotidianidad es permeada por lo ordinario y a su vez por lo "obvio"¹, aparece la vida diaria como cosa natural de nuestra rutina, de vivencias ya establecidas, mecánicas, inamovibles y casi predestinadas, ya que el "observador no se ve en sus observaciones, a las que toma por la realidad; el observador interior de nuestro sistema, lo olvida: se aliena (Marx) Es así que en lo obvio y normal, la sociedad se subjetiviza y la subjetividad queda socializada del modo característico de la reproducción: la sociedad se reproduce como

1 Hay dos modos de indicar lo obvio: como lo que no se ve y como lo que se da por visto (<http://www.carlosmanzano.net/articulos/Canales.htm>)

transparencia y, así, se naturaliza. La sociedad se sedimenta como natural e inmutable en el flujo de la realidad (Canales, 2005).

Podríamos decir que estas características hacen que los análisis que integran a la vida cotidiana den pocos frutos en los estudios de lo social y aparezcan como inútiles para integrar en la reflexión, pero si reconceptualizamos a la vida cotidiana fuera del sentido de lo común, rutinario y ordinario, esta puede ser entendida desde el proceso de observación e incluso de concientización, así apelando a una construcción y reproducción distinta de la sociedad por parte de los sujetos que la integran y que se hacen partícipes de ella.

Con esto me refiero al entendimiento del sujeto en relación a sus vivencias cotidianas las cuales se orienta y se motiva desde una percepción de lo que para él es verdadero o falso, bueno o malo así como lo que es o no funcional para su vida diaria, asumiendo su situación actual como la realidad en la que habita² pero haciéndose consciente de su existencia en ella y en algunos casos transformándola y adecuándola de acuerdo a sus necesidades sociales diarias.

En esta misma línea es que diversos teóricos abordan la temática de la cotidianidad, la ciencia y su relación con la vida³, la mayoría de estos apelan a la necesidad de indagar en tópicos que sociológicamente trasciendan a los estudios de lo macro (estado, estructura, aparatos de estado, institución) o en su caso los complementen, y así también abordar lo micro en la escala de la vida diaria y de la asimilación de los profundos eventos que se transforman o permanecen dentro de nuestras relaciones sociales.

Podemos nombrar a Berger y Luckman, Henry LeFebvre y Agnes Heller como algunos de los teóricos principales que realizan estudios sobre "la sociología

² Al respecto Lewis Carroll dice: "Vuelto sobre el observador, el observado observa y no sirve. Así nada sería cotidiano"

³ Autores como Nietzsche, Durkheim, Bourdieu, Foucault, Erving Goffman, George Mead, Michelle Maffessoli, entre otros, han intentado acercarse al estudio de lo cotidiano y conciliar la ciencia y la vida.

de la vida cotidiana” y dentro de ellos realizan los cuestionamientos de los fenómenos sociales en relación a una sociedad estructurada y su vinculación con el ámbito de lo subjetivo ya que con esto es posible analizar incluso el ámbito de las vivencias y sentidos, conciencia, cultura y comunicación social.

Es así como Peter Berger y Thomas Luckman en 1968 con su análisis sobre “Fundamentos del conocimiento en la vida cotidiana” realizan el estudio de la vida cotidiana desde un análisis fenomenológico, o más bien desde la experiencia subjetiva cotidiana, así parten que la realidad de la vida se organiza alrededor del “aquí ” del cuerpo y el “ahora” del presente, el aquí y él ahora se transforman dependiendo del foco de atención que le dote cada persona o cual decida que se convierta en su realidad inmediata, por decir la realidad principal o la cual la conciencia asimila como lo más real (más que todo lo otro existente de la vida cotidiana) por lo que la vida cotidiana tiene una intensidad subjetiva, cada uno le asigna y vive según los medios, cultura, costumbres, normas, leyes y valores en los que se rige, así también existen momentos e historia que hacen que las formas de la vida cotidiana cambien o se transformen.

“... la realidad de la vida cotidiana como una realidad ordenada. Sus fenómenos se presentan dispuestos de antemano en pautas que parecen independientes de mi aprehensión de ellos mismos... Esto significa que yo experimento la vida cotidiana en grados diferentes de proximidad y alejamiento, tanto espacial como temporal" (Berger & Luckmann, 2002:2)

Para estos teóricos la realidad es el objeto de estudio fundamental en su análisis, así la realidad es un todo que integra "múltiples realidades", generadas a base de pensamientos y acciones que ayudan al sujeto a poder sustentarse entre todo ese mundo, manteniendo un posicionamiento fundamental sobre el cual se establezcan sus acciones, es así que la cotidianidad es el resultado de significados compartidos en la sociedad, lo que se entiende como realidad. Es

decir, es desde lo social que deviene una realidad objetiva en la que permanecemos y actuamos socialmente (Canales, 2005)

Es así que la vida cotidiana proporciona continuamente al sujeto las formas indispensables para actuar de cierta manera en el mundo, dotándolo de un orden dentro de la realidad que vive, y con esto se busca entender que lo cotidiano esta en distintos ámbitos de la vida, en lo rutinario y lo ordinario, pero la importancia de la vida cotidiana se expresa en la red de significados que contiene para poder dotar de sentidos al sujeto que la vive (Lindón, 2008)

En los años 1970 Agnes Heller realiza el análisis de la vida cotidiana como fenómeno social, para ella como par otros sociólogos, la cotidianidad cumple una función especial para la existencia social, ya que para la los sujetos, lo que ella llama “hombres particulares”, es necesario interactuar en la vida social para saber usar, en mayor y menor medida, las cosas e instituciones del mundo en el que se nace y es mediante la relación que se mantiene desde el nacimiento y a lo largo de la existencia con la vida cotidiana, que es capaz de adquirir capacidades básicas con las cuales nos es posible vivir, por lo que no sólo es un estar sin sentido, sino es un espacio y lugar de aprendizaje de la vida y de las formas de relacionarte con los otros.

“... La vida cotidiana es el conjunto de actividades que caracterizan las reproducciones particulares creadoras de la posibilidad global y permanente de la reproducción social... En toda sociedad hay pues una vida cotidiana: sin ella no hay sociedad” (Heller, 1970)

Algo importante dentro de su análisis es el aporte que realiza en relación a la vida cotidiana y la reproducción social, si bien la cotidianidad permite saber usar en mayor y menor medida las cosas e instituciones del mundo en el que se nace y con las cuales es posible vivir, también nos deja visualizar un momento de la

reproducción de la sociedad y de los estratos de esta sociedad en un momento determinado. Heller nos dice que "el hombre formando su mundo, se forma también a sí mismo" es así que la vida cotidiana tiene una acumulación de experiencias, una historia; cuando la persona actúa y realiza actividades dentro de esta cotidianidad, se crea y también crea en forma directa su entorno, posibilita la reproducción y autoreproducción de las relaciones sociales, la cultura, los valores, los sentidos etc. (Heller, 1970)

Así también encontramos al sociólogo Henri Lefebvre, quien hace referencia a la vida cotidiana integrando en sus estudios sociales a la cotidianidad como pauta para el análisis de los actos cotidianos en su totalidad, podemos entender como lo que Berger y Luckman han llamado "múltiples realidades" ya que Lefebvre manifiesta que este análisis no puede ser acotado, tiene que hacerse mediante la comprensión de una presencia y emergencia de componentes inscritos en la realidad, tales como el tiempo, las prácticas sociales, las pluralidades de sentido, lo simbólico y el espacio (Lefebvre H. , 1972)

Debido a que Lefebvre hace hincapié de que lo cotidiano no se puede pensar desde una esfera para su análisis o ser trazada por segmentos para el entendimiento de la realidad social⁴, plantea la comprensión de los mencionados componentes, así como su integración para poder entender las acciones y como estas toman valor en la vida del ser humano como todo junto.

"Lo cotidiano son los actos diarios pero sobre todo el hecho de que se encadenan formando un todo" (Lefebvre, 1981:8)

Entendido así, lo cotidiano no puede entenderse como concepto fijo por estar integrado de múltiples realidades, procesos de significación subjetivos y comunes en la sociedad, por lo cual lo entendemos como un concepto en

⁴En este caso no se puede hacer el análisis de las formas cotidianas mediante acciones separadas o personalizadas como el trabajo, la diversión, el ocio, el aprendizaje, deporte etc.

constante construcción. En lo que concierne a este trabajo, hemos planteado un posible concepto que busca contener elementos para el análisis de la problemática social en relación a la realidad cotidiana y los procesos del uso de la bicicleta en esta, es así como decimos que:

Lo cotidiano es un lugar social en donde habitan múltiples realidades de índole subjetivo y de sentido común que se desprenden de las dinámicas sociales que se realizan con el día a día. En este espacio social se integran componentes de la vida diaria formando un todo, tales como el tiempo, espacio, prácticas sociales, pluralidades de sentido, que sirven para dotar de sentido al sujeto que la vive como una realidad que le puede ser ajena o propia, pero que socialmente juega un papel importante al servir como proceso de acumulación de experiencias las cuales les posibiliten actuar, resignificar y transformar del mundo.

2.2 El estudio de la vida diaria y la cotidianidad como posibilitador de transformación social.

Según Lefebvre los componentes que surgen de la realidad están basados en prácticas sociales, espacios, tiempos, pluralidades de sentido y lo simbólico; pero estos en el análisis son principalmente necesarios para entender la realidad cotidiana como un todo en la cual se inserta una red de significados que adscriben roles ya establecidos, reglas, normas y valores a través de la historia⁵, y es mediante la relación entre personas y su vida diaria que estas prácticas son adquiridas y reproducidas por las distintas personas que conforman la realidad social.

El proceso de adquisición, apropiación y reproducción de la vida diaria integra procesos ideológicos, o bien también, una creencia en la verdad común. Es por eso que un exceso de ideología y de relaciones sociales basadas en creencias que se establezcan duraderamente en el marco de la obiedad y del

⁵ Lo que se relaciona a las formas en las que en un lugar se establece la cultura, edad, procesos de género etc. (Rosenblüth, 2001)

sentido común (lo que actualmente se establece por reglas, políticas y normativas económicos en la concepción desarrollista y de ganancia), afectan en la producción de algo diferente ya que permanece en la sociedad efectuándose sin ser consensuadas y pensadas afectando la reproducción en ciclos largos de la historia, o por decirlo de otra manera, afectando la circulación de sentidos en su repetición armónica lo que no basta para regular el cambio, es por eso que:

"continuamente, la sociedad debe investigarse o, lo que es lo mismo, abrirse a los restos no codificados de deseo e interés de la subjetividad para proponerse nuevos signos y nuevos discursos en los que relegar a los sujetos"(Canales, 2005)

En este sentido, el acercamiento al conocimiento de lo cotidiano provee a los individuos herramientas más completas y más prometedoras de un cambio social y en el caso que nos incumbe, la cotidianidad es importante para lograr un análisis que incluya la vida diaria, en este caso el uso diario de la bicicleta y las posibles transformaciones en las relaciones sociales y componentes que surgen de esta realidad, la cotidianidad nos permite un entendimiento de las prácticas en el espacio urbano, en donde se expresa la trivialidad de la vida diaria.

Si tomamos en cuenta que "la vida cotidiana es donde se proyecta la realidad social, el poder y debilidades". (Lefebvre, 1968) podemos encontrar dentro de las prácticas sociales que se viven diariamente, lo que nos llena, nos hace crecer y nos aporta algo positivo, o así mismo tener una mirada que interrogue, pregunte y busque saber (Canales, 1998) y que nos lleve a criticar, debatir y modificar lo que no nos aporta y destruye.

Incluso en el análisis que hace Alicia Lindón en "Las Huellas de Lefebvre en la vida cotidiana" nos deja ver que si bien la vida cotidiana se puede entender desde la trivialidad de la vida en el trabajo, la vida familiar, las distracciones y el ocio, esto no es principalmente en lo que consiste la cotidianidad (a pesar de que sí incluye estos mecanismos sociales) pero sí es importante rescatarlo porque es

en estas actividades que en donde se hacen y se rehacen las personas a la par de las motivaciones, de sus deseos, capacidades y posibilidades como seres humanos en relación con los otros, a ciertos ritmos, tiempos, espacios y diversidad de conflictos. Para Lefebvre los momentos crean las situaciones y representan la tentativa de realización de una posibilidad (Lefebvre, 1961:348-351) y en este sentido:

“...ahí radica una de las huellas profundas y duraderas del pensamiento de Lefebvre: pensar que lo cotidiano es la posibilidad de realizar el cambio social, aunque constantemente es acechado para anular esa capacidad que, sin embargo, vuelve a surgir desde otro ángulo” (Lindón, 2004:47)

En este sentido es que en el análisis de Lefebvre sobre la cotidianidad, hace referencia a las acciones y prácticas sociales que realizan los sujetos y en su análisis desprende dos tipos de prácticas sociales, lo que él llama la praxis inventiva entendida (asociada con la forma lineal del capital) como la formas mecánicas de reproducción del mundo para mantener una cierta estabilidad; la segunda apela a una forma de concebir la praxis como una forma de transformación de la cotidianidad (por lo tanto, no lineal, no impuesta, no única) que se desarrolla (o se inserta) dentro de la lógica de lo mecánico pero de alguna manera trasciende para lograr un diferencia, misma que repercute en nuestras dinámicas diarias.

Para ejemplo de estas praxis cotidianas, se puede observar cómo se expresa la praxis repetitiva en los procesos del contexto social urbano, en donde las formas que se utilizan para trasportarnos de un lado a otro generan que se obtengan medio de transporte y dentro de la cotidianidad es normal la utilización de formas de movilidad que están integradas en la lógica de consumo, como el carro (quienes pueden adquirirlo) el cual en su utilización fomenta problemáticas en el

entorno, como pueden ser las ambientales, económicas, sociales, psicológicas e inclusive de índole espacial de la ciudad.

Por hablar de una práctica inventiva en la cotidianidad, podemos observar la creatividad y cambio en los sujetos para lograr formas de movilidad alternativas a las ya establecidas por el sistema, en este caso la bicicleta, fungiendo como un vehículo que genera más allá de una utilidad en la transportación y movilidad de sujetos, beneficios internos en la salud, en la economía familiar e individual, de alguna manera erradica el aislamiento y la individualización de las personas que se integran en la dinámica de la usanza del carro e inclusive genera una actitud positiva dentro del entorno para generar colectividad y proceso de participación en comunidad.

2.3 Vida cotidiana y “habitus”: el sujeto ciclista y el uso de la bicicleta en la mancha urbana.

Como ya lo mencionaba antes Agnes Heller, la vida cotidiana contiene historias, y al mismo tiempo es historia al ser parte de la reproducción del hombre particular. El sujeto nace en condiciones sociales concretas instituidas a través del tiempo y el hombre sólo puede reproducirse en la medida en que se apropia de una serie de experiencias específicas encontradas en las relaciones sociales (el aprendizaje adquirido en la familia e instituciones educativas) y así desarrolla una función en la sociedad, la cual puede ser la de autorreproducirse y reproducir la sociedad⁶ (Heller, 1970)

En este sentido me parece pertinente relacionar el término de vida cotidiana con el de “habitus” de Bourdieu, concepto que alude a términos de clase en relación a la posición que el sujeto ocupa dentro del espacio social y desde este lugar que ocupa la persona, el habitus funciona como un medio de percepciones

⁶Esto también lo refiere Lefebvre como las praxis cotidianas, ya sean repetitivas o inventivas.

las cuales se expresan en la práctica mediante aptitudes y orientaciones, esa sí que el habitus funciona como:

"...sistema de disposiciones para actuar, percibir, sentir y pensar de una cierta manera, interiorizadas e incorporadas por los individuos a lo largo de su historia" (Giménez, 2002:4)

Si bien la vida cotidiana es entendida como un lugar social con múltiples realidades de índole subjetivo y objetivo, que sirven para dar sentido al sujeto y mediante el cual se llena de experiencias con las que le es posible actuar, re significar y la posibilitar el transformar el mundo; podemos decir que el habitus está en relación a este al entenderse como un conjunto de disposiciones duraderas que determinan la forma de actuar, sentir o pensar de los sujetos, como un conjunto de percepciones y categorizaciones con los que se aprende la realidad y esto se relaciona con la cotidianidad en el sentido de ser dador de sentido mediante la adquisición de experiencias de la vida diaria mediante las practicas.

La importancia de relacionar estos dos conceptos, es que nos puede ayudar a entender la cotidianidad de la bicicleta desde el sentido común (simbólicamente), ya que desde la normalidad esta es relacionada como forma de transporte para determinado tipo de personas, cierta clase y portadores de determinado habitus, en especial con recursos económicos bajos, personas que por crisis económicas familiares no se pueden dar el lujo de gastar en transporte colectivo y mucho menos en alimentar el carro de gasolina; así también se ha valorado un uso social de la bicicleta en espacios de precariedad, ya que es común ver una usanza de la bicicleta en lugares en donde la infraestructura es mala e ineficiente e incluso en lugares en donde no es posible llegar mediante caminos hechos de concreto o existencia de pavimentación.

Bourdieu en este sentido hace alusión al habitus, el cual es desarrollado en la práctica en el campo, este último entendido como lugar que está constituido por

una estructura de relaciones, así como de una construcción histórica, económica y social, lo importante de la reflexión es que Bourdieu integra la categoría de la clase, aludiendo que la constitución del “habitus” está ligada a la posición ocupada por el agente en el espacio social o en los distintos campos en los que participa, esto se entiende que en relación a ciertos bienes económicos con los que se tiene la capacidad de adquirir cierto tipo de bienes culturales y materiales, en el sentido que nos incumbe es el de un medio de transporte específico el cual es entendido desde la cotidianidad de su uso y desde la concepción de habitus desde la precariedad.

Por lo que se podría decir, en el caso de los sujetos que en la práctica utilizan el carro u otro transporte sus conductas han sido adquiridas en un determinado campo con una dimensión histórica establecida, es decir que se hallan inscriptas en los cuerpos y son parte constitutiva de su habitus y de igual forma podemos decir que su cotidianidad está ligada a conductas reguladas y adquiridas mediante una práctica en donde la utilidad y la comodidad del carro les genera cierto estatus.

Pero aquí es donde nos incumbe la relación entre estos dos conceptos, siendo el habitus entendido como un sistema en el cual se constituyen los cimientos para reproducir conductas regulares en la sociedad y así hace que las personas que pertenecen a ese esquema de percepciones se comporten de cierta manera en ciertos contextos (Bourdieu, 1987). Es lo que pasa con la cotidianidad de Lefebvre la cual integra múltiples realidades pero mediante la práctica tienden a modificar y transformarse, por lo que también hay procesos en el mismo que generan cambios ya que estas percepciones nos son estáticas.

En el tema que nos incumbe, nos permite entender porque la bicicleta en determinados contextos es entendida por algunas personas peyorativamente y no como un medio de movilidad alternativa y un medio que de alguna manera es amable con el medio ambiente al ser no motorizada, no generar gases contaminantes, por lo que esto va más allá de un tema de percepciones (positivas

o negativas en su uso y quienes usan la bicicleta) al generar diversos aspectos positivos en las personas que la usan diariamente.

En este sentido, la cotidianidad abordada por Lefebvre también va más allá al poder entender la cotidianidad del uso de la bicicleta y las rupturas y cambios que esta genera en los componentes inscritos en la realidad (tales como el tiempo, las prácticas sociales, las pluralidades de sentido, lo simbólico y el espacio) y es así que en la actualidad la usanza de la bicicleta desprende en su interior prácticas que relacionan múltiples realidades, si bien como una fuente de soporte ante la crisis económica al ser un medio de transporte en el que no se gasta mucho, genera beneficios en la salud, repercute en áreas como las de relajación y anti-stress, fenómenos que son muy comunes en ciudades donde el tráfico es muy pesado y las personas gastan mucho tiempo en su transportación.

Por último retomando el análisis de Bordieu, este también nos permite entender mediante su concepto de habitus, que la estructuración de la vida cotidiana se realiza en el campo de lo social, en este sentido el lugar es la mancha urbana zona en donde se encuentran sujetos que realizan rupturas dentro de la concepción de la utilidad de la bicicleta (y sujetos que utilizan otro medio de transporte) y es en la calle en donde conviven, se relacionan, nace una interacción entre sujetos, surgen necesidades, se realizan posibles cambios a la par de las mismas.

Podemos ver estas rupturas desde la cotidianidad y desde el habitus, en concreto en el caso de Puebla y en lo largo de la República mexicana, en donde existe una práctica en el uso de la bicicleta y una la emergencia de colectivos que buscan no sólo un beneficio económico sino un cambio en las acciones que se desarrollan dentro del mismo, el uso de la bicicleta en relación a la constitución del espacio, zonas en la calle en la que se les incluya buscando generar una articulación entre espacio, sociedad y territorio, en donde efectúan sus prácticas cotidianas y buscan la edificación de caminos adecuados para las bicicletas.

2.3.1 Cotidianidad, tiempo y espacio en relación al uso de la bicicleta y el sujeto ciclista.

"No había, hasta el cambio de siglo, una velocidad de desplazamiento para la élite y otra para el pueblo. El auto cambiaría esto: por primera vez extendía la diferencia de clases a la velocidad y al medio de transporte" André Gorz

Lefebvre analiza dentro de la vida diaria actividades que se sitúan en el tiempo, para este autor existen dos formas de entender la temporalidad en la cotidianidad y estos se generan en momentos históricos. Esto quiere decir que el momento actual en el que basamos nuestros deseos, aspiraciones y propias concepciones de la realidad esta permeado de un pasado innegable, de una historia y de un lugar.

"Es necesario ver el contexto de estas acciones, las relaciones sociales en las cuales toman lugar, "sobre todo porque su encadenamiento se efectúa en un espacio social y en un tiempo social" (Lefebvre, 1981:8)

Ante esto, podemos decir que Lefebvre hace referencia a dos tiempos, el primero el tiempo lineal basado en la racionalidad, tecnología y conocimiento; el segundo, un tiempo cíclico. El primero nos ayuda a entender la manera en que se han (des)vinculado los ritmos sociales con los ritmos de la propia naturaleza, en donde la falta de entendimiento de esta relación ha permeado en la reproducción de prácticas, teorías y episteme en las ciencias sociales para campos de la acción o el conocimiento. El segundo se entiende en términos de la naturaleza, en donde las formas del tiempo son simultáneas no lineales.

Ejemplo de la primera es la temática ambiental, las formas de extracción natural de una manera rápida, racional, basada en la ganancia y esto llega a ser lastimoso para el entorno (Leff, 2009) pero es una relación en la que desde hace

muchos años hemos basado nuestras prácticas diarias, y lo que nos ha permitido obtener recursos de la naturaleza para nuestra subsistencia en la sociedad, pero llega un momento en la historia, la cual nos exige una distinta comprensión o conciencia de lo que se vive en la realidad, esto es lo que pasa actualmente en los ritmos de la naturaleza, mismos que se han visto modificados por la mano del hombre y de los cuales nos hemos alejado por la manera en la que los procesos de obtención de la ganancia nos exigen sacar más provecho en vez de obtener lo necesario en conjunción al respeto de los propios procesos naturales.

Con esto podemos entender que las formas económicas, políticas y sociales llevadas hasta el momento en nuestras prácticas cotidianas obedecen mayoritariamente a formas lineales, estables y homogéneas para beneficio del capital, o la dominación o lo que Lefebvre hace llamar el tiempo lineal el cual está basado por una la racionalidad absurda que juega con la tecnología y el conocimiento de una manera poco ética, siendo un proceso ya interiorizado en nosotros, en nuestras acciones, la forma en la que nos relacionamos con nuestro medioambiente, el entorno, la calle y las personas que nos rodean.

Sabemos que el momento actual pide la necesidad de ir a la par de los ritmos que marca la competencia del mercado y esto al mismo tiempo modifica nuestras prácticas basadas en la rapidez y la eficiencia, lo que implica que tengamos que transportarnos y movernos mediante objetos que nos ayuden a cumplir esa lógica, pero dentro de esto es muy probable que no todos puedan tener la capacidad adquisitiva para cumplir esto, en especial tratándose de la compra de un automóvil.

Ante esto es que existe un ensayo realizado en septiembre de 1973 por André Gorz en él que nos muestra la desigualdad inherente al uso del automóvil; desde su apreciación el coche es un elemento dentro del espacio de la calle el cual priva a peatones, ciclistas y usuarios de tranvías o autobuses, esto en el sentido de ser un bien de lujo que sólo una minoría como los burgueses pueden

adquirir⁷, personas muy ricas las cuales contaban con el privilegio de circular más rápido que los demás, caso que anteriormente era absurdo ya que la velocidad era la misma para ricos como pobres, al respecto dice:

"La carreta del rico no iba más rápido que la del campesino, y los trenes transportaban a todo el mundo a la misma velocidad. No había, hasta el cambio de siglo, una velocidad de desplazamiento para la élite y otra para el pueblo. El auto cambiaría esto: por primera vez extendía la diferencia de clases a la velocidad y al medio de transporte" (Gorz, 2009)

Si bien el carro tiene la capacidad de movernos de manera rápida y eficiente para poder llegar a nuestros trabajos y las múltiples actividades diarias que desarrollamos, permitiéndonos cumplir con la dinámica social de llegar puntuales a ciertos lugares de manera cómoda y eficaz; también sabemos que es un bien que no todos pueden adquirir pero más allá de eso también tendríamos que pensar en qué manera esta acción desprende problemáticas medioambientales ya que la existencia de más autos en los espacios centros de la ciudad han generado que se dé una construcción poco planeada de los espacios públicos, generando caos vial y en peor de los casos muertes de peatones y ciclistas por la falta de respeto a las diferentes formas de movilidad y transporte en la ciudad.

2.3.2 El tiempo, prácticas y la diversidad de sentidos.

En este sentido las formas de transporte en la ciudad se relacionan con las personas, los usuarios y beneficiarios de estos, es dentro de la lógica cotidiana y desde el sentido común que la manera de llegar a ciertos lugares plantea una

⁷En el caso de Puebla sólo el 23 por ciento de la población utiliza autos, el resto usa medios no motores y transporte público. En noviembre pasado, el Desafío Modal demostró que la movilidad en bici es más rápida que en auto, moto o camión.

diversidad de sentidos, tiempos, estatus, reconocimiento social, el desarrollo de ciertas prácticas sociales y formas simbólicas en las que nos relacionamos unos con otros.

Con esto me refiero a que desde la cotidianidad, el usuario de un carro posee cierto estatus y reconocimiento en ciertos espacios, su acceso a los lugares depende de ese instrumento de movilidad e incluso la capacidad que tiene de desarrollar ciertas prácticas sociales están mermadas a que tenga un vehículo, por lo que sabemos que las ciudades están diseñadas para la movilidad motorizada⁸; en el caso de los usuarios de bicicleta, podemos ver que de alguna manera su llegada a ciertas zonas está limitado a un recorrido en donde le sea posible transitar, en donde puedan convivir sin ser expuestos a riesgos de sufrir accidentes, lo que podemos observar como un proceso de exclusión a ellos por la falta de caminos adecuados en el grosor de las ciudades mexicanas.

Como ya lo mencionamos el carro genera en su uso cierto estatus y formas simbólicas, por lo que se da un reconocimiento dependiendo de qué tipo de unidades utiliza el usuario para moverse dentro de la ciudad. Es dentro de lo “obvio” que se genera en la cotidianidad actual de las personas que quién cuenta con un vehículo particular está sujeto a condiciones económicas favorables, pero si lo observamos desde otro enfoque esta persona también está realizando y reproduciendo prácticas lineales que como bien lo señala Lefebvre se sustentan en una falsa racionalidad basada en la tecnología.

A este respecto André Gorz nos habla de una paradoja en el uso del automóvil ya que parece otorgar a los dueños cierta libertad para trasladarse en los tiempos y horarios que este quiera al igual que puede decidir si ir rápido o lento, pero esta autonomía es aparente ya que en la realidad este genera cierta dependencia, a que a diferencia del carretero o del ciclista, el dueño de un carro

⁸ Por movilidad motorizada se incluye a vehículos particulares, transporte urbano, taxis, motocicletas y carros de carga pesada.

depende de comerciantes especializados en su acondicionamiento, mantenimiento e inclusive del combustible.

"Dicho de otro modo, este vehículo lo obligaría a consumir y utilizar una cantidad de servicios comerciales y productos industriales que sólo terceros podrían procurarle. La aparente autonomía del propietario de un automóvil escondía una dependencia enorme"(Gorz, 2009)

Al mismo tiempo que crea esta dependencia, lleva a los usuarios a un estado de sedentarismo, problemas de estrés, en la salud y a nivel ciudad genera problemas en relación al incremento gases contaminantes en el aire, dificultades en la construcción del espacio; un ejemplo es la ciudad, el lugar en donde se observan sujetos, acciones y necesidades sociales⁹, en donde se da un desarrollo de centros urbanos en el que se aprecia, o bien la infraestructura brillante o las viviendas sociales transformadas y generadas por la marginalidad y pobreza (Rosenblüth, 2001)

2.4 Cotidianidad: La Ciudad como privatización del espacio público y las relaciones sociales de lo cotidiano.

Cada ciudad domida, despierta loca, exhala un silencio de cárcel, de sueño que arde y llueve como un élitro ronco de no poder ser ala. El hombre yace. El cielo se eleva. El aire mueve. (Miguel Hernández)

La ciudad es un lugar de convivencia que necesita ser retomado desde las prácticas sociales que se observan por parte de los actores, sujetos que tienen deseos, inquietudes, objetivos y actividades concretas que son expresadas en un cierto lugar; la importancia de desentrañar las relaciones sociales que se desprenden de esta convivencia dentro del ámbito de lo cotidiano, así como el

⁹ <http://www.conavi.gob.mx/programas-nacionales-de-desarrollo-urbano-y-de-vivienda>

sujeto, la ciudad y la calle, está en íntima relación con la búsqueda de una mejora de las problemáticas que acontecen en materia de áreas públicas en la ciudad y en concreto de la privatización de ciertos puntos, en este sentido la figura del sujeto al igual que la de espacio son muy importantes, ya son los medios por los cuales el ser humano llega a transformarse y transformar su entorno de manera positiva o negativa, todo esto dependiendo de las formas y del grado de participación que genere para sí y su sociedad.

Si bien Lefebvre hace referencia a diversos componentes de la vida cotidiana, nosotros nos adentraremos en las prácticas de los sujetos para entender los procesos estáticos o de transformación de subjetividades encontradas en los lugares, ciudades o espacio públicos; la cotidianidad es conveniente para que logremos un entendimiento de la ciudad en términos de su espacialidad, funcionalidad y simbolismo de significados (Elizalde & Tijoux, 2008) los cuales entenderemos como un cúmulo de momentos de aprendizaje y un ejemplo de ellos son los espacios así como lo es calle, como lugar de producción de historias dentro de las que exaltan necesidades sociales, culturales y económicas.

Para introducirnos de lleno en la temática de la privatización del espacio y las relaciones sociales de lo cotidiano en relación al uso de la bicicleta, empezaremos retomando la siguiente nota aparecida en el medio de comunicación Lado B donde se afirmaba que en marzo del 2013 en el caso de Puebla sólo el 23 por ciento de la población utiliza autos, el resto usa medios no motorizados y transporte público, ante este ejemplo es que actualmente encontramos que al parecer existe una escasa adquisición de vehículos personales en nuestra ciudad, pero aunque esto suceda sigue existiendo la necesidad de entrar con énfasis en el tema de la infraestructura de caminos adecuados para mantener una movilidad y un eficiente transporte en la ciudad.

Esta tarea está integrada, tanto por parte del gobierno como del sector privado, quienes desde el planteamiento de proyectos deben pensar en lograr satisfacer las necesidades y demandas de la población las cuales principalmente

se acentúan en el centro de las ciudades donde se encuentran la mayoría de los trabajos, comercios etc, lo que hace cada vez más complicada la tarea al momento de cubrir las insuficiencias que aún persisten en materia de espacio y en lo que nos incumbe, de caminos adecuados para transportes no motorizados como lo es la bicicleta. “La ciudad como construcción urbana se sale de su espacio vital debido a la sorpresiva emergencia de nuevas necesidades” (Elizalde & Tijoux, 2008:2)

Ante lo dicho por Elizalde y Tijoux, podemos concebir que a través del tiempo las necesidades sociales se van modificando, actualmente los espacios públicos son transformados por el mercantilismo neoliberal¹⁰ siendo visible un trastocamiento en la subjetividades de los pobladores e inclusive en la misma infraestructura edificada; esto también se ve permeado por el incremento anual de la población, el cual ha generado un desarrollo en las zonas urbanas de una forma dispersa ya que a lo largo de los años hemos visto un crecimiento exponencial de casas habitación, núcleos de vivienda cerrados.

Siendo la ciudad un lugar de encuentros entre personas que habitan el espacio, podemos observar que en estas se ha generado una máxima individualización que en ciertos sectores produce una homogenización generalizada (Elizalde & Tijoux, 2008) entendida así en la conformación espacios cerrados o fraccionamientos, en donde se homogeniza a la población dependiendo de su nivel adquisitivo en determinadas zonas (casas, plazas, fraccionamientos) que se llega a entender como una exclusión de la otredad; es decir: “los privilegiados construyen enclaves privados buscando seguridad” (Elizalde & Tijoux, 2008:3)

Es así, que la ciudad se diversifica constituyendo polos urbanos periféricos que incluso llegan a trastocar el acercamiento del gobierno a la iniciación de

¹⁰ La vida cotidiana esta en estrecha relación con las formas de organización social, en específico con las problemáticas económicas.

políticas de bienestar social¹¹ y ante esto es que Julio Alguacil nos dice que la ciudad es una zona de encuentros y asociaciones, en donde las personas pueden llegar a mejorar las condiciones de vida de su comunidad al ser un lugar en donde confluye la diversidad de prácticas, contacto social y la iniciación de ciertos conflictos (Alguacil, 2008), la metrópoli conforma un espacio público y colectivo, en donde se edifican acuerdos, en ocasiones conflicto y limitaciones entre los distintos grupos sociales que participen.

Por lo tanto es la ciudad el lugar en donde se encuentran los actores quienes tienen formas de ser-estar en el mundo, es un espacio de movilización y participación de los ciudadanos, lugar de encuentros y asociaciones de las personas para mejorar sus condiciones de vida de forma común (Elizalde & Tijoux, 2008)

2.4.1 La calle como espacio de movilización de los Movimientos Sociales.

Es el espacio y por el espacio donde se produce la reproducción de las relaciones de producción capitalista. El espacio deviene cada vez más un espacio instrumental (Lefebvre H. , The Production of Space, 1991)

Ante la necesidad de algunos miembros de la población de reconquistar los espacios públicos, lugares que históricamente han sido para el intercambio, la construcción de imaginarios comunes y escenarios de resistencia, es que se observan en las calles manifestaciones, formas de acción colectiva y actividades particulares que apelan a la existencia de un conflicto, o una serie de conflictos que desde la organización y expresión de las inconformidades por parte de un grupo se buscan erradicar.

¹¹Un ejemplo de esto es la forma en que se han implementado las acciones del gobierno dirigidas a la construcción de caminos para la movilidad social en la misma ciudad, si bien es la ciudad en donde se llevan dinámicas de soberanía y fomento a la ciudadanía, estas se apegan al referente del mercado excluyendo a las periferias.

Es importante mencionar que los espacios de convivencia propiamente recreativos y de esparcimiento se han acotado desde los inicios de la era privatizadora de los 80's y tempranos 90's, si anteriormente veíamos un accionar en las calles de México con muestras de inconformidad y masivas marchas, después de ese momento los espacios podrían reducirse a meros lugares de ocio, esparcimiento y en el mejor de los casos de aclamación.

Actualmente lo que vemos en la calles acerca de su utilización, es que son lugares ideados para transitar sin habitarlos, un medio que genera una máxima individualización entre unos y otros, espacios en donde se entretajan problemáticas ambientales por la emisión de gases de efecto invernadero, la contaminación ambiental, intensificación de la pobreza, complicaciones en los tiempos de traslado y lugar en donde se generan accidentes de tráfico.

Con esto quiero decir que las calles cumplen una función importante en la estabilidad del modelo económico actual, y es así que se han ido modificando para cumplir con la lógica impuesta por el mercado, por las políticas neoliberales y así también por los deseos de la población que consume irracionalmente productos y bienes de consumo: "Las calles son el espectáculo de todos los bienes ofrecidos al consumo" (Lefebvre, 1973:96)

Desde el 2000 podemos observar un incremento en las luchas desplegadas en las calles de varias ciudades latinoamericanas, y en especial mexicanas en donde, si bien es notorio que han crecido las problemáticas sociales en relación a la pobreza, fraudes políticos, inseguridad social en las calles, falta de empleo, incremento en la canasta básica etc; así también han incrementado las personas que se manifiesta en estos espacios públicos.

Es ante la necesidad de recuperar los espacios públicos y volverlos lugares de expresión y manifestación de las inconformidades, que algunas personas se reúnen realizando acciones colectivas con la función de presionar a las autoridades para lograr determinados objetivos, estos varía en relación a la

población pero principalmente son actividades para hacerse visibles y hacer notar sus inconformidades en el resto de la sociedad y al gobierno.

Actualmente observamos en las calles la existencia de una diversidad social en términos de movilizaciones, pero es importante recalcar que sea cual fuere la problemática este está resurgiendo por la existencia de personas que utilizan este espacio como lugar de movilización y en el tema que nos incumbe el de los colectivos ciclistas en Puebla que se identifican por tener alta presencia en las calles, por su creatividad como grupos inconformes y su accionar de forma pacífica intentando reinventar este espacio a su favor.

Es por la existencia de colectivos ciclistas que podemos observar una problemática social enmarcada por la falta de espacios públicos construidos para esta forma de transporte que ciertamente es utilizada por muchas personas en el grosso de la ciudad de Puebla.

El uso de la bicicleta como medio de transporte y acción política colectiva ha generado un incremento de su uso por el transitar de las calles de manera cotidiana y no sólo eso, sino también es visible el uso de la bicicleta en donde encontramos participación de algunos ciudadanos que están gestando una organización (en el próximo capítulo se abordaran) que apelan a un mundo de ciudades saludables, atractivas y prósperas, en donde se pueda caminar, ir en bicicleta o en transporte público sustentable de una manera cómoda y segura (ITDP México, 1985)

2.5 Uso social de la bicicleta y su impacto en la formación del movimiento ciclista.

Es dentro del análisis sociológico, tanto en contextos urbano como periferias, que se puede entender el uso social cotidiano de la bicicleta y las acciones sociales que emergen como movimientos sociales, estas con características peculiares en el sentido del tiempo de su conformación y objetivos específicos, en donde se

manejan cuestiones ecológicas y sociales que plantean una repercusión positiva a las problemáticas existentes en la ciudad.

Un aspecto importante que mantienen estos grupos que emergen y realizan acciones colectivas, es que buscan una incidencia favorable a sus problemáticas y necesidades dentro de los espacios públicos, por lo que se identifica que es real la problemática que existe en materia de la movilidad social, está en el sentido de transporte públicos de calidad o bien apoyo a la generación de transportes alternativos como lo es la bicicleta.

Principalmente vemos que mediante la práctica de usar la bicicleta de manera cotidiana se relacionan necesidades sociales en la ciudad, así como también se entreteje la acción social y la conformación de grupos que mediante el uso de la bicicleta buscan incidir socialmente, culturalmente y políticamente en el espacio urbano, constituyendo un no lugar en un lugar para habitar y encontrarse, reconociéndose y generando contacto cotidiano entre los sujetos y colectivos diferentes (Alguacil, 2008).

Este fenómeno se ha expandido a nivel ciudad y se han conformado amplios grupos que trabajan en conjunto realizando foros y actividades informativas dirigidas a la sociedad, es así que estos grupos emergentes de ciclismo urbano apelan dentro de su actividades y discursos a una contraposición a la establecida por la idea de progreso y actual modelo desarrollista que incluye la postura del apoyo a la industria automotriz como parte fundamental de la movilidad social en Puebla.

Ejemplos así existen alrededor del mundo; podemos mencionar al grupo de Ciclovías Recreativas Américas en Quito Colombia, en Chile la formación de la Federación Ciclista y en Argentina los Bici Activistas, por lo que estas prácticas colectivas se ha estado gestando en las ciudades Latinoamericanas desde hace tiempo, siendo las ciudades lugares es donde se plantea colectivamente la existencia de una crisis social y ambiental debido a la lógica de desarrollo que impera.

Así mismo se da el caso de la conformación y emergencia de movimientos ciclisteros en la República Mexicana, sabemos de la existencia de agrupaciones que convergen en torno a esta práctica cotidiana de la bicicleta, por lo que actualmente conocemos una Red Nacional de Ciclismos Urbano en México, también conocida como Bici Red, en donde confluyen alrededor de 51 grupos ciclisteros dentro de los cuales se plantean objetivos generales, actividades y servicios que se ofrecen en cada ciudad.

***MAPA DE REGISTRO DE COLECTIVOS CICLISTAS EN E.U, MÉXICO Y LATINO AMERICA.**

“Organizaciones Comprometidas a realizar alguna acción”



Datos de Mapa. Google INEGI 2013. Continente Americano. Escala 1000 km.
Fuente BICIRED Mapa Link: <http://www.bicisporla vida.org/es/#!/catid=1>

Para el caso de la república mexicana, encontramos 21 colectivos inscritos en la BICIREN Red Nacional de Ciclismo Urbano en donde encontramos gran diversidad de personas que utilizan la bicicleta como vínculo de expresión colectiva, apropiación de espacios, formación de identidades, entre los que encontramos están: Physis Ciclovía Alimentando Con Naturaleza (Xalapa), Los Bicles Colectivo De Ciclismo Urbano (Saltillo Coahuila), Mundo Ceiba A C (Oaxaca), Colectivo Pueblo Bicicletero (Monterrey), Ciclistas Mexicanos Unidos (Guadalajara), Mxli Bici (Mexicali), BiciVerde Cuautitlán Izcalli (DF), Ciclopistas Interestatales México (UNAM DF), Critical Mass (Sn Luis Potosi), Bicalentos Bike (DF), Divercicla (Guadalajara), Biciérnagas (Monterrey) y Mujeres En Bici (DF); y es mediante BiciRed México que estos grupos de personas con fines comunes se comunican, comparten y dialogan para continuar ejerciendo presencia en las calles de sus ciudades.

***MAPA DE REGISTRO DE COLECTIVOS CICLISTAS EN MÉXICO.**



Datos de Mapa. Google INEGI 2013. República Mexicana. Escala 1000 km. Mapa Link <http://www.bicired.org/quienes-somos/miembros-y-mapa#!/catid=2>

Es dentro de estos grupos que convergen una diversidad de usuarios de la bicicleta, algunos con objetivos y acciones colectivas que buscan fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, más eficiente, saludable, económico y sustentable en las vialidades urbanas de México; así como promover

la movilidad adecuada y segura de las personas que se transportan como peatonas, en bicicleta y otros medios de movilidad no motorizada; contribuyendo así, a un nuevo modelo de ciudad que busque su crecimiento integral y priorice la convivencia entre las personas (BICIREDA, 2012).

Y de la misma manera se encuentran rasgos de identidad (género), siendo el caso de las *Bicinenas* en la ciudad de Puebla y *Mujeres En Bici* en el Distrito Federal, quienes plantean el generar una iniciativa de carácter social para la integración de la población femenina en el uso de la bicicleta como modo de transporte y medio de empoderar a las mujeres mediante su uso y junto con esto observamos que se integra dentro de sus objetivos el coadyuvar al género femenino en su bienestar físico, mental y social.

En la ciudad de Puebla identificamos 7 agrupaciones de ciclismo urbano y estos son: BiciTadores Colectivo Buap, ViSíklkticxs, Bicionudos, Bicinenas Puebla, Puebla en Bici, Puebicla y El Pedal; estos grupos desde la práctica apelan a la promoción del uso de la bicicleta como forma ecológica, económica y sustentable de movilidad, en sus actividades realizan rodadas dentro y fuera de la ciudad, los objetivos específicos varían de un colectivo a otro, pero conjuntamente coinciden en la promoción del ciclismo urbano para una convivencia vial, social, deportiva, cultural y ambiental.

Es así que estos colectivos se vuelven un margen de análisis en tanto que realizan prácticas sociales dentro del espacio público y las acciones de estos sujetos ciclistas pueden generar o no, una incidencia mediante su participación social dentro de la ciudad de Puebla; y esto lo retomamos así por la importancia de la participación como un derecho y una necesidad humana, la cual parte desde los propios sujetos implicados en la sociedad y en el espacio en donde se desenvuelven (ALguacil, 2008)

CAPITULO 3 la participación social mediante el uso de la bicicleta: contribución en los procesos del desarrollo social, espacial y medio ambiental.

En la ciudad de Puebla se detecta la existencia de 7 grupos de ciclismo urbano, estas agrupaciones salen algunos días de la semana a realizar actividades, mayoritariamente son rodadas, expresan dentro de sus prácticas procesos de participación peculiares, esto en el sentido de ser grupos espontáneos que buscan incentivar mediante el uso de la bicicleta una nueva forma de convivencia social en las calles; a esto se adscribe la necesidad de nuevos procesos de tolerancia, respeto y de comunicación dentro del espacio, así como la búsqueda de mejorar los niveles de contaminación en el aire típicos de las ciudades con altos índices de movilidad motorizada.

Para generar este estudio hemos focalizado nuestra atención en tres agrupaciones de ciclismo urbano poblanas, en los cuales se identifica una constante participación en actividades dentro del espacio de la calle, promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte urbano, la realización de actividades en la búsqueda de crear propuestas para lograr incluir al transporte no motorizado como la bicicleta dentro de las dinámicas de movilidad vial dentro de la ciudad, así como incentivar en el gobierno la creación de infraestructura adecuada para los usuarios de esta forma de transporte, estos colectivos son Visiklkticxs, Bicinenas y Bicionudos.

Posteriormente a esta selección de agrupaciones, se realizaron una serie de entrevistas a personajes que utilizan la bicicleta de forma cotidiana y además forman o formaron parte de una agrupación de ciclismo urbano en la ciudad. Dentro de este análisis se desprendieron tres bloques de observación: 1-El uso cotidiano de la bicicleta 2-Participación con los colectivos 3- Conocimiento en materia de Políticas Públicas en materia de infraestructura ciclista; dentro de estas secciones logramos detectar las siguientes temáticas:

1. La percepción en tanto a Problemáticas, Experiencia y seguridad en torno a la Bicicleta, tanto de manera colectiva como desde el sujeto.
2. La manera en que se perciben los beneficios que otorga el uso cotidiano de la bicicleta (Económicos , ambientales)
3. La percepción que tienen los usuarios de bicicleta en relación al espacio común.
4. Las problemáticas que se perciben en relación a las acciones o políticas públicas del gobierno.
5. La participación e incidencia social de manera colectiva en materia de Políticas Públicas
6. La relación existente entre las agrupaciones ciclistas y las ONG´s
7. La percepción social de los caminos para bicicletas realizados por el gobierno.
8. Propuestas colectivas para mejorar el uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad de Puebla.

3.1 La importancia de la participación ciudadana y la formación de colectivos bicicleteros.

Debido a las dificultades inscritas en la vida cotidiana de muchas personas, las cuales se enfrentan a la carente estructura de transporte eficiente y sustentable¹² en la ciudad de Puebla y la ineficiente planeación de los espacios públicos por parte de los gobiernos en el poder es que observamos que se desprenden proceso de participación social particulares que van de la mano del uso cotidiano de la bicicleta y que surgen ante la necesidad de visibilizar nuevas y viejas demandas que integran conflictos económicos, culturales, sociales y ambientales.

¹²El concepto de movilidad sustentable nace del análisis de los problemas medioambientales y sociales ocasionados por el crecimiento de la población, las grandes ciudades y la cantidad de medios de transporte para satisfacer las necesidades de traslado y distribución de mercaderías. Fuente: www.psaguardianessv.com

Dentro de las problemáticas existentes en el entorno urbano y periurbano, podemos ver a primera vista problemáticas que refieren una ineficiencia en el transporte público, un costo excesivo del mismo, falta de cultura ciudadana en relación al compartir los espacios públicos en especial la calle, una inadecuada planeación de las áreas y la falta de motivación por parte de los gobiernos para propiciar la participación de los usuarios en los procesos de construcción e infraestructura en las ciudades.

Es ante esto que surge la necesidad de, primero afrontar la realidad que se vive en nuestras ciudades y retomar las nuevas expresiones sociales colectivas que en su seno expresan tales problemáticas; segundo esta visibilizar a los nuevos actores, personajes que tienen una voz, ideas, aspiraciones así como deseos de expresar sus peticiones para lograr mejorar diversos ámbitos de lo social, económico y ambiental, principalmente para abatir conflictos que acontecen en su vida afectándolos directamente.

“...construir la *ciudad incluyente*, la ciudad en donde todos, sin importar ingresos, géneros, edad, raza o religión, puedan participar productiva y positivamente en las oportunidades que ofrece la vida urbana” (Avilés, Silva, & Hernández, 2009, pág. 44).

En la actualidad podemos observar grupos de jóvenes salir a las calles en búsqueda de hacer suyos los espacios públicos, ocuparlos, esto se ha visto en el caso de los Ocuppys alrededor del mundo, el movimiento de la “Primavera Árabe”, el movimiento de los Indignados, yo soy #132 e innumerable cantidad de movimientos ciudadanos al rededor del mundo.

Bien lo dice Julio Alguacil al plantear la participación ciudadana como un derecho y una necesidad humana de los sujetos (ALguacil, 2008), por lo que es fundamental exponer la concepciones que se tienen dentro y fuera de los

colectivos ciclistas en términos de construir una ciudad donde quepamos todos.

“La participación social (...) debe de comprender a los agentes y actores sociales en el proceso de ocupación y apropiación espacial, de cómo actúan de manera formal e informal, pero necesariamente comprometidos con los intereses que generan los bienes urbano-territoriales” (Lombardo, 2009, pág. 75).

Por lo dicho anteriormente las formas de acción social colectiva que se realizan en los espacios públicos y que se relacionan al uso cotidiano de la bicicleta, establecen actualmente la existencia de un movimiento ciclista en la ciudad de Puebla por lo que esto abre un umbral de análisis de los procesos participativos emergentes y actuales que se desencadenan en esta ciudad.

En este sentido podemos vislumbrar la existencia de 7 grupos de ciclismo urbano en la ciudad de Puebla: BiciTadores Colectivo Buap, Visiklkticxs, Bicionudos, Bicinenas Puebla, Puebla en Bici, Puebicla, El Pedal; estas agrupaciones salen durante algunos días de la semana a realizar actividades, mayoritariamente son rodadas mediante las cuales expresan su gusto por usar la bicicleta, pero es importante mencionar que estos grupos enuncian dentro de sus prácticas procesos de participación social peculiares y de alguna manera emergentes.

Son grupos espontáneos y de cierta forma novedosos, buscan incentivar mediante el uso de la bicicleta una nueva forma de convivencia social en las calles de tal forma que se acepten tanto peatones, ciclistas, carros y transporte público; a esto se adscribe la necesidad de nuevos procesos de tolerancia, respeto y de comunicación dentro de los espacios públicos.

Al respecto observamos el caso de tres agrupaciones de ciclistas en la ciudad, en donde se deja ver la manera en que se establecieron sus objetivos,

actividades y propuestas en relación al uso de la bicicleta; pero antes se daremos a conocer a la agrupación de ciclismo urbano más antigua de la ciudad.

3.1.1 La participación ciudadana en la formación de colectivos ciclistas. Historia de 3 colectivos poblanos.

PUEBLA CICLISTA. El grupo de ciclismo urbano más antiguo de la ciudad de Puebla. (Anexo foto 1)

Es importante mencionar que anterior a la existencia de los actuales grupos ciclistas urbanos en Puebla, encontramos a “Puebla Ciclista” como la agrupación más antigua de la ciudad; aproximadamente esta inició en el año 2008 cuando decidieron reunirse para salir a rodar en las calles de Puebla. En este momento la agrupación no se encontraban con objetivos muy definidos y sus actividades eran realizadas los martes en el centro de la ciudad (Cisneros, 2013).

Dentro de lo recabado podemos mencionar que esto empezó, ya que en un inicio dos de los integrantes de Puebla Ciclista, Raúl Corona y Josué Cisneros deseaban recorrer la costa de México en bicicleta, la idea se fue postergando y fue Jorge Cortez quien decidió aventurarse a rodar en bicicleta hasta Yucatán, fue gracia a este viaje que se dio cuenta de la existencia de ciclovías y algunos caminos adecuados para las bicicletas, así como de la presencia de grupos ciclistas en esa ciudad, lo cual hizo que quedara fascinado y a su regreso a Puebla buscara organizarse entre sus amigos para propiciar la realización de paseos ciclistas y que adecuaran dentro de los objetivos de la agrupación.

Las rodadas se realizaban los días martes, en ese momento el grupo de participantes no era amplio y los organizadores de las rutas y recorridos no se sentían con mucha experiencia en esa actividad, pero eso no los detuvo e inclusive les ayudo para poder integrar un equipo más grande, dentro de este grupo podemos nombrar a: Laura Flores, Nicolás Madero, Josué Cisneros, Raquel Lozano, Beatriz Pérez y Raúl Corona

"Estábamos muy verdes... si mal no recuerdo el primer paseo fue de la avenida Juárez al zócalo, de la fuente de los frailes al zócalo luego como buscábamos que existieran ejes viales de norte a sur y de este a oeste organizamos un paseo donde partíamos de diferentes puntos y en ese paseo se integraron más personas" (Cisneros, 2013)

Las personas que se integraron posteriormente haciendo un equipo más sólido fueron María López, Marcos Charre, Roberto Morales, Oscar Domínguez Lozano, Emilia Palacios y Rodrigo Ramos¹³; fue meses después que pudimos ver un poco más definidos los objetivos principales en la realización de actividades y éstas estaban dirigidas a la construcción de ciclovías para la ciudad, ya que desde su primer año de existencia empezaron a involucrarse en la realización de rodadas junto con el ayuntamiento, así como entrega de peticiones al gobierno para que se pensaran caminos para las bicicletas.

Es así, que desde las campañas electorales realizadas para la candidatura de Blanca Alcalá en el 2008, esta agrupación entregó una serie de propuestas en relación a la construcción de caminos adecuados para las bicicletas alrededor de la ciudad de Puebla, las cuales fueron el reflejo de la primera ciclovía ubicada desde la 5 de mayo hacia la 31pte en dirección hacia el Parque Ecológico (**Anexo foto 2)**

"Desde las campañas electorales visitamos las oficinas de los candidatos para entregar la propuesta de las ciclovías echo que se reflejó con la propuesta que la mayoría de los candidatos presentaba con relación a las ciclovías...quién nos recibió

¹³ Roberto Ramos es el organizador de rodadas en la agrupación de Bicidentes Puebla, misma que ya no está activamente rodando en la ciudad.

entonces fue Edgar Chumacero quien des pues fue el titular del Instituto Municipal del Deporte" (Cisneros, 2013)

Esta agrupación continuó realizando actividades conjuntamente con otras instituciones, como el Paseo Nocturno con BUAP, donde existió una buena organización por parte de los voluntarios e incluso se generó una rifa de bicicletas entre los participantes, esto se dio con la participación de Oscar Domínguez, quien ha trabajado con organizaciones como el ITDP que es el Instituto de Políticas para el Desarrollo y el Transporte en México y actualmente, en el gobierno de la ciudad de Puebla.

En el año 2009 esta agrupación ciclista siguió incidiendo, tanto con el gobierno como con agrupaciones independientes, en primera instancia este grupo realizó una manifestación en el palacio municipal pidiendo audiencia a Blanca Alcalá para la entrega de propuestas en relación a las peticiones antes planteadas y ese mismo año se efectuó el 2do evento de la Red Nacional de Ciclismo Urbano BICIREN en el estado de Guadalajara, en donde esta agrupación poblana asistió enriqueciéndose de foros y actividades, así como también aportando sus experiencias de los procesos de formación como agrupación, problemáticas de infraestructura en la ciudad, entre otros por lo que se decidió mediante un consenso en dicho evento que el 3er Congreso de Ciclismo Urbano se realizaría en la ciudad de Puebla el cual se hizo llamar "Reinventando la Ciudad". **(Anexo foto 3)**

"Fue un encuentro muy interesante de duelo de ideas, un ejercicio de democracias que me dejo muy satisfecho ese fue el primer encuentro el segundo encuentro de la BICIREN fue en Guadalajara y ahí propusimos traer el encuentro a Puebla" (Cisneros, 2013)

Llegada la realización y organización del 3er Congreso de Ciclismo Urbano en Puebla en el mes de Agosto del año 2010, fue Oscar Domínguez quien formo una sólida participación junto con sus compañeros para que el evento saliera según lo planeado y fue en ese momento que a la agrupación se integraron más personas, entre ellas Pedro Tenorio, quien es uno de los tres fundadores de Puebicla (Trejo S. 2013).

Lo que se sabe del final de esta agrupación es que terminó su participación a mediados del 2010, posterior a la realización del 3er congreso de Ciclismo Urbano, e inclusive muchos de los participantes de esta agrupación, se unieron para participar con otras agrupaciones que en ese momento emergían, como el caso de Puebicla.

Lo importante de considerar es que desde los años de trabajo activo de Puebla Ciclista se pudo ver que fue la primera agrupación ciclista en la ciudad y dentro de los objetivos enmarcados desde sus inicios contaban con la idea de generar mediante la participación social y creación de propuestas conjuntas, entre la agrupación y el gobierno, una mejora en términos de infraestructura y una constante promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano.

VISIKLKTICXS (Anexo foto 4)

Los inicios de esta agrupación se remontan a principios del año 2010 en donde algunas personas se reunieron para realizar una junta de café, esto en la ciudad de Puebla con la intención de crear algo diferente a lo que ya existía dentro de los grupos ciclistas de la capital; dentro esta reunión podemos mencionar a Marcos Charre, Pedro Ponce y Samuel Trejo; esta idea se quedó con los interesados por un tiempo, ya que faltaban por ocurrir algunos acontecimientos antes de que se concretara este grupo ciclista.

En ese tiempo se acercaba el 3er Congreso de Ciclismo Urbano, este con sede en la capital poblana, ahí fue en donde diversos personajes que gustan de utilizar la bicicleta en las calles de sus ciudades se congregaron, buscando compartir experiencias, vivencias diarias a las que se enfrentaban mediante el uso

e inclusive buscar formas de incentivar a más personas a utilizar este medio de transporte, es así como se formaron buenas relaciones entre los ciclistas poblanos lo que les permitió el pensar los inicios de la agrupación visiklktica, el cómo les gustaría que se materializara, cómo gustaría que fueran las rodadas y específicamente el cómo fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad.

Pedro Tenorio quien ya participaba activamente con Puebicla invitó a Sam Trejo a participar en sus rodadas, las cuales se realizaban los viernes con cita en el Zócalo de la ciudad a las 20:30 hrs, aproximadamente Sam dedicó 8 meses dentro de esta agrupación pero a pesar de su participación con ellos, él tenía la idea de formar algo diferente y esta idea continuaba en su mente.

"Después el congreso de ciclismo urbano en Puebla, me invita Pedro Tenorio a Puebicla, le doy mi tiempo extra al colectivo, estoy 8 meses y llega la llamada personal de iniciar Visiklkticxs... me decido a anunciar quién quería colaborar en un colectivo con rodadas diferentes y así fue como comenzó todo" (Trejo S. 2013)

Samuel Trejo Aburto, quien es el Fundador y actual Coordinador de Desarrollo Organizacional de la agrupación, inicia actividades el día martes 5 de Abril del 2011 citando a los interesados en participar de 21 a 23h en el asta bandera del zócalo de la ciudad; la primera rodada llevaba por temática y actividad de "Rueda con tu Poeta" la finalidad de la rodada era que cada quien aportara con un poeta, literato o autor favorito, así como el gusto por rodar en las calles de la metrópoli.

El nombre de los Visiklkticxs en un principio fue donado por un amigo de Marco Charre por lo que se escribía Bicicléticos, en un principio hacía referencia la palabra "Bici" que proviene de "Bicicleta" y con su complemento "eclético" que tiene varios significados, pero principalmente está en relación a la diversidad de

elementos, opiniones, estilos, etc. De ahí emigro hacia un sentido positivo en relación a la “bici” y la combinación de “Ecléctico” en donde cada elemento, cada persona, cada carácter diverso, cada punto de vista, actualmente es “ViSíkleticxs” “Vi, Sí”, “Vi” del verbo VER y “Sí” la sílaba de afirmación de que “Sí” es posible hacer algo diferente (Trejo, 2013)

A lo largo de estos casi 3 años de la agrupación se han visto transformaciones dentro del colectivo, actualmente ya se suma otro personaje fundamental en esta agrupación, Orlando Oviedo Aguilar quien es el Coordinador de Diseño Organizacional y lleva participando con la Organización aproximadamente un año, su labor principal es el fortalecimiento organizacional y la elaboración de la parte conceptual.

También se han observado cambios en sus actividades que van desde hacer una rodada para cocinar juntos, hasta rodada de meditación; pero no sólo en ese aspecto, sino también en los objetivos ya que dentro del uso cotidiano de la bicicleta buscan transformar la ciudad en una metrópoli sana, accesible e incluyente; de igual manera se busca un gobierno y una sociedad que respete la naturaleza, los espacios públicos y las diferentes formas de desplazamiento, principalmente los de peatones y ciclistas.

"Buscamos generar un respeto entre todas las personas que nos trasladamos, ya sea en vehículos motorizados y no motorizados" (Trejo S, 2013)

Actualmente es una organización en la que participan más de 13 personas en las diversas coordinaciones, como miembros permanentes se encuentra el Fundador y Coordinador de Desarrollo Organizacional Samuel Trejo Aburto y el Coordinador de Desarrollo Organizacional Orlando Oviedo Aguilar. El aproximado de asistencia en las rodadas es variable desde 25 personas hasta más de 100. (Oviedo, 2013)

BICINENAS (Anexo foto 5)

Esta agrupación empezó a rodar el día 4 de diciembre del 2011, esto inició por el interés de algunas de las integrantes del grupo ciclista Puebicla, ellas rodaban dentro de las actividades de este colectivo, pero se dieron cuenta de que en las rodadas había muy poca participación de las mujeres y es así como buscaron una forma de incentivar a más mujeres a utilizar la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, fomentar el respeto a quienes usan este medio de transporte, mejorar mediante el uso la salud y junto con esto generar conciencia del cuidado que se le debe de tener al medio ambiente.

De esta manera las Bicinenas buscan promover en las mujeres el gusto por este transporte, dentro de sus objetivos está el derribar tabúes al momento de ver a una mujer usando la bicicleta en las calles, por lo que dentro de todo, también está el exigir respeto en las calles, fomentar la creación de ciclovías así como el promover la educación vial y el buen uso de estas.

”...hacer caso de las áreas para ciclistas; que las medidas viales no sean violadas por automovilistas ni ciclistas, de esa forma se divierte uno, se hace ejercicio, y se disfruta el ambiente del trayecto” (Rivera, 2012)

Desde el inicio de sus actividades estas mujeres han realizado recorridos en grupo con frecuencia de 20 días, pero no sólo eso está dentro de sus acciones, ya que para celebrar el Día Internacional de la Mujer esta agrupación convoca a la "Rodada de Altura" la cual no sólo se realiza en 23 estados la República Mexicana, sino en otros países como Chile, Ecuador, Colombia, Uruguay y Venezuela siendo su eslogan: "Tacones, el motor de mi bici"

“...no necesitas una vestimenta o zapatos especiales para hacer de la bicicleta tu vehículo e ir a la escuela, al trabajo o a cualquier puerta, desafortunadamente se ha catalogado a la bici

únicamente para deporte o recrearse sin pensar que se puede hacer eso y más si la utilizas diario...” (Muñoz, 2013)

Actualmente siguen realizando rodadas con frecuencia de cada 20 días o mensualmente, estas con rodadas temáticas y con el propósito de fomentar el uso y generar un empoderamiento de la mujer al usar la bicicleta como medio de transporte alternativo.

BICIONUDOS (Anexo foto 6)

Esta agrupación cuenta actualmente con 3 años desde su aparición, se inició gracias a la idea de dos personajes fundamentales, Ludwin Cuevas y Armando Amaro Palafox. Inicialmente las actividades se relacionaban únicamente con la difusión mediante la utilización de medios de comunicación masiva, en específico las páginas de Internet, sobre los eventos realizados por agrupaciones de ciclismo urbano en la ciudad de Puebla.

“Desde un inicio los objetivos iniciales de esta agrupación eran generar un grupo que promoviera el uso de la bicicleta mediante la oportunidad que se ofrece en los medios de comunicación como lo es el internet y sus redes sociales” (Amaro, 2013)

Durante un año aproximadamente no se concretaron acciones en las calles de la ciudad, por lo que Ludwin Cuevas sede el dominio de Bicionudos a Armando Amaro Palafox y lo continúa pagando para que este tuviera presencia. Armando Amaro comienza a preocuparse más por la difusión y es así que empieza a relacionarse cada vez más con los colectivos ciclistas introduciéndose a sus actividades, lo que le permitió tener un acercamiento con los organizadores de las rodadas, así como con los participantes de estas.

La primera rodada se realizó el día 13 de julio 2011, la actividad consistió en un paseo al río Atoyac, esta fue una rodada recreativa con la finalidad de conocer el paseo que se había realizado para las bicicletas en esa zona de la ciudad, al ser la primera experiencia en las calles fue una actividad un tanto desorganizada pero que generó mucho aprendizaje entre los coordinadores.

Las rodadas posteriores a esta, se han enfocado básicamente a conocer los lugares amigables con el ciclista, así mismos incentivar a las empresas del sector privado y de gobierno a fomentar la existencia de este tipo de lugares, esta agrupación genera un trabajo al respecto, contacta con ellos y busca generar una colaboración con locales independientes así como con universidades prestigiosas en Puebla.

Los participantes de la organización actualmente son más de 11 personas, en total están contabilizados 20 miembros participantes. El organizador y coordinador principal es Armando Amaro Palafox. El conocimiento que se tiene de la asistencia a las rodadas es aproximadamente de 50-60 personas.

Actualmente los objetivos de esta agrupación están dirigidos a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo económico, ecológico y saludable, ya que miembros de esta agrupación han visto que es un medio que ayuda a mejorar la calidad de vida de las personas y puede llegar a tener un impacto considerable al frenar el uso desmedido de vehículos motorizados que contaminan el entorno, que afectan la economía, salud y calidad de vida de los ciudadanos de esta ciudad. (Amaro, 2013)

3.2. La participación social de las agrupaciones ciclistas con el Gobierno del Estado de Puebla.

Dentro de este trabajo se realizaron una serie de entrevistas guiadas de las cuales se generó un análisis que nos permitió encontrar elementos de colaboración de agrupaciones ciclistas en conjunto con el Gobierno, lo que pudimos observar es que la relación actual que mantienen las agrupaciones ciclistas con este órgano es de diálogo y participación, sobre todo lo detectamos en 2 de las 7 agrupaciones

existentes en la ciudad, así como la existencia de un Colectivo de Colectivos, el cual se generó a partir del acercamiento de los postulantes Presidentes Municipales en Puebla a mediados del 2013, esta agrupación reúne a 6 de las 7 agrupaciones existentes en la ciudad: el objetivo de este es el lograr una unión entre grupos de ciclismo urbano, el cual logre generar un impacto mayor en la incidencia de temas relacionados con mejoras para los ciclistas de la ciudad.

En tanto grupo, VISIKLKTICXS está realizando Políticas Publicas y ha hablado con presidentes, diputados, en diferentes instancias, actualmente busca realizar trabajos con diferentes sectores, el primer sector encabezado por las organizaciones de gobierno haciendo incidencia en políticas públicas, gestión de bici estacionamientos; el segundo sector el de las empresas, haciendo sitios biciamigables y participando con muchas organizaciones (BICIREN, Comunitlán Dialogo Ciudad Habitable, etc.) así también con instituciones educativas, medios de comunicación y programas de radio. (Fuente entrevista con Orlando)

“Tenemos propuestas con los alcaldes, presidentes municipales, ya están firmadas por que están comprometidos que van a incentivar el uso de la bicicleta como objetivo principal y particular está el crear un MUS, Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el municipio de Puebla por Edi Galy y por el Diputado Franco” (Trejo S. , 2013)

En el caso de BICIONUDOS han acudido a reuniones para asesorar al IMPLAN Instituto Municipal de Planeación Puebla en temas de infraestructura, han asistido a talleres realizados por esta institución, fueron testigos de la firma del convenio de colaboración celebrado entre el ITDP México representado por Xavier Treviño y el Ayuntamiento de Puebla representado por Luis Armando Olmos director del IMPLAN, entregaron propuestas al Candidato a diputado por el Distrito 13, así mismo tuvieron una reunión con el Diputado Franco y Laura Ballesteros para hablar sobre infraestructura ciclista en Puebla.

Carlos Martínez, integrante de esta agrupación impartió unos talleres a las agrupaciones de ciclismo urbano poblanas, con el fin de hacer de todas las agrupaciones, un colectivo mayor y lograr un mejor nivel de negociación con el Gobierno del Estado, a este grupo le llamaron “Colectivo de Colectivos” (Anexo Foto 7)

Lo que nos comenta Carlos Martínez al respecto, es que en estas juntas se lograron reunir las problemáticas e inquietudes de cada una de las agrupaciones poblanas y se dentro de los debates generados se desprendieron tres temáticas importantes que integran la generalidad de las inquietudes actuales de las agrupaciones de ciclismo urbano en Puebla, al respecto nos dice:

1. La estandarización de procedimiento en las rodadas: que todos los colectivos organicen rodadas siguiendo un protocolo, del cómo se debe rodar, que sea igual, el fin del por qué, cada quien mantenga sus objetivos y esto va a depender de la identidad de cada colectivo.
2. Hace falta tener un musculo social en medios: que las personas sepan porque rodamos y así en cuestiones de accidente relacionados con la bicicleta sepan las razones por que lo hacemos y apoyen o comprendan el por qué.
3. El hablar con el gobierno, quitarnos el estigma de no acercarnos al gobierno, si ellos nos van a utilizar nosotros utilizarlos a ellos (Matínez, 2013)

En el caso de las BICINENAS podemos observar que su participación se desprende en conjunto de las acciones realizadas por las anteriores agrupaciones, es así que han estado presentes en la firma del convenio entre en ITDP México y el Ayuntamiento de Puebla, han asistido a las reuniones para la entrega de peticiones y propuestas a Candidatos y finalmente forman parte del “Colectivo de Colectivos”. Por lo que podríamos decir que la fuerza fundamental que tiene esta agrupación en comparación con los demás grupos se establece al ser un grupo

que fomenta el crear un empoderamiento de la mujer por medio de la bicicleta, para su defensa y bienestar, emocional, físico y mental.

Es importante recalcar que a pesar de que estas agrupaciones ciclistas mantienen contacto directo con el Ayuntamiento y que se están haciendo esfuerzos para lograr una mejora, tanto en calidad de vida de los integrantes, como la existencia de caminos e infraestructura adecuada, persisten problemáticas de las cuales se mencionaran, pero se profundizaran más adelante:

1. A pesar del acercamiento que las agrupaciones han tenido con el Ayuntamiento de la ciudad desde hace 2 años, este no ha escuchado a este tipo de usuarios lo que ocasiona que los caminos realizados, específicamente en el centro de la ciudad, estén mal realizados, mal ubicados y con erróneas dimensiones; esto nos hace pensar en la necesidad de integrar en la concepción de las personas en el poder la idea de una participación activa.
2. La participación no es generalizada ya que es generada desde las mismas agrupaciones y no desde la colaboración del grosso de la sociedad que usa la bicicleta cotidianamente, lo que ocasiona que los caminos instaurados sean realizados sin la opinión de los usuarios y en la mayoría de los casos construidos para una la minoría que principalmente utiliza esas vías de forma recreativa.

3.2.2 Colaboración Social de las agrupaciones ciclistas con ONGs en la ciudad de Puebla.

Dentro de las entrevistas pudimos localizar que las agrupaciones ciclistas mantienen relación con organizaciones no gubernamentales y esto se genera principalmente por la interacción que se entreteje en los espacios públicos; también por la rapidez y masividad que caracteriza los actuales medios de

comunicación en donde la existencia del Facebook, blogs, radios por internet y periódicos web, permiten un intercambio de comunicación alternativo.

Es así, que jóvenes y grandes pueden relacionarse con mayor facilidad con organizaciones locales e internacionales y así generar procesos de organización, si bien impersonales al no estar frente a frente con las personas interesadas, no menos efectivos, ya que por lo detectado hemos visto que la mayoría de las agrupaciones hacen masivas sus invitaciones por medio de Facebook y es estas se reflejan con la participación en los espacios públicos.

EL tipo de relación que los colectivos no gubernamentales mantienen con los grupos ciclistas contiene aspectos de solidaridad y ayuda mutua, por lo que se han logrado generar lazos para lograr el apoyo de ciclistas en actividades que no sólo incumben el ámbito de la bicicleta y que se extiende a agrupaciones y colectivos con diversidad de propuestas, que van desde la unión de ciclistas en la república mexicana, hasta la participación en promover y generar una moneda solidaria.

Al respecto identificamos a cinco tipos de organizaciones y colectivos en Puebla con los que la sociedad ciclista converge:

- (BICIRED) Red Nacional de Ciclismo Urbano

La BICIRED fue fundada en el año 2008, es una red nacional, plural, horizontal y sin fines de lucro, de organizaciones y colectivos ciudadanos locales y nacionales que trabajan en favor de la movilidad en bicicleta en las vialidades urbanas del país. (Urbano, 2009)

Su principal objetivo es el generar un espacio en donde se pueda compartir información y se genere un apoyo entre colectivos con el fin de impulsar el uso de la bicicleta como el medio transporte eficiente, saludable, económico y sustentable en las zonas urbanas de nuestro país. Dentro del estado de Puebla se encuentran inscritos en la BICIRED dos agrupaciones, los Visiklctics y Cholula en Bici, pero

hemos observado que la participación se hace extensiva a todas las agrupaciones y colectivos de la República, no importando si estas inscrita o no en la red.

Cada año esta organización realizan “Encuentros de Ciclismo Urbano” en donde muchos participantes de las agrupaciones de diversas ciudades acuden para convivir, encontrarse en talleres, impartir foros y escuchar conferencias en relación a la diversas temáticas que se desprenden del uso de la bicicleta, que van desde gestionar una movilidad amable, cuestionar los efectos de la contaminación en el bienestar, la factibilidad del uso masivo de la bicicleta, etc.

- (ITDP por sus siglas en inglés) Instituto de Políticas para el Desarrollo y el Transporte, México.

El ITDP es el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo fue fundado en 1985, es un organismo internacional que existente a nivel Latinoamérica en países como México, Argentina, Brasil, también tiene presencia en China, Europa, India, Indonesia y Estados Unidos. Es un organismo sin fines de lucro que promueve el transporte sustentable y equitativo a nivel global (Ortiz, 2013)

La relación que las agrupaciones en Puebla mantienen con este organismo se establece mediante el conocimiento que estos tienen en materia de promoción de un transporte sustentable como lo es la bicicleta. Es así que tres de los personajes que hemos entrevistado, han recibido talleres de esta organización sobre el cómo trabajar con autoridades locales y nacionales en la tarea de generar soluciones a las formas de transporte actuales, principalmente fomentando la movilidad que reduzca emisiones de gases de efecto invernadero y la contaminación ambiental.. (Ortiz, 2013)

- Comunitlán Dialogo por una Ciudad Habitable.

Comunitlán es un proyecto de investigación iniciado en el año 2013, este pertenece al Programa de Fomento a la Investigación y Consolidación de Cuerpos Académicos de la BUAP, este proyecto fue planteado por José de Jesús Esparza quien es profesor de la Licenciatura en Comunicación, quien generó dentro de

sus estudios de doctorado sobre el Diálogo entre Gobierno y Sociedad Civil para el Diseño de Políticas Públicas.

Es así que Comunitlán se integra como un colectivo multidisciplinar integrado por profesoras y profesores investigadores, estudiantes de licenciatura y posgrado de diversas unidades académicas de la BUAP, así como diversos colaboradores y especialistas interesados en estudiar el fenómeno de la comunicación entre gobierno y sociedad civil. (Esparza, 2013)

El objetivo es generar espacios para el diálogo entre colectivos sociales de diversa naturaleza (ambientalismo, género, lectura, arte, música, ciclismo urbano, investigación, alfabetización, etc) mediante el diálogo e intercambio buscan identificar inquietudes y colectivizarlas, así mismo conocer y reconocerse unos a otros, identificando en un ambiente de amistad y respeto.

La relación que mantienen algunos de los colectivos ciclistas con este proyecto es de alianza y colaboración, de las agrupaciones que tenemos concimiento están El Pedal, Visiklkticxs, Bicitadores BUAP y Bicionudos, algunos de estas agrupaciones también asisten cada mes al Mitote que viene de "Mitotl" que significa "Fiesta" en Nahuatl, este espacio lo abrieron con la finalidad de generar encuentros, diálogos, identificar las semejanzas que existen entre colectivos, agrupaciones y organizaciones, así como entender las diferencias que se tienen. (Esparza, 2013)

- Colectivo Milpero Autónomos

Tiene el motivo de generar encuentros de individuos con la finalidad de construir colectividades y sobre todo construir autonomía por medio del reconocimiento del maíz; están en contra de las transnacionales que buscan privatizar las semillas de maíz, repudian la introducción al país de cultivos y alimentos transgénicos, así como el uso desmedido de fertilizantes y agroquímicos en las siembras.

Este colectivo está en contra del sistema económico y político que impera en la actualidad, el cual ha generado una polarización social, ha segmentado individuos y reprimido sus ideas, por lo que sus actividades buscan reforzar el

tejido social mediante el compartir, aprender y difundir la cultura que se desprende del maíz.

Realizan talleres de agricultura urbana y han realizado jornadas en contra de Monsanto y en pro de una soberanía alimentaria mediante la siembra urbana en espacios de la ciudad que estén disponibles o en desuso, como jardines, parques, azoteas, macetas, camellones y andadores dentro de las cuales colectivos ciclistas poblanos han colaborado.

- Túmin Puebla

El Túmin es una moneda social comunitaria basada en solidaridad y ayuda mutua, se generó en el Espinal, Veracruz, México, donde un grupo de personas en el año 2012 generó un sistema de trueque de bienes y servicios por medio de esta. En Puebla esta forma de intercambio basado en una economía solidaria se está implementando, por lo que lo que el grupo en la ciudad, se formó con la intención de organizar y difundirla.

Dentro de las acciones propuestas esta integrar un catálogo de productos y servicios que pueden ser intercambiados por el Túmin. Las ideas planteadas sobre el mercado alternativo se basan en el apoyo mutuo, un mercado independiente, la libertad y la confianza, entre otras.

3.3 La percepción social en relación a la construcción de los espacios construidos para la movilidad de la bicicleta en la ciudad.

Las entrevistas realizadas fueron dirigidas a personas que utilizan la bicicleta de manera cotidiana, que han formado parte de una agrupación de ciclismo urbano o que en algún momento formaron parte; al respecto les mostramos algunas respuestas nos dieron y que se relacionan a la percepción que tienen sobre los caminos construidos dentro de la ciudad de Puebla.

E#1 *“están mal realizadas, tanto en dimensiones como en ubicación”*

E#2 “Me parece *mal hechas*, el *espacio está reducido* por los bolardos de macetas, *no hay conexiones* al terminar los caminos, me parecen que teniendo el dinero para hacer distribuidores en la ciudad y buenos proyectos, no puedan invertir bien el dinero en unas ciclovías, es para taparle el ojo al macho”

E#3 “...están *muy mal hechas* lo que hicieron es que hicieron ciclo rutas, no los hicieron bien y *no contaron con la buena asesoría*”.

E#9 “las del circuito del centro, *no son funcionales* las veces que las he ocupado casi siempre están caminando las personas o sentadas en los barrotes que pusieron y simplemente no se respetan”

Dentro de las respuestas que nos ofrecieron estos entrevistados logramos detectar que la percepción que se tiene es que los caminos realizados por el gobierno, específicamente en el centro de la ciudad, están mal realizados, mal ubicados, contienen erróneas dimensiones, no son funcionales e incluso no eran necesarios ya que en el centro de la ciudad de Puebla el tránsito está pacificado.

E#7 “La *ubicación me parece errática*, me imagino que fue por temas *turísticos* una disposición arbitraria, me imagino que por temas de desarrollo del centro histórico pero queda mediano, queda chiquito, porque debería de haber calles peatonales también y grandes áreas, sistemas de movilidad eléctrica. *No son funcionales e incluso peligrosas*”

E#10 “...no puede decirse que es un política porque le falta y además no se les pregunto a los trabajadores, *no incluye a la sociedad que realmente lo necesita* o las condiciones que se necesitaban para hacer una ciclovía... de las ciclovías, porque ha habido mucho ruido, mucha moda, entonces se les hace caso, pero *no se ha materializado realmente*, y menos *de forma conjunta con la sociedad* en general. *Falta dialogo y retroalimentación con los usuarios*”

E#12 “me parecen *muy pobres y mal estructuradas*... (ciclovías) ...*me parecen que con una finalidad más recreativa que como para transportarse*, creo que eso tiene que ver con que el gobierno no tiene claro que es viable que la bici sea

viable para ejercer como un medio de transporte y lo piensa en términos más recreativos...”

Dentro de este bloque de respuestas podemos detectar que más allá de una mala realización de los caminos, estos están mal ubicados al encontrarse en zonas donde la mayoría de los usuarios no transita cotidianamente para asistir a sus trabajos o actividades diarias. Esto nos hace pensar que los caminos instaurados son realizados sin la opinión de los usuarios y en la mayoría de los casos construidos para una la minoría que principalmente utiliza esas vías de forma recreativa.

Podemos percibir que los interrogados sí perciben las problemáticas relacionadas con la infraestructura en la ciudad de Puebla, es así que el 66.6% de nuestros entrevistados asimila que las problemáticas surgen en la temática de la participación ciudadana y la concepción que los gobiernos actuales mantienen con este derecho y necesidad social.

Surge principalmente la necesidad de una colaboración integral, ya que hemos visto con anterioridad que las agrupaciones ciclistas mantienen una relación de diálogo y participación; pero qué pasa con los demás usuarios de bicicleta que no están inscritos en las dinámicas de tales agrupaciones, hablamos de los trabajadores de la construcción, las personas que la utilizan como herramienta de trabajo, afiladores, panaderos, carteros, o quienes la utilizan como estilo de vida fuera de las agrupaciones.

La respuesta sería sencilla, estos usuarios siguen transitando diariamente por las calles de la ciudad y en algunos casos aprovechan los caminos construidos por las autoridades, pero si se está hablando desde las agrupaciones de generar espacios adecuados para los ciclistas y se está generando una reacción por parte de las autoridades en esta materia, me parece adecuado integrar a todos ellos.

Al no tener en cuenta que las agrupaciones ciclistas no contienen a todos los tipos de usuarios de bicicleta y por ende no son están la mayoría de las necesidades sociales de la colectividad de los ciclista se seguirán resolviendo las

problemáticas desde visión parcial y acotada, se seguirán generando caminos para bicicletas en zonas en donde no son necesarias y donde probablemente existe una repercusión negativa visible en el futuro, en relación a los espacios públicos.

3.3.1 Percepción de los usuarios en torno a la seguridad en el uso de la Bicicleta.

En la búsqueda de saber cuál era la percepción de los usuarios de bicicleta inscritos en algunas agrupaciones ciclistas poblanas en torno a la seguridad de esta, detectamos lo siguiente:

E#1 “lo que la hace insegura es la irresponsabilidad y a poca atención de quien la usa y de los demás usuarios de la calle”

E#3 “esto depende de cada persona, si es muy atrabancada y no tienen cuidado no va a ser seguro ni para ella ni para su entorno. En cambio una persona más consciente de su entorno puede sufrir menos accidentes”

E#5 “En mi experiencia sí, es más la seguridad que tengas en ti mismo”

E#7 “el exceso de confianza es un problema, sí hay mucho riesgo por el otro, por terceros, pero el mayor riesgo es uno mismo... me parece muy seguro porque regulas tu velocidad, tu espacio y diseñas tu ruta, me parece inclusive más seguro que la motocicleta”

E#8 “mientras sigas ciertos lineamientos lógicos de seguir los reglamentos, casco y entonces lo siento seguro, tuve miedo algún día al salir de la casa pero hay veces que digo ojala que algún camión no haga alguna tontería”

E#9 “... cuando tú pones atención más allá de lo que está pensando el conductor, si te proteges, si vas con el aditamento adecuado, casco y respetas el reglamento no pasa nada pero si eres incoherente puedes provocar un accidente”

E#10 “La bici en si no es peligrosa, no alcanza velocidades muy altas, si choca con un objeto fijo o un peatón no es tanto el impacto por que el objeto esta fijo, en

cambio el automóvil alcanza velocidades muy altas, entonces los impactos suelen ser fuera de control de las mismas personas...”

E#12 “bien si es un transporte seguro siempre y cuando uno propicie su seguridad, pero así sólo arriesgarse a andar en bici no es seguro hay que estar bien informados de cómo hacerlo”

Dentro de la visión general que la sociedad tiene en el uso de la bicicleta como forma de transporte es que es peligroso ya que muchas personas que conducen carros no tienen conciencia de la existencia de los demás usuarios de la calle, de igual forma el transporte público quienes por lo general no respetan a los ciclistas e inclusive peatones.

En este sentido logramos detectar que la mayoría de nuestros entrevistados alude que la mayoría de los problemas en torno a la seguridad se desprende de una temática personal, ya que dentro de su percepción la seguridad depende de la manera es que estos la usen diariamente; pero es importante hacer notar que la percepción de seguridad también se relaciona con la temática colectiva, al respecto no dijeron:

E#2 “sí es segura siempre y cuando cumplas con los señalamientos, usar bien el carril”

E#6 “siempre en general he tenido buenas experiencias, he tenido 3 percances pero no han sido muy fuerte y la mayoría ha sido por descuido de los automovilistas”.

E#12 “he tenido problemas por la forma en la que están construidas las calles y los reglamentos no favorecen al ciclista”

La bicicleta en el primer grupo representa un transporte seguro y confiable, incluso lo es más que el mismo automóvil, el cual puede alcanzar velocidades altísimas y la manera de controlar los accidentes es menor, en cambio la bicicleta no llega a alcanzar velocidades muy altas por lo cual los choques son de menor impacto y por lo mismo mucho menos aparatosos, para la mayoría de nuestros

entrevistados la problemática que se desprende en torno a la seguridad tiene que ver con la confianza que uno mismo tenga, el cuidado, y confianza que cada usuario tenga al transitar en las calles, la información que se tenga sobre las formas de utilización de este transporte en los espacios públicos e incluso algunos hablan de ciertas normas a seguir.

En el segundo grupo de respuestas encontramos que la bicicleta sigue siendo percibida como un transporte seguro, de alguna manera lo lleva a ser peligroso las formas de compartir el espacio común, tanto por automovilistas y ciclistas, de igual forma por la manera en que están construidos las calles y los reglamentos de tránsito.

Observamos que en los dos grupos se habló sobre el respeto a reglamentos, ante estos comentarios es que se realizó una búsqueda de las normas existentes para la bicicleta, observamos que estas surgen de manera informal, en la mayoría de las veces desde las agrupaciones, asociaciones civiles o desde la misma práctica cotidiana.

A pesar de esto encontramos que sí hay material informativo para los ciclistas y se encuentra en el llamado “Manual del ciclista urbano de la ciudad de México” realizado por la A. C. Bicitekas en colaboración de la Estrategia de la Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México de la Secretaría de Medio Ambiente realizada en el 2011, en este libro se busca implementar acciones que permitan la utilización de los espacios públicos de manera equitativa, en donde tanto peatones, ciclistas y automovilistas convivan de forma segura, respetuosa y cordial (Carreón, Martínez, & Xavier, 2011)

Por lo tanto la temática en relación a la seguridad de la bicicleta como medio de transporte trastoca percepciones tanto individuales de los usuarios como colectivas, hay quienes aseveran que sí es un transporte seguro pero tiene que ver mucho el sujeto que la monta, el que este considere las cuestiones básicas para su seguridad, principalmente el usar casco, luces, con las habilidades que como sujeto llegues a desempeñar mediante el uso cotidiano y la información que

llegues a adquirir; en relación al comentario de nuestros E#8 y 9 en relación a los reglamentos, estos no existen como reglamento oficial o relacionado con una sanción por parte de las autoridades, pero sí encontramos diversas páginas en internet y artículos, como el ya mencionado manual del DF que se relacionan a la temática de información en el paradigma de movilidad y fomento de una nueva cultura urbana; así mismo desde la percepción colectiva y relacionada con las problemáticas del espacio urbano y las calles, lo que enseguida apuntaremos con mayor énfasis.

3.3.2 Percepción de problemáticas al usar la bicicleta en el espacio público.

Al respecto logramos también identificar la percepción acerca de las problemáticas que se desprenden en el uso cotidiano de la bicicleta, al respecto estas también se relaciona tanto con aspectos individuales como temáticas generales y de índole colectivo; a continuación las respuestas que nos dieron algunos de nuestros entrevistados.

E#1 “Sí, el principal problema es el frustrarme por desperfectos en la bicicleta, por falta de mantenimiento, caída de pedal, ponchada de llanta. Y algunos problemas con automovilistas y transporte público, pero los menos”

E#4 “te vuelves un neurótico, adicto de la bicicleta y que pienses que tú por andar en bicicleta eres una persona sana o mejor que la persona que usa transporte público, coche o el más listo, fuerte e inteligente”

E#5 “tiene que ver más con la sociedad es muy inconsciente, no respeta nada, si he tenido algunas experiencias negativas, atropellamiento por peatones, invasión del espacio, caídas...”

E#7 “no hay política pública que apoye la movilidad, de alguna manera es problemático para ti como ciclista, conflictivo, porque tienes que encontrar atajos, desarrollar ciertas habilidades para tu movilidad porque no hay un medio o ambiente de vías para esto. Y el tráfico, hay conductores que no son muy cordiales que digamos.

E#8 “Ya en la bici, problemas en las calles no son lisas, los baches, calles tapadas. Los otros conductores y personas que comparten la vía”

E#9 “Un poco la seguridad porque ya me robaron la bicicleta y no existe respeto por parte de automovilista y de peatones, a pesar de que tú te consideras alguien que está utilizando la calle o las vías de tránsito, las personas no te toman en cuenta”

E#10 “Falta de conciencia ciudadana. Falta de sensibilización por parte del automovilista. Competencia a nivel auto bici y también a nivel peatón bici, de por si no tienen mucho espacio y se sienten invadidos, todavía no hemos logrado un punto de conciliación. Infraestructura vial no hay condiciones adecuadas para ciclistas ni para peatones”

E#11 “Falta de educación vial, puedo correr cierto riesgo al utilizarla, no tanto por la bici si no por falta de educación”

E#12 “he tenido problema de estacionamiento, no me permiten dejar mi bici en un lugar porque da mal aspecto porque no es área”

Como pudimos leer anteriormente, las dos primeras respuestas están relacionadas con problemáticas de índole personal, la mayoría de estas, están relacionadas con la condición de la bicicleta, por lo que es importante apuntar que algunos accidentes dentro de los espacios públicos se desprenden de la falta de servicio a la unidad, pinchaduras y en especial al no tener cuidado al procurar tener los frenos en buenas condiciones; uno de nuestros entrevistados hizo la mención de la percepción que tienen algunos ciclistas al pensar que son mejor que los que usan carro, al pensarse más sanos, listos e inteligentes, lo que también puede desencadenar un problema de personalidad e intolerancia en algunos de los usuarios de bicicleta.

A lo que se refiere al resto de respuestas, podemos observar que se relacionan con el desarrollo de infraestructura de la ciudad, la mayoría de nuestros entrevistados puntualizaron las deficiencias existentes en los espacios públicos,

principalmente las calles, la existencia de baches, calles mal dimensionadas, calles aglomeradas por el tráfico, lo que no permite al usuario de bicicleta el poder transitar con mayor seguridad e inclusive es necesario para ellos desarrollar habilidades para encontrar atajos y caminos menos transitados.

De igual manera las problemáticas se relacionan con la falta de conciencia y de educación vial de los ciudadanos, observamos que existe de alguna manera una relación de rivalidad entre los usuarios que se encuentran en el camino (peatones, automovilistas, transporte público, motociclistas) por lo que se vuelve importante el encontrar puntos de conciliación entre quienes comparten los lugares, es fundamental generar proyectos para fomentar un uso compartido de las vías, promover una cultura vial y de respeto en los espacios públicos.

3.4 Los sujetos inmersos en las agrupaciones de ciclismo urbano.

Al tener la inquietud de qué es lo que propicia la inserción de las ciclistas a las diversas agrupaciones se realizó dentro de las entrevistas la siguiente pregunta; ¿Qué los hace integrarse a un colectivo? Las respuestas que nos parecieron más interesantes y con aportación a la temática fueron las siguientes:

E#3 Orlando Oviedo “...yo quería regresar a la bicicleta ya que hacía ciclismo hace años en el 94... el eneagrama me marco que debería moverme unir mi mente con mi cuerpo...”

E#5 Vania Gómez “En mi trabajo normalmente no me ejercito mucho y mis tiempos libres son temprano o muy noche y las actividades de los grupos son en la noche, puedes ir a lugares más lejanos y te sientes más segura”

Identificamos que uno de los aspecto importantes es el *deportivo*, algunos de los integrantes de las agrupaciones, se integran a las actividades y rodadas por el gusto de ejercitarse física, mental y emocionalmente, la mayoría de las actividades de los grupos ciclistas se realizan en la noche por lo que les permite, terminando su jornada laboral, asistir a estas como un forma de mantenerse

saludables, esto aunado a la convivencia y el hecho de compartir con alguien más los trayectos de bicicleta en la ciudad.

E#6 Elías Pradera “... a mi sinceramente no me interesa ir a las rodadas por rodar, yo uso la bicicleta cotidianamente y así la he usado toda mi vida, para mi salir a rodar no me ofrece nada más...entonces Visiklkticxs me ofrecía una actividad extra que para mí era interesante porque podía ver una cohesión con compañeros, amigos etc”

E#7 José de Jesús Martínez “Llevaba ya años de andar en esto de la bici y de pronto veía rodadas cuando iba a dar la vuelta al DF, también en Yucatán... me sentí identificado porque yo también ando así, la utilizaba para ir a Cholula o para salir a pasear, pero no tenía amigos que tuvieran esta misma pasión...y tenía un programa de radio por internet, en esos tiempos recuerdo dedicamos un especial a colectivos ciclistas”

Encontramos que un aspecto importante para integrarse a las agrupaciones ciclistas es el *socializar y sentirse identificado*, crear lazos, buscar mediante el compartir tiempo en las rodadas un desarrollo integral de su persona, aprendizajes y experiencias nuevas. Así mismo, logramos detectar que muchas de las personas inscritas en las agrupaciones sí hacen un uso cotidiano de esta y el hecho de rodar les genera una actividad más en la cual pueden compenetrarse con personas que gustan de transportarse por este medio; de igual manera existen personas que se integran a las agrupaciones y que sólo acuden ese día, o en su defecto la utilizan con menor frecuencia.

E#2 Paul Torres “...organizar que hubiera bici estacionamientos en el centro de Atlixco, un elemento que ayudara a fomentar la bicicleta y no existían lugares para dejarlas”

E#4 Samuel Trejo “es un trabajo personal, hacer algo diferente, interesante, un movimiento que en vez de ver bicicletas vea personas, y lo que me llamo la atención fue el poder interactuar con organizaciones de la sociedad civil y poder hacer actividades.

E#9 Laura Hernández “El incentivar el uso de la bicicleta aquí en la universidad”

E#10 Lourdes González “El trabajo con la comunidad el trabajo solidario y cooperativo es una nueva forma o una alternativa que tiene trascendencia e impacto y no sólo a nivel personal sino a nivel comunidad, eso me parece importante”

En lo que concierne a estos entrevistados, logramos identificar que la importancia de formar parte de una agrupación ciclista radica en *mejorar la situación* de los usuarios de bicicleta en algún aspecto, buscar propiciar espacios para las bicicletas, fomentarla como un medio de transporte alternativo, realizar trabajo solidario y cooperativo, así como el relacionarse con organizaciones de la sociedad etc.

A pesar de que se identifican estos tres aspecto por los cuales un ciclista busca integrarse a alguna agrupación, estos factores están entremezclados, no se puede hablar de un posicionamiento único en el sujeto al referirse a un sólo aspecto, ya que hay quienes disfrutan de rodar para ejercitarse física/mental, buscan conocer personas con el mismo gusto por este medio de transporte y desean una mejora para quienes la utilizan cotidianamente, así también como quienes sólo les interesa el hecho de salir a rodar para conocer personas y pasar un buen rato.

Es evidente que dentro de estas respuestas no se encontró el referente ambiental, lo cual nos hace aseverar que las cuestiones medio ambientales no son un aspecto consiente en los integrantes de las diversas agrupaciones ciclistas; a decir verdad este tópico sí se encuentran inscrito en los objetivos de los colectivos e incluso se desarrolla mediante la práctica desempeñada ya que el usarla de manera cotidiana vehículos no motorizados se evita la emisión de gases contaminantes a la atmosfera.

3.4.1 Beneficios que se desprenden de la utilización de la bicicleta.

Anteriormente hemos comentado que es lo que hace a las personas integrarse a una agrupación; lo que salta a la vista es que el factor socio ambiental no se encuentra concientizado o interiorizado dentro de las personas para ser un detonador a la integración a un colectivo, ante esto surge la pregunta ¿Cuál es la principal razón por la que utilizas la bicicleta de forma cotidiana? Encontramos que los beneficio que predominan para nuestros entrevistados son:

- Beneficio funcional al generar un ahorro de dinero, gasolina y transporte público.
- Beneficio en la salud física.
- Beneficio en la salud emocional, psicológica (no estrés, relajación y reflexión)
- Beneficio medio ambiental., disminución de tráfico de transporte motorizado.
- Beneficio de creación de redes sociales y mayor integración con la ciudad.

Podemos mencionar otros aspecto positivos que no han sido nombrados en la lista anterior, estos se refieren a los espacios públicos ya que el uso cotidiano de la bicicleta no causa congestionamiento vial o problemáticas al compartir las avenidas con el transporte público en horas pico, no genera problemas de espacio en las calles reducidas o problemáticas al querer estacionar un automóvil en zonas céntricas de la ciudad, mayor independencia en viajes cortos, es un vehículo independiente de tiempos de espera , representa menos peligro para las personas, ciclistas y peatones (Higuera, 2000).

A continuación mostramos un cuadro comparativo con la percepción de nuestros entrevistados en relación a los beneficios socioambientales VS económicos.

Cuadro #1 Factores ambientales VS económicos

Lo mencionado en tanto beneficios ambientales fue el siguiente:	Lo mencionado en tanto beneficios económicos fue el siguiente:
25 años E#1 beneficio ecológico en 3er lugar .	25 años E#1 “beneficio económico” en 1er lugar .
25 años E#2 no hubo comentario de beneficios ambientales.	25 años E#2 “Ahorro económico, gasto menos en pasajes y gasolina” 4to lugar
S/edad E#3 Ecológico en 4to lugar	S/edad E#3 “económico, ahorro de dinero y gasolina” 3er lugar
32 años E#4 no hubo comentario de beneficios ambientales.	32 años E#4 “Aporte económico, mínimo al día me ahorro en camiones 6 camiones” 2do lugar
30 años E#5 no hubo comentario de beneficios ambientales.	30 años E#5 Económicamente hay beneficios. 4to lugar
30 años E#6 beneficios ambientales en 3er lugar	30 años E#6 beneficio económico en 3er lugar .
45 años E#7 no hubo comentario de beneficios ambientales.	45 años E#7 beneficio económico en 3er lugar
31 años E#8 Funcional, la ecológica al andar en bici no emites ningún tipo de gas 3er lugar	31 años E#8 La bicicleta es funcional, en el tema del ahorro en comparación a un auto. 1er lugar
21 años E#9 no hubo comentario de beneficios ambientales.	21 años E#9 “El económico porque si ahorro en ya no tomar el transporte público” 1er lugar
23 años E#10 Ambientales ya no contaminas tanto es un medio de transporte muy puro. 3er lugar	23 años E#10 “Económicos porque ya no gasto tanto en combustible o transporte público y lo gasto en cosas que benefician más directamente a mi persona” 1er lugar .
29 años E#11 no hubo comentario de beneficios ambientales.	29 años E#11 “Económico por que te puedes ahorrar dinero” 4to lugar
30 años E# 12 no hubo comentario de beneficios ambientales	30 años E# 12 “Económico empecé a utilizar la bici cuando subieron el pasaje a 6 pesos, entonces me di cuenta que los trayectos que recorría eran cortos y me parecía muy caro el costo del transporte” 1er lugar

Fuente: Elaboración Propia de acuerdo a las entrevistas realizadas para la tesis.

Ante lo que nos encontramos es que el beneficio ambiental sigue siendo subrogado por otros incluyendo la salud y el factor social, en el caso del bien socioambiental identificamos que sólo un 41.6% de nuestros entrevistados hizo mención, a comparación del 100% que se generó del factor monetario.

Esto nos permite dar cuenta una vez más, que la perspectiva de un beneficio socioambiental no se encuentra concientizado en los usuarios y que ante la actual crisis económica que se viven en nuestras ciudades, el factor del ahorro en gastos de transporte o combustible es primordial para incentivar a las personas a utilizar la bicicleta.

3.5 Usuarios y objetivos en el uso de la bicicleta. Prácticas desprendidas en el uso de la bicicleta.

Con la finalidad de detectar qué tipo de usuarios de bicicleta existen en las calles, se realizaron entrevistas que incluyen a personas que utilizan cotidianamente la bicicleta y que han formado o forman parte de una agrupación de ciclismo urbano en la ciudad de Puebla, lo que se concluyó fue los siguiente:

1. Son persona que utilizan la bicicleta como herramienta de trabajo, al generar mediante ella un oficio en el cual se desarrollan y obtienen recursos monetarios al ser su fuente primordial de ingresos. Estos sujetos la utilizan diariamente como fuente de trabajo y dentro de estos podemos detectar un rasgo de uso por necesidad y no simplemente como afición o medio de transporte. Dentro de estos podemos nombrar a panaderos, carteros, afiladores, jardineros, taqueros, repartidores de refacciones y alimentos.
2. Personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte pero es principalmente por necesidad ya que esta les genera un ahorro al no usar el transporte colectivo. Ejemplos de esto son los obreros, trabajadores de la construcción, amas de casa que van al mercado o a recoger a sus hijos a la escuela, comerciantes etc.

3. Personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte pero no es por necesidad, sino por estilo de vida. Dentro de este grupo podemos detectar a profesores, estudiantes, profesionistas etc.
4. Personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte pero no es por necesidad, sino por moda. Dentro de este grupo también podemos encontrar a estudiantes, profesionistas y añadimos personas que forman parte de las agrupaciones ciclistas y es mediante su convivencia con personas que asisten que empiezan a incorporar la bicicleta como un estilo de vida mediante un proceso largo.
5. Personas que utilizan la bicicleta para ejercitarse, para ellos es un deporte, por lo cual llegan a entrenar continuamente para competir en distintos rangos, la mayoría de estas personas compra bicicletas dependiendo del tipo de competencia que desempeñen, entre las categorías conocidas están: Ciclismo en ruta (Tour Francia), pista (Velódromo), de montaña (Cross Country, Downhill, Four cross), Cyclo-cross, Trial, en Sala y Bici BMX (estilo race y libre).

En relación a la diversidad de tipos de usuarios, podemos mencionar el comentario del profesor José de Jesús Martínez quien nos comenta cuál es su opinión acerca de los demás usuarios de bicicleta en la ciudad, al respecto nos él dice:

“Finalmente es una elección por que tomamos la elección de hacerlo por trabajo, por movilidad o por estilo de vida. Entonces es bien complejo, porque hay desde la banda que son trabajadores de la construcción o empleados obreros en la industria manufacturera, comerciantes y banda que lo toma como estilo de vida, estudiantes, profesores, dentistas. Y también hay la banda que lo toma como la moda hipster, que ya usa lentes de pasta, sombrero, bigote, bici retro y es por moda”

El entrevistado Cesar Martínez, dice:

“Pues creo que puede que haya dos tipos de usuarios como su herramienta de trabajo y de hecho esa persona no tiene ni siquiera una poción porque lo contratan para eso. Y está el otro grupo que lo utiliza para llegar a algún lugar y hay dos, el que eligió usar la bicicleta como forma de transporte por opción propia y están otros los que no tienen opción porque el pasaje es muy caro... prefieren ahorrar el dinero de transporte”

Logramos percibir que la diversidad de usuarios depende generalmente de la finalidad que se tenga en su usanza, siendo esto para trabajo, necesidad de ahorro, por salud, estilo de vida, moda, deporte o competencia; la mayoría de estos están inscritos dentro de las agrupaciones ciclistas, dotándolas de una gran diversidad que se ve reflejada cotidianamente en las calles y en las actividades dentro de los grupos.

Esta diversidad también se relaciona a las edades (*véase cuadro#1*) de los usuarios de bicicleta, así como de los integrantes de las diversas agrupaciones ciclistas en Puebla, lo que podemos notar es que no existe un rango de años definido para usar este medio de transporte, tanto así que nuestros encuestados van desde los 21 años a los 45 años; importante señalar que también dependiendo de la edad es la actividad que se desprende en el uso de la bicicleta.

Lo que parece necesario resaltar en la variedad de usuarios es que dentro de estos se percibe un uso adecuado o inadecuado de la misma, por un lado se tiene la percepción de que quien la ha usado toda su vida, como herramienta o por necesidad, saben la manera correcta de cómo usarla y sabe adecuadamente el funcionamiento que este debe de tener dentro de las calles y son las personas que se inician dentro del uso urbano de la bicicleta, que emergen de las agrupaciones ciclistas, quienes no tienen la precaución de usarla y cometen acciones que son (o pueden ser potencialmente) peligrosas tanto para ellos como para peatones, automovilistas y transporte colectivo.

En una percepción contraria se dice que personas que la han utilizado toda su vida o para trabajar, no tienen acceso fácil a la información, manuales de reglas básicas para transitar con la bicicleta y mucho menos el poder adquirir accesorios como casco, luces, reflejantes para hacerse visibles al transitar y son los que la mayoría de las veces sufre graves accidentes.

Al respecto nos dice la estudiante Laura Hernández:

“siento que las que deberían de tener un poco más de cuidado y generar cursos para ellos son las personas que se dedica a la construcción, panaderos, ciclistas de ya mucho tiempo que por lo mismo no tienen una cultura de la prevención y el cuidado y nosotros como tenemos la información más a la mano por las redes podemos leer o darnos cuenta de lo que hace falta, casco etc pero ellos no están muy acostumbrados a respetar...”

Al respecto el profesor Valentín Muñoz dice:

“...están los que la han utilizado toda la vida... por otro lado está este grupo de ciclismo nuevo que están tratando de incorporar la bici y hacerla su medio de transporte, en el caso del primer grupo observo que son personas que en general pedalean bien, me preocupan más los nuevos ciclistas, de quienes he notado que incurren en acciones peligrosas”

Es visible que dentro de los grupos ciclistas se tienen una visión general de las personas que convergen en las calles de la ciudad, tanto así, que de nuestros entrevistados logramos detectar a estos cinco tipos de usuarios, pero si existe tal reconocimiento me parece también pertinente fomentar entre esa diversidad la cultura de respeto y tolerancia.

A pesar de que algunos opinen que las personas que utilizan la bicicleta como forma de trabajo o por necesidad no se encuentran cercanas a información y accesorios que le sean útil para protegerse en su transitar y otros comenten que

los inexpertos son los nuevos usuarios de la bicicleta y que estos deberían de empaparse de información, es una realidad, la urgente necesidad de compartir de manera adecuada los espacios, no sólo entre ciclistas, sino entre todos y cada uno de los que forman parte de la realidad cotidiana de los espacios públicos.

Es verdad que se ha generado un crecimiento de usuarios de bicicleta en la ciudad de Puebla, esto se puede observar con el simple hecho de transitar por las avenidas, esto es un factor positivo que se está generando en la capital, sobre todo para solventar las problemáticas de contaminación, espacialidad y zonas de tráfico pesado que se viven actualmente, pero ante esto es pertinente fomentar un mejor uso de la bicicleta en las calles de lo contrario será contraproducente esta emergencia y podría llegar a generar problemáticas de negociación de espacios, mayor número de accidentes entre ciclistas, peatones, automovilistas y transporte colectivo.

Capítulo 4. Políticas de bienestar social para la movilidad no motorizada.

El deseo de mejorar nuestra condición... llega con nosotros desde el útero y nunca nos deja hasta que bajamos a la tumba..." (Smith, 1776)

A lo largo de la historia¹⁴ se han generado distintas problemáticas sociales como distintas formas de intervención a ellas, no podemos eliminar la carga de valores y subjetividades hincadas, tanto en la forma de percibir los problemas sociales, como las en las formas de intervenir y accionar para solucionarlas. Existen diversos ejemplos que dan referencia a esto, desde los orígenes de la solidaridad social, caridad, beneficencia pública, asistencia social y las políticas de bienestar social.

La razón de ser de las políticas de bienestar social, o las también llamadas políticas públicas, cumplen una razón de ser desde una mirada humana procurando así el "bienestar social" y como derecho fundamental la conservación de la vida, la cual se extiende en todos los ámbitos humano, económico, político social, cultural.

El estado moderno ha generado en la realidad social procesos de modernización que fomentan la homogenización y la masificación de la conciencia colectiva (cultura, tecnología, lenguaje, etc), pero no podemos olvidar la existencia

¹⁴ En la edad media se ejercía por parte de las familias mediante las relaciones de buena vecindad, ayuda en cultivo, asistencia a huérfanos, en general acciones de caridad, estas ayudas estaban ligadas a sentimientos religiosos y piadosos fundamentados desde la iglesia quien en la mayoría de los casos se ocupaba de los pobres y marginados originando, ellos fueron los primeros en originar leyes respecto a erradicar la pobreza. En la edad moderna se genera en forma de beneficencia pública, superando la caridad y estableciendo una ayuda social publica; en la edad contemporánea, a partir de la Revolución Francesa se establece la sociedad pensada desde los principios de igualdad, fraternidad y libertad, es aquí donde comienza a considerarse al marginado como un ciudadano más, con derecho y obligaciones. Con estas nuevas ideas y junto a la asistencia social se va relegando el papel de la Iglesia y es el Estado quien empieza a ocuparse de los problemas como una obligación y no sólo como una tarea residual.

de formas colectivas diversas como los movimientos ambientalistas en contra de la contaminación ambiental, las problemáticas en el espacio público, que resisten a esto, viven, se reproducen y transforman a la par de este proceso (Revilla, 2003)

Es ante la diversidad de problemáticas y de actores que las sufren que se vuelve fundamental la importancia de la participación social y del diálogo social; las políticas públicas son un trabajo de acciones colectivas ya que tienen su razón de ser en la sociedad, así como la razón de ser del Estado es el de asegurar la vida mediante una sociedad políticamente justa y organizada (Rodríguez, 2013).

Por lo tanto, las problemáticas que enmarcan el desarrollo urbano, las demandas del ineficiente transporte público, los altos costos de pasaje, conflictos referentes al espacio, uso indiscriminado de vehículos motorizados, falta de fomento y de infraestructura para la utilización de medios de movilidad que son amables con el medio ambiente son una realidad, tanto que han generado que actores busquen incidir o mejorar su situación mediante la utilización de la bicicleta.

Como vimos en el capítulo anterior, existe la formación de agrupaciones ciclistas que ruedan por las calles de la República para hacerse visibles y buscar mejorar las condiciones en que se encuentran, lo que nos deja ver la importancia de generar y aceptar la participación social de actores, organizaciones no gubernamentales, instituciones sin fines de lucro en los procesos políticos y de conformación a las soluciones, tácticas, planteamiento de objetivos en la construcción de políticas gubernamentales que beneficien a los mismos.

4.1 La bicicleta y el peatón en el Plan Nacional de Desarrollo (PND)

Dentro de los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo (PND)¹⁵ 2013-2018 generado en el Gobierno de Enrique Peña Nieto, se encuentra planteado el

¹⁵ En el PND se realiza una consulta establecida constitucionalmente para que los gobiernos federales organicen un sistema de planeación democrática para establecer sus ejes de acción durante los periodos de mandato del presidente en turno.

objetivo 4.9, nos habla del fomento a la creación de infraestructura de transporte, para generar menores costos para la actividad económica, dentro de este punto se apela al fomento del uso de transporte público masivo el cual sea más congruente con el desarrollo urbano sustentable, esto aunado a un uso óptimo de la tecnología para mejorar el desplazamiento de las personas en las ciudades; dentro de las líneas de acción, se plantea necesario para la construcción de infraestructura que genere integración, una mayor competitividad y mejor interconectividad, así como el evaluar las necesidades que se tienen a largo plazo para un buen desarrollo económico, regional, demográfico, de conectividad internacional etc. (PND, 2013-2018)

“Objetivo 4.9. ...fomentar el uso del transporte público masivo mediante medidas complementarias de transporte peatonal, de utilización de bicicletas y racionalización del uso del automóvil”
(PND, 2013-2018, pág. 141)

Es así que por primera vez dentro de la historia de los PND en México se introduce un objetivo en el cual se busca fomentar, dentro de la perspectiva del desarrollo urbano sustentable, formas de transporte masivo que mejoren la movilidad de las ciudades de forma complementaria con otras maneras de movilidad; dicho esto se introduce el transporte peatonal, la utilización de bicicletas y la racionalización del uso del automóvil. Cabe mencionar que estas integraciones se lograron gracias a la participación ciudadana por parte de integrantes de la BICIREN¹⁶, quienes intervinieron en internet, foros y consultas realizadas constitucionalmente por el gobierno; las agrupaciones ciclistas de la República mexicana fueron apoyados por el Instituto de Políticas para el Desarrollo y el Transporte (ITDP por sus siglas en inglés) así formularon una

¹⁶ De la BICIREN se habló en el capítulo 3, dentro del apartado sobre la colaboración social de las ONG con las agrupaciones ciclistas de la ciudad y se hablará de su trabajo en el tema de políticas públicas de manera puntual más adelante.

propuesta proveniente de la campaña llamada #77urbano para la integración de la bicicleta dentro del PND (Ramos, 2013).

La campaña #77urbano procede de un análisis desarrollado por dichas instituciones (BICIREDA, ITDP) el cual arroja que el 77% de la población en las ciudades se concentra en zonas centro, en este sentido apelan que se debe dar prioridad a la temática del desarrollo urbano, por el contrario la inversión pública en el DF va destinada a vehículos motorizados, siendo estos quienes afectan contaminando el ambiente, ruido y generando estrés en la población (Milenio, 2013)

El logro obtenido por estas instituciones para generar la integración de la bicicleta dentro del PND ayuda a que las temáticas de infraestructura ciclista relacionadas con la planeación, ejecución y realización de ciclovías por parte de los gobiernos se realice adecuadamente y siguiendo ciertos lineamientos para su buen funcionamiento en las ciudades mexicanas; cabe mencionar que la realización de caminos apropiados para las bicicletas que logren funcionar como conectores hacia una mejor integración de los ciudadanos en la ciudad, es tarea tanto del gobierno, las organizaciones de la sociedad civil, como de las personas que utilizan este vehículo como medio de transporte cotidiano.

Parte importante de esta temática sobre el uso social de la bicicleta se relaciona con la racionalización en el uso del carro en nuestras ciudades, es necesario que sea un tema priorizado por parte de los gobiernos estatales y una obligación enmarcada en la agenda política de los diversos estados y municipios, principalmente observamos en las metrópolis mexicanas un uso indiscriminado del automóvil y es necesario una labor conjunta para coadyuvar a impulsar, como está estipulado en el PND, que este medio de transporte sea eficiente y eficaz para muchas personas

Gracias a la integración de la bicicleta como transporte no motorizado al debate nacional se logra empoderar a las diferentes agrupaciones ciclistas al otorgarles un respaldo para dialogar con sus gobernantes, para trabajar

conjuntamente en el mejoramiento de los espacios públicos en donde transitan y conviven cotidianamente.

También a nivel Federal el Gobierno de la República aprobó la “Estrategia Nacional de Cambio Climático (ENCC)” proyectada en una ruta de 10-20-40 años, en donde se estableció el objetivo M3 (en una secuencia de orden de letras/número) que habla de “Transitar a modelos de Ciudades Sustentables con sistemas de movilidad, gestión integral de residuos y edificaciones de baja huella de carbono” dentro de esta estrategia se encuentran planes de acción, como el M 3.7 que busca generar incentivos y programas para lograr una infraestructura que logre fortalecer el transporte no motorizado, así como el fomento de un sistema de transporte que favorezca al peatón y al ciclista, esto con la intención de generar beneficios en la salud y ambientales (Peña, 2013)

4.2 Gestión de Políticas Públicas y la Red Nacional de Ciclismo Urbano México (BICIREN)

La Red Nacional de ciclismo Urbano en México (BICIREN) es una organización sin fines de lucro que se basa en la pluralidad y la horizontalidad, por ende trabajan conjuntamente con las agrupaciones y colectivos ciclistas a nivel nacional para lograr un beneficio de la movilidad en bicicleta dentro de los espacios públicos, en específico las vialidades en cada uno de los estados de la República. Mediante este espacio se genera información acerca de lo que se está trabajando alrededor de las ciudades, es un sitio en donde se comparte información y se busca organizar actividades, así como el potencializar las iniciativas de las agrupaciones miembros.

Esta organización apoya a los colectivos y agrupaciones ciclistas alrededor de la República para impulsar el uso de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades mexicanas e incidir de manera directa en las políticas públicas de transporte para generar una movilidad apropiada y eficiente de las personas que se transportan, tanto peatonas, bicicleta y otros medios de movilidad no motorizada (BICIREN, 2012)

Por lo anterior, esta instancia ha trabajado conjuntamente con el ITDP¹⁷ para aportar estudios e información pertinente a los gobiernos de los diferentes estados, para lograr que sea una realidad la integración de la bicicleta como medio de transporte, apelando que este es eficiente, saludable, económico y sustentable; cabe destacar que esta instancia trabaja en conjunto con la participación ciudadana y las instancias gubernamentales para lograr generar estas importantes acciones, en relación a la incidencia en las políticas públicas que se han generado en esta materia han realizado las siguientes acciones¹⁸

1. Petición el 16 de Abril del 2012 al entonces presidente Felipe Calderón Hinojosa para mejorar la calidad del aire y fomentar que esta problemática urbana sea una tomada como prioridad de salud pública y ambiental en el país.
2. El inicio de campaña iniciada por medio de la tormenta de Twitters el 18 de junio del 2012 para exigir a líderes mundiales le pongan fin a los subsidios energéticos y combustibles fósiles; esta actividad confluyó con el "Earth Summit¹⁹ 2012" realizado en la ciudad de Río de Janeiro.

¹⁷ El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) inició actividades en el año 1985, es una organización internacional sin fines de lucro que tiene oficinas en México, Argentina, Brasil, China, Europa, India, Indonesia y Estados Unidos, su principal función es el trabajo conjunto con organizaciones de la sociedad civil, la participación social, así como con autoridades locales y nacionales para promover un transporte sustentable y equitativo.

¹⁸ Han realizado los Congresos de Ciclismo Urbano anualmente en la República Mexicana, podemos comentar que en total se han realizado 6, el primero realizado en el 2008 en el DF, 2009 en Guadalajara, 2010 Puebla, 2011 Monterrey, 2012 Oaxaca y el ultimo por realizarse en la ciudad de Morelia A esto se suman el trabajo sobre la realización de artículos informativos en donde la BICIREN nos arroja datos importantes sobre la muerte prematura al día de personas en la Zona Metropolitana del Valle de México por los altos índices de contaminación en el aire, por ende la búsqueda del monitoreo del aire en 34 ciudades del país (Turner, 2013), la realización de campamentos dentro del estado de México y la ciudad, así como anualmente la realización de Congresos de Ciclismo Urbano en diferentes estados de la República Mexicana.

¹⁹ El Earth Summit, también es conocido como Rio Summit, Rio Conference, inició el 3 de Junio de 1992 en Rio de Janeiro, es una de las principales conferencias realizadas por las Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (Meakin, 1992)

3. Trabajo realizado conjuntamente con el ITDP (por sus siglas en inglés) para generar la integración de la bicicleta dentro del PND 2013-2018 mediante la campaña #77urbano (Bicired, 2013)
4. La recepción de propuestas ciudadanas y análisis de los mismos para que se lograra integrar el 5% para la bicicleta dentro del Presupuestos de Egresos de la Federación 2013; así como el despliegue de 23 agrupaciones de la república mexicana con mantas enfrente de las instalaciones de Servicios de administración Tributaria.
5. Promoción en medios de comunicación para mejorar los índices de contaminación ambiental en la ciudades, esto se realiza por medio de la campaña “HAZLA DE TOS POR AIRE LIMPIO” mediante concursos de carteles, en el año 2013 se efectúa el llamado “Me muero por respirar” (Bicired, 2013).

4.3 Bicitekas A.C. Por ciudades más humanas en México, Distrito Federal.

Esta organización trabaja en el Distrito Federal y existe desde 1998; al principio nace como una agrupación urbana ciclista, realizando rodadas y actividades culturales con la finalidad de utilizar la bicicleta para moverse libremente por la ciudad y consecuentemente incidir de manera positiva en el bienestar de la sociedad. En 2001 se convierte en una asociación civil sin fines de lucro, extendiendo así las actividades a la realización de cursos de ciclismo urbano, reconocimiento por medio de esculturas en las calles de los muertos ciclistas acción llamada “Bicicleta Blanca”, unión con otras organizaciones para fomentar la integración del 5% del presupuesto de egresos de la federación a la bicicleta, colaboración con la campaña “Hazla de Tos”, participación en la realización de los Congresos de Ciclismo urbano realizados por la BICIREN y la asistencia a foros, conferencias, mesas de dialogo en universidades en relación al impacto positivo del uso de la bicicleta en las ciudades (Bicitekas, 2001)

Esta organización busca incidir en el desarrollo urbano de la ciudad de México, las acciones desempeñadas en materia de Políticas Públicas van

direccionadas a generar un cambio en las formas de movilidad que existen en la ciudad, integrando aspectos de sustentabilidad, acceso e inclusión, es por eso que en abril del 2007, precisamente en el periodo de gestión 2006-2012 de Marcelo Ebrad entregaron una propuesta para la promoción del uso de la bicicleta y en 2012 se publicó un análisis de las políticas públicas realizadas en ese periodo (Bicitekas, 2012)

“Impulsar políticas de movilidad sustentable y de promoción del espacio público, es central y absolutamente relevante para una política de defensa de la equidad social. Son los más vulnerables los que sufren una Ciudad inaccesible y con espacios públicos privatizados y agresivos” (Alveano, Baranda, Carreón, & Cecco, 2007, pág. 3)

Aunado a estos trabajos Bicitekas A.C. ha colaborado en la publicación del *“Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México”* en el año 2011, en conjunto con el Gobierno del Distrito Federal, Secretaria del Medio Ambiente, Plan Verde Ciudad de México, Movilidad y espacio Público en DF. Este manual fue realizado para fomentar el uso de la bicicleta, por lo que se dan ejemplos a los ciclistas de la manera correcta de utilizar las calles, compartir los espacios de forma equitativa, formas de circulación en avenidas, calles etc, esto con la intención de generar habilidades en los usuarios que les permita transitar con seguridad y generar respeto hacia ellos y demás usuarios de la calle durante los trayectos (Alveano, Baranda, Carreón, & Cecco, 2007)

Sobre el tema de políticas públicas gestionadas en el periodo 2006-2012 por Marcelo Ebra, Bicitekas realizó un balance que denotó en la reflexión de los aprendizajes logrados en ese ciclo, comenta que el mayor logro en estas actividades es que la percepción de la utilización de la bicicleta ha cambiado dentro de la sociedad defeña, anteriormente se pensaba como un transporte inseguro pero es gracias al trabajo conjunto de diversas instituciones que actualmente es una opción viable para la movilidad de las personas en la ciudad de México; así mismo es un tema que se ha introducido en las agendas de los

gobiernos y en medios de comunicación, no obstante puntualizan que hace falta generar cambios en la cultura vial de la ciudad, mayor infraestructura ciclista y mejorar los espacios públicos (Carreón & Treviño, 2012).

4.4 Contribución en la realización de Políticas públicas en el Distrito Federal: EI ITDP y CICLOCIUDADES

En la parte de políticas públicas, esta institución trabaja conjuntamente con gobiernos, ONG's, académicos y empresas para lograr cambios importantes en la dirección de acciones de las políticas gubernamentales, en específico para promover el financiamiento necesario para generar la gestión de proyectos y asesora a instancias gubernamentales en las temáticas de transporte urbano sustentable, lo que no sólo incluye a la bicicleta, sino también temáticas relacionadas con transporte público, movilidad no motorizada, reducción del uso del automóvil, desarrollo urbano sustentable, difusión y concientización (Baranda, 2013)

Dentro de los objetivos de colaboración que mantiene en ITDP con los gobiernos, este instituto ha elaborado el Conteo Ciclista de Reforma 2012 con el objetivo de detectar los patrones generales de cambio en el uso de la bicicleta en la avenida Paseo de la Reforma, en dicho estudio se integra la tasa de crecimiento y aforo ciclista por año²⁰, lo se puede observar en el distrito federal es que ha existido un crecimiento en el uso de la bicicleta en esa zona del 34.2% en relación al 2011 (Licesa, 2013).

Esta institución también elaboró la serie Ciclociudades la cual contiene VI Tomos dentro de los cuales se expresan guías y lineamientos para generar un transporte viable específicamente para las ciudades mexicanas, va dirigido a los gobiernos e instancias vinculadas con el desarrollo urbano con el objetivo de maximizar la calidad de vida de los habitantes. Siendo que las ciudades

²⁰El aforo ciclista se realizó o entre las 6:00 y las 22:00 horas en Reforma y Florencia/Río Tíber dio como resultado 2,052 ciclistas en el lado sur y 1,584 en el lado norte, dando 3,636 ciclistas totales en ambos sentidos de Reforma (Licesa, 2013)

mexicanas se favorece un desarrollo centrado en el automóvil el cual reduce la capacidad de los usuarios de disfrutar del tiempo, dinero y salud, con este trabajo se busca implementar en los gobiernos una política de movilidad en bicicleta, la cual es planteada como una solución a los problemas ambientales, de salud, económicos y sociales que imperan en nuestro país (Baranda, 2010) a continuación nombramos los VI Tomos.

- Tomo I La movilidad en bicicleta como política pública: nos habla de la necesidad de la incorporación de una política pública de movilidad en bicicleta, plantea diagnósticos, beneficios y los primeros pasos a realizarse para generar en las ciudades una planeación espacial incluyente.
- Tomo II Programa de Movilidad en Bicicleta: habla sobre el cómo realizar un programa para generar la incorporación de la bicicleta en los procesos administrativos gubernamentales.
- Tomo III Red de Movilidad para Bicicleta: este tomo habla sobre la planificación urbana y el transporte, sirve para diseñar redes de movilidad para bicicleta y está dirigido para guiar a los técnicos en las intervenciones hacia la infraestructura vial.
- Tomo IV Infraestructura: se encuentran los criterios técnicos de diseño para las vialidades ciclistas, aporta técnicas de ingeniería vial incluyente y características de las diferentes vías.
- Tomo V Intermodalidad: presenta las maneras de interconexión e integración de las diferentes formas de transporte y la manera en que la bicicleta se complementa con estos haciendo eficiente y accesible los traslados dentro de la urbe.
- Tomo VI Educación y promoción: este documento finalmente genera la propuesta de la importancia de la educación, capacitación y promoción de la bicicleta, ejemplos del éxito que esta ha tenido en otros países del mundo

y la utilidad que tiene dentro de nuestras ciudades mexicanas como alternativa de transporte (Baranda, 2010)

Aparte de estos importantes documentos elaborados para hacer realidad la incorporación de la bicicleta, el ITDP tiene grandes aportes en relación a la problemática en la expansión de las ciudades por lo cual ha realizado Planes Integrales de Movilidad y una serie de lineamientos para una movilidad urbana sustentable 2012, Gestión de la movilidad para México 2012, Guía de Fondos Federales para financiar la movilidad y la accesibilidad 2012, Guía de estrategias para la reducción del uso del carro en ciudades mexicanas 2013, el Desarrollo Orientado al Transporte (DOT) 2013 Hacia una estrategia Nacional Integral de Movilidad Urbana 2013, entre otros.

Para darle seguimiento a la campaña #77urbano para la integración de la bicicleta dentro del PND; generaron un documento en el cual se incluyeron propuestas a la “Reforma Energética y Hacendaria” para la estrategia de gasto público en el 2014; este documento se generó principalmente para incentivar en los gobiernos estatales el financiamiento de estrategias para reducir el uso de combustibles fósiles en correspondencia a los objetivos establecidos en el PND (Baranda, 2013).

Al respecto sabemos que se han realizado esfuerzos por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes del DF, quienes presentaron un Plan de Inversiones 2013-2018; en este documento se mencionaron las estrategias de transporte para impulsar la movilidad no motorizada durante el sexenio, así como la creación de interconectividad y accesibilidad entre transporte público las bicicleta y peatones (Litman, 2012)

Dentro del DF han existido algunas controversias en relación al Reglamento de Tránsito Metropolitano el cual busca normalizar las acciones de los ciclistas dentro de los espacios públicos, de la misma manera se tienen planes para infraccionarlos; a la fecha no se ha concretado nada, simplemente se adscribe que los usuarios de bicicleta deben de respetar el sentido de las calles, los semáforos

y las áreas peatonales, de lo contrario se aplicarían amonestaciones verbales por parte de los agentes de vialidad (Corona, 2013)

4.5 Políticas Públicas en materia de bicicleta en el Estado de Puebla.

Las políticas públicas que se han impulsado en el Estado de Puebla en materia de bicicleta, desde un inicio han contemplado la creación de ciclovías dentro de las calles de la ciudad, por supuesto que hemos observado un incremento de usuarios de este medio de transporte, por lo menos durante los últimos 5 años, así mismo la emergencia y la participación activa de ciudadanos y agrupaciones ciclistas para que sea factible su uso en las calles.

Sabemos que el transporte privado, automovilistas, taxistas etc, existen y siguen aumentando, así como también se ha ido incrementando el costo del pasaje, a tal punto de ser excesivo en relación a la poca calidad e ineficiencia del transporte público de nuestra ciudad²¹. Ante esta realidad se suman otros problemas que recaen en los espacios urbanos, tanto así que las ciudades se vuelven más densas en población, se desarrollan cada vez más problemáticas ambientales y la calidad de vida de los ciudadanos decae.

Afortunadamente se observa que las problemáticas de desarrollo urbano dentro del estado de Puebla han estado acompañadas, en algunos momentos, de la participación ciudadana, quienes han trabajado conjuntamente con el gobierno específicamente en temáticas relacionadas con la creación de espacios públicos en lo que se refiere a las bicicletas, es así que hemos visto desde el año 2009 ciertos objetivos y primeras acciones para crear programas que generen una mejor movilidad vial e integración entre automovilistas, peatones y bicicletas, así mismo fomentar el desarrollo físico de las personas.

²¹ El 67% de los habitantes de la Zona Metropolitana se moviliza en transporte público colectivo, realizando alrededor de 2 millones de viajes al día. La flota vehicular de buses es de 6 mil unidades y con una antigüedad promedio mayor a los 5 años (Molina, 2012)

Con esto nos referimos a la creación de la primera ciclo vía, este camino construido fue generado en el gobierno de la Presidenta Blanca Alcalá, el proyecto fue nombrado la “Ciclo vía del centenario” esta recorre la calle 31 Oriente, desde la 24 Sur hasta el bulevar 5 de Mayo fue construida dentro del programa Puebla Sistema Verde en Julio del 2009, con este camino se buscaba generar un circuito que interconectara a los parques Benito Juárez y Ecológico.

Lamentablemente este programa no fue eficiente ni funcional para los ciclistas de la ciudad, debido a que no hay señalizaciones y no existe una ruta marcada al terminar el recorrido a la altura de la 5 de Mayo, por lo que no hay forma de conexión con el parque Juárez; es importante recalcar que este primer esfuerzo fue generado por parte de las emergentes agrupaciones ciclistas, en específico fue Puebla Ciclista quien lanzó una petición al ayuntamiento en los periodos de campaña electoral donde postulaba Blanca Alcalá²².

Este proyecto lamentablemente es una mala inversión de las autoridades, o dicho por algunos periodistas y usuarios un “Elefante Blanco”, la realidad que acontece en esta ciclo vía es que poco usada por el simple hecho de no pensar a la bicicleta más allá de una práctica deportiva, por lo que es primordial que todo trayecto que sea pensado para construir un camino para bicicleta, debe de incluir al grueso de la sociedad y a los diversos usuarios que la practican como transporte diario. Es un hecho que las autoridades relacionadas a la construcción de la “ciclo vía del centenario” no se asesoraron debidamente²³.

“Sí la primera ciclo vía que se realizó fue con la Presidenta Blanca Alcalá que hizo junto con un integrante de Puebla ciclista, Oscar Domínguez...es la 31 Pte. y 5 de Mayo y llega hasta el parque ecológico... desde el análisis desde el manual de ciclo ciudades

²² Ver Capitulo 3 apartado 3.1.1 La participación ciudadana en la formación de colectivos, el grupo más antigua de la ciudad, Puebla Ciclista en la Pág. 60.

²³ Como ya hemos visto antes sí existen organizaciones informadas, que trabajan en planes y estrategias para generar una adecuada integración del transporte no motorizado en las ciudades mexicanas, podemos nombrar al ITDP (por sus siglas en inglés) y los manuales de Ciclociudades.

es que es una ciclovía que está mal realizada al estar en medio de dos calles y no se utiliza...” (Trejo, 2013)

Consecutivamente a este primer intento, el electo presidente municipal Eduardo Rivera (2011-2014), anunció que realizaría algunos proyectos en relación a la bicicleta, por lo que en Abril de 2011 inauguró la “Gran Vía Recorre Puebla”, que hasta la fecha sigue funcionando, esta contempla un paseo dominical y recreativo, las familias poblanas pueden hacer uso de la zona céntrica de la ciudad montados en bicicleta, gracias a que se cierran ciertas vialidades para hacer su trayecto seguro.

Al respecto podemos mencionar que este es otro buen intento por parte del gobierno y dentro de los objetivos de este programa está el generar que los usuarios de autos racionalicen su uso y contemplen el usar la bicicleta de forma cotidiana, desafortunadamente esta es una acción que no trasciende a esos límites, únicamente se genera una práctica de domingo en bicicleta en un ambiente seguro, deportivo y cómodo, al respecto la opinión del profesor José de Jesús Esparza:

“...se me hace una acción del domingo para favorecer el uso de la bicicleta... pero como algo muy simpático y lúdico de los fines de semana, muy para la relajación familiar ... no me parece que no abona mucho, no se parece nada al recorrido que hace uno para llegar a su trabajo, ni nos cuidan los polis, son condiciones muy cuidadas para tener una buena experiencia, no está mal, pero si lo que se busca es tener una cultura ciclista eso no, al revés tiene un efecto colateral y negativo, porque en el imaginario social se está construyendo que solo es para el domingo” (Esparza, 2013)

En el año 2011, también se forma un Organismo Público descentralizado de la Administración Pública Municipal, el Instituto Municipal de Planeación en Puebla (IMPLAN), esta entidad se encarga del desarrollo urbano/metropolitano y del

desarrollo social, por lo cual esta institución generó el “Plan Estratégico Puebla 500” en donde se incluyeron objetivos encaminados al el reordenamiento territorial, la movilidad urbana y los espacios públicos,

Debido a esto el Gobierno del Estado planteó en el 2012 la realización del proyecto “Corredor Turístico Los Fuertes-Catedral”²⁴ por el cual se realizaron 4.6 kilómetros de ciclovías en las calles 7 Oriente-Poniente y 4 Oriente-Poniente, así como en la 2 Norte-Sur y la 5 Norte-Sur, en general el proyecto se concentró en la zona centro de la ciudad, lo que para algunos usuarios de bicicleta parece ser absurdo ya que en el centro es de los lugares más pacificados en cuestión de velocidad para transitar y para la generalidad de los trayectos cotidianos no es necesario entrar al primer plano de la ciudad.

El camino de la 7 oriente –poniente fue el primero en construirse, para este se utilizaron postes de concreto con adornos de talavera con la finalidad de proteger a los ciclistas, estos han ocasionado más accidentes que la misma seguridad de los usuarios, tienen grandes dimensiones que irrumpen en el espacio para circular de las bicicletas e incluso son utilizados como asientos.

Respecto de las demás ciclovías podemos decir que se les da uso generalmente inadecuado, en algunos casos los peatones transitan sobre estas al pensar que es una extensión de la calle o al no saber cuál es su utilidad, son utilizadas para estacionar motocicletas u otros objetos que irrumpen el tránsito de los ciclistas e incluso hay espacios en donde la ciclovía es utilizado por vendedores ambulantes.

La ultima ciclovía realizada es la que transita en la 2 norte- sur es el camino que baja desde los fuertes y conecta con el centro histórico de la ciudad, al respecto podemos mencionar que esta se encuentra mejor estructurada al tener bolardos de plástico a nivel del suelo con las separaciones adecuadas y cuenta

²⁴Debido a la firma del convenio de colaboración entre el ayuntamiento de la ciudad y el ITDP México, en un futuro se busca crear de 40-60 kilómetros de ciclovías en toda la ciudad para promover el uso de la bicicleta y generar una mejor movilidad.

con carriles marcados con señalamientos que dan prioridad a la bicicleta, esta fue realizada con asesoría del ITDP gracias a la presión de las agrupaciones ciclistas poblanas (Visiklkticxs y Bicionudos) quienes incluso participaron en la revisión y generaron propuestas a la misma.

Dentro de los proyectos realizados por el IMPLAN está el Primer Plan de Movilidad Urbana Sustentable (PMUS)²⁵ en el estado, dentro de este plan se estipula la ejecución de acciones que generen un transporte público amigable con el medio ambiente y la promoción de medios no motorizados como la bicicleta, por lo que en Abril del 2013 el Presidente Municipal Eduardo Rivera Pérez firmó a un convenio²⁶ de colaboración con el ITDP México con el fin de promover el desarrollo de una movilidad sustentable, revisar y actualizar el PMUS, generar una política de movilidad ciclista, de accesibilidad y de recuperación de espacios públicos en la ciudad pobлана (Puebla Gobierno Municipal, 2013) y actualmente esta institución mantiene una fuerte relación con el ITDP México para la realización del “Taller de Ciclociudades” el cual se impartió en el mes de Julio del 2013 con la finalidad de ampliar el conocimiento de colectivos poblanos, estudiantes, académicos y funcionarios del Ayuntamiento en relación a proyectos y campañas para impulsar la movilidad ciclista tomando en cuenta las características físicas, estadísticas, geográficas y culturales de la ciudad de Puebla (MILENIO, 2013).

4.6 Percepción de los usuarios de la bicicleta en relación a las políticas públicas en el Estado de Puebla.

En este último apartado se desprende el análisis de una serie de entrevistas realizadas a usuarios de bicicleta en relación a la percepción que tienes estos en

²⁵ El PMUS tiene por objeto establecer las acciones necesarias, para el mejoramiento de los desplazamientos de los habitantes al interior del municipio a través del uso eficiente de los modos motorizados, la implementación de transporte público amigable con el medio ambiente, la promoción de medios no motorizados como la bicicleta, el mejoramiento de los recorridos peatonales y otorgar las necesarias para que personas con discapacidad gocen de una eficiente movilidad y accesibilidad.

²⁶En este evento Armando Amaro Palafox, representante del Colectivo Ciclista Bicionudos. fungió como testigo de honor.

relación a las políticas públicas (PP) realizadas en la ciudad de Puebla, para las mismas se reforzaron los aspectos más relevantes sobre lo dicho por nuestros entrevistados, lo que pudimos detectar es lo siguiente:

1. Podemos ver que un 50% de los entrevistados asume que sí reconoce la existencia de PP pero estas están mal ejecutadas.
2. El otro 50 % dice que no reconoce PP, sin en cambio reconoce acciones fallidas por parte del gobierno.

E#1 “las *políticas* están *dirigidas a la infraestructura*... a mi parecer contemplan 3 etapas, la primera...camino de bolardos de cemento *muy mal pensados*”

E#3 “... *si se hacen cosas*, pero *es muy aleatorio*, casi siempre empiezan con pilotos mal hechos, *cosas mal hechas* pero hemos visto que *han ido mejorando a través de la incidencia* que hacemos, entre las *organizaciones sociales* y *el Gobierno*”

E#6 “... (Ciclovías) son *de manera mediática con un fin meramente turístico*. Las políticas públicas son realizadas con un enfoque que *favorece al automóvil*, a partir de modelos desarrollistas que privilegian a los autos y a quienes los usan. *No existe ni infraestructura ni programas que apoyen y fomenten el uso de la bicicleta*. Las ciclovías y todos los demás gastos no serían necesarios si contáramos con una *adecuada educación vial*, es decir todos compartiéramos los espacios teniendo la consciencia de que no es solo mi territorio, es un territorio compartido”

E#9 “Si, como tal son muy cortas no existe una globalización (unión) de todas ellas... *no hay infraestructura ciclista*...no hay acciones para proteger al ciclista... no existe un amparo, no hay *lugares donde dejar la bicicleta* y esto porque *no se les da tanta importancia como un auto*, incluso a mí me robaron mi bicicleta y no le dieron importancia a la perdida”

E#12 “Si pero *me parecen muy pobres y mal estructuradas*... (ciclovías) me parecen que con *una finalidad más recreativa* que como para transportarse, creo

que eso tiene que ver con que el gobierno no tiene claro que es viable que la bici sea viable para ejercer como un medio de transporte y lo piensa en términos más recreativos”

E#2 “No reconozco...sí conozco algunas ciclovías... me parece *mal hechas*, el *espacio está reducido* por los bolardos de macetas, *no hay conexiones al terminar los caminos*, me parecen que teniendo el dinero para hacer distribuidores en la ciudad y buenos proyectos, no puedan invertir bien el dinero en unas ciclovías, es para teparle el ojo al macho”

E#5 “No... sí conozco las ciclovías pero *no están con las medidas adecuadas*, *no están en calles que se necesitan* y es *un problema cultural* porque muchas personas no saben que es, piensan que es una extensión de la calle”

E#7 “No las reconozco, hay acciones pero políticas me parece que no... también veo cierta *activación*, como *emergente* pero como *algo muy simpático y lúdico de los fines de semana*, muy para la relajación familiar... no se parece nada al recorrido que hace uno para llegar a su trabajo, ni nos cuidan los polis, son condiciones muy cuidadas para tener una buena experiencia, no está mal, pero si lo que se busca es tener una cultura ciclista eso no es al revés tiene un efecto colateral y negativo, porque da *el imaginario social se está construyendo que sólo es para el domingo*... Las veo *sin propósito*, acciones de gobierno ornamentales, *emergentes por la moda*”

E#8 “Del gobierno local a nivel municipio ha habido un interés... las personas que construyen los caminos que no tienen absolutamente idea de lo que hacen...entonces al momento de construir una ciclovía *hacen mal las cosas*. ...*existe la voluntad pero no hay una visión estratégica*... (las ciclovías) están muy *mal hechas*, de la 31 para empezar va por el camellón central, lo que es más peligroso que ir en la calle... la gente no espera ver bicis por ahí y no reduce la velocidad.... las del centro que tienen unos pilotes enormes de cemento ... me parece que en el *centro no hacía falta ese tipo de infraestructura*, porque el

tránsito de alguna manera esta pacificado no puede ir a más de 60, va de 45 a 60 y esa velocidad es indicada para moverte en bici junto con el arroyo vehicular”

E#10 “Como política tal no, **reconozco esfuerzo** que se han hecho como primeros ejercicios de intentar hacer, pero a nivel muy técnico como por ejemplo la ciclo vía, pero la parte de **concientizar y sensibilizar al peatón, ciclista, automovilistas varios falta...**”

Por lo anterior podemos ver que las políticas públicas generadas en el estado de Puebla son percibidas por los usuarios como proyectos pilotos mal realizados, siendo el caso de las ciclo vías estas son fallidas al faltarles caminos que conecten adecuadamente al ciclista al tráfico vial, las medidas de estas están muy acotadas por la mala planificación en relación a los materiales utilizados para las separaciones con los carriles para automóviles y la ubicación dentro del primer cuadro de la ciudad no era forzosamente necesaria al ser una zona de tráfico pacificado en donde los vehículos no corren más de 40-60 km/hr.

Por lo anterior las políticas públicas han sido percibidas por nuestros entrevistados como acciones con fines meramente turísticos, recreativos y lúdicos; no están pensadas en relación a la utilidad que podrían tener en los trayectos cotidianos para laborar, asistir a la escuela, realizar compras o trayectos largos que abarquen más de 5 kilómetros, por lo que no son funcionales al estar mal ubicadas en las zonas centro lo cuales son espacios en donde la velocidad de los carros permite a la bicicleta convivir con los demás usuarios de la calles.

Las acciones que ha realizado el gobierno en estos últimos 3 años ha estado acompañada por la incidencia de la participación de ciudadanos y agrupaciones ciclistas quienes apelan a que el sector gubernamental genere programas para incentivar el uso cotidiano de la bicicleta, pero lamentablemente las medidas implementadas recaen la promoción de su utilidad como una práctica deportiva y recreativa al ser paseos únicamente los días domingos, trayectos cuidados que no permiten a quienes la utilizan dentro de ese programa, el darse

cuenta de la realidad que se vive en los trayectos diarios y no permite generar una cultura ciclista dentro de la ciudad.

En general las políticas públicas implementadas, o bien las acciones realizadas, son un gasto público mal empleado, no se cuenta con políticas relacionadas a los ciclistas y al tema de su seguridad; la mayoría de las acciones gubernamentales en relación a la infraestructura en la ciudad sigue favoreciendo la movilidad motorizada.

Hace falta la planificación integral de proyectos que integren el fomento de creación de infraestructura adecuada y eficiente, así como lugares seguros para aparcar la bicicleta y por último la implementación de programas que promuevan la educación vial motivando así el respeto hacia peatones, automovilistas y ciclistas que logren generar una cultura de respeto y tolerancia para finalmente construir una ciudad en donde la convivencia entre los usuarios de los espacios públicos sea positiva.

Conclusiones

La ciudad contiene diversos espacios que a lo largo del tiempo han ido cambiando tanto física como espacialmente, las calles de la capital son un espacio referencial para observar estos trastrocamientos a través del tiempo, estas trasformaciones son evidentes en el aspecto estético, pero también lo son en las prácticas sociales²⁷ que se expresan en su interior y que van moldeando las metrópolis mediante cierto tipo de infraestructura que se adapte a las necesidades del grueso de la población.

Las ciudades también nos refieren a aspectos de construcción de ciudadanía, integran la diversidad de la vida urbana por lo que es posible reconocer en los espacios públicos las diferencias sociales, económicas, políticas y culturales de personas que se ven sujetas a constantes cambios a la par de los procesos de sociabilidad en donde se manifiestan distintos procesos de pertenencia y participación social.

La vida urbana también nos refiere la existencia de conflictos de diverso índole, estas problemáticas las podemos encontrar en las expresiones sociales de los traslados al interior de la ciudad; las problemáticas inscritas en estos espacios públicos, principalmente en las calles refieren procesos de movilidad/tiempo/distancia los cuales nos dejan ver la existencia de una sociedad moderna que exige a los sujetos ir a la par de los ritmos²⁸ que marca la competencia del mercado, por lo que se han modificado las prácticas sociales ahora basadas en la rapidez y la eficiencia²⁹.

²⁷ Es en la ciudad en donde observamos las dimensiones sociales, económicas, políticas y culturales cambiaron a través del tiempo, dotando de sentidos distintos a los actores en de la urbe y es así como las referencias sociales para actuar colectivamente también han sufrido proceso de transformación.

²⁸ Esta principalmente se observa en la percepción del tiempo, lo que Lefebvre nos comenta es que hay un tiempo lineal el cual está basado por una la racionalidad absurda que juega con la tecnología y el conocimiento de una manera poco ética, por otro lado está la el tiempo en términos de la naturaleza, tiempo no lineal.

²⁹ El carro y en general los transportes motorizados juegan un papel importante para esta finalidad (ver pág.44)

Dentro de la vida urbana se desprenden prácticas sociales en donde intervienen subjetividades por lo que la vida cotidiana también actúa como un conjunto de actividades que determinan los procesos de reproducción en la sociedad y posibilitan a nivel global la permanente reproducción social³⁰ y estas varían en cada sujeto de acuerdo a los medios culturales, costumbres, normas, leyes y valores en los que se rigen. De acuerdo a la cotidianidad los procesos sociales dentro de los espacios públicos, varía dependiendo de cada persona y son percibidos de diversas formas, la manera de concebir una problemática dentro de los espacios públicos difiere de un sujeto a otro ya que los procesos de apropiación de los conflictos (en este caso en la calle) varía en relación a significados compartidos que son adquiridos por el sujeto para actuar en el mundo.

A la par de los procesos que se desprenden de los sujetos y de sus vivencias cotidianas encontramos múltiples realidades (Lefebvre, 1981); es así que en la ciudad de Puebla logramos detectar numerosas formas de percibir las deficiencias dentro de los espacios públicos, en nuestro caso se relacionan principalmente con las formas de transporte urbano, en donde encontramos al automóvil, el transporte público, motocicletas, peatones y bicicletas.

Principalmente es la bicicleta, su uso dentro de los espacios públicos y los aspectos sociales que la atraviesan, lo que nos ha llevado a realizar este tema de investigación; hemos detectamos que en ella se desprenden procesos cotidianos en los que intervienen modas sociales, procesos de estratificación social, emergentes formas de participación ciudadana, implementación de políticas públicas, incidencia en la temática medio ambiental, así como una diversidad de usuarios y usanzas en la misma. Este tipo de tópicos en el contexto urbano también son importantes de identificar, entender y colectivizar dentro de las ciencias sociales ya que afectan tanto de manera individual al sujeto (física, mental, económica, cultural y socialmente) como de manera global (prácticas cotidianas de transporte motorizado que dañan al planeta).

³⁰ Por eso es que Agnes Heller nos dice que en toda sociedad hay una vida cotidiana y sin ella no habría sociedad. (Heller, 1970)

Esta temática se relaciona con la práctica cotidiana de usar la bicicleta en la ciudad y recae en necesidades sociales, políticas, culturales, económicas y medio ambientales existentes en los espacios públicos y la población; este fenómeno se ha expandido a nivel urbe por lo que se han conformado amplios grupos que trabajan en conjunto realizando foros y actividades informativas dirigidas a la sociedad, estos grupos emergentes de ciclismo urbano apelan dentro de su actividades y discursos a una contraposición a la establecida por la idea de progreso del actual modelo desarrollista.

En nuestro primer capítulo nos adentramos en el estudio de los movimientos sociales, observamos características dentro de las agrupaciones ciclistas que nos referían a un proceso de conformación social participativo en relación a la bicicleta, en un principio no lográbamos identificar de qué manera esta problemática alcanzaba los objetivos en la conformación de un movimiento social, pero ahora podemos decir que gracias a las practicas observadas dentro de los espacios públicos, principalmente en el primer cuadro de la ciudad, *sí observamos formas de acción colectiva que se desprenden del uso cotidiano de la bicicleta y que establecen una emergencia del movimiento bicicletero en la zona urbana de la ciudad de Puebla, se detectaron 7 agrupaciones*³¹ y no sólo dentro de este estado sino a nivel República , así como la existencia de agrupaciones ciclistas a nivel mundial (ver mapa pág.52).

En específico detectamos 3 de las agrupaciones de ciclismo en la ciudad de Puebla, estas articulan procesos políticos en el sentido que Bloch nos comenta en su análisis sobre los movimientos sociales, ya que para él *lo político* es una grieta en el orden social mediante la cual se busca el hacer posible lo que es imposible en el ámbito de la participación social y en este sentido lo que logramos detectar es que los procesos de participación en estas agrupaciones buscan incidir en las formas de movilidad referidas al tema del transporte público que se plantean a nivel global, principalmente buscan incentivar la utilización de la bicicleta como

³¹Principalmente nos centramos en 3 de ellas cada una con particularidades tanto en objetivos como en prácticas (ver capítulo 3 apartado 3.1.1 historia de agrupaciones bicicleteras)

medio de transporte no motorizado, su práctica política también se dirige al compromiso de lograr influir sobre la conducta de las autoridades y de las personas que utilizan transportes motorizados como el automóvil, por lo que si bien manifiesta procesos diferentes de organización colectiva dependiendo de sus objetivos, prácticas y los espacios en donde se representan, estos sí determinan formas culturales de resistencia en relación a la problemática que existe sobre la degradación ambiental, problemas económicos, construcción espacial y temas socioculturales en la ciudad.

Es por eso que estos movimientos ciclistas expresan procesos políticos interesantes en el sentido de buscar mediante su práctica cotidiana hacer posible y viable otra forma de transporte en la ciudad, así como en el intervenir directamente mediante un proceso de participación ciudadana³², pudimos observar que la mayoría de estas mantienen una fuerte relación de trabajo participativo con el gobierno del estado. De esta manera la emergencia de agrupaciones ciclistas abre al debate procesos sobre la participación de la sociedad, en donde estas se cuestionan la utilidad y la real necesidad de un medio de transporte motorizado, que si bien parece ser más cómodo, repercute a nivel individual y también en términos medio ambientales, por lo dicho anteriormente el movimiento ciclista logra influir en un aspecto crucial, que es el cuestionar las interpretaciones dominantes sobre aspectos de la realidad que acontece en las zonas urbanas y que refieren a un desmedido uso de medios motorizados y esto así mismo se extiende en los ámbitos de la política (Ibarra, 2000).

En relación a los procesos de resistencia que se observan entorno al fenómeno ambiental, podemos mencionar lo que nos dice Grohamman sobre los movimientos ambientalistas, para él estos deben tener una fuerte conciencia ambientalista para la búsqueda de conservación de su nivel de grupo frente a la crisis ambiental que les repercute y en los movimientos ambientales que el enmarca no hay unidad, más que por un fin claramente delimitado (Grohmman,

³² Esto lo podemos observar en el Capítulo 3 apartado 3.2 (Pág.68), en donde se hace una descripción de cada uno de las agrupaciones a estudiar.

1997); en este caso en nuestra ciudad detectamos que no existe tal fuerza en la conciencia ambiental y para lograr una mayor profundización de la temática climática realizamos unas preguntas extras hacia algunos de nuestros entrevistados con la cual se realizó una matriz con la siguiente información:

Cuadro #2 Reflexión sobre la conciencia ambiental en los sujetos cicleros.

N# Entrevistado	E#3	E#6	E#10	E#8
Tiempo de usar la bicicleta y trayectos.	Con frecuencia regular desde enero del 2012 (1 y 11 meses) Diariamente en trayecto multimodal , subo la bicicleta a la camioneta voy al centro y de ahí me desplazo a los lugares.	Desde los 6 años pero como transporte desde los 12 años que iba en la secundaria. De 2 a 3 horas diarias.	8 meses. 1 o 2 hrs, distancias 8-10km	2 años y medio que decidí tener una bici para transportarme. Del diario 95% de mis trayectos son en bicicleta , aproximadamente 8 km diarios
Participas en agrupaciones ciclistas en la actualidad	Visiklkticxs	El Pedal	Anteriormente Visiklktivos , actualmente El pedal	Bicionudos
Objetivos identificados en la agrupación en la que participa.	"la bicicleta buscan transformar la ciudad en una metrópoli sana , accesible e incluyente; de igual manera se busca un gobierno y una sociedad que respete la naturaleza , los espacios públicos y las diferentes formas de desplazamiento, principalmente los de peatones y ciclistas"	Taller solidario y cooperativo que se dedica a la Promoción y Difusión del uso de la Bicicleta como un transporte sustentable y medio de cohesión social.	Taller solidario y cooperativo que se dedica a la Promoción y Difusión del uso de la Bicicleta como un transporte sustentable y medio de cohesión social.	Están dirigidos a fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo económico, ecológico y saludable.
Beneficio primordial al usar cotidianamente la bicicleta.	1er lugar " La salud física "	1er lugar " Beneficio físico "	1er lugar " Económicos porque ya no gasto tanto en combustible o transporte público y lo gasto en cosas que benefician más directamente a mi persona"	1er lugar " El tema del ahorro en comparación a un auto"
Lugar de la temática medio ambiental dentro de los beneficios enumerados.	Ecológico en 4to lugar.	Beneficios ambientales en 3er lugar.	Ambientales ya no contaminas tanto es un medio de transporte muy puro. 3er lugar	"La ecológica al andar en bici no emites ningún tipo de gas 3er lugar

<p>Qué se piensa sobre la temática medio ambiental que se desarrolla en su agrupación.</p>	<p>“...Es uno de los temas principales de la organización lo pasamos por el tamiz del eneagrama, la meditación y otras prácticas de desarrollo humano y espiritual”</p>	<p>“Compartimos la cosmovisión indígena y no la post modernista, es decir creemos en ser parte de la naturaleza...creemos que el usar la bicicleta colabora con el cuidado del medio ambiente, pero no se soluciona con ello el problema, para nosotros no solo usar la bicicleta es suficiente, buscamos colaborar en proyectos autosustentables y ambientalmente aceptables”</p>	<p>“...Si bien no se hace una defensa a todas voces del medio ambiente, se observa en la práctica la reutilización, el reciclaje, la preferencia por medios no motorizados, remedios naturales, la abstención al consumismo desmedido de productos dañinos al medio ambiente...”</p>	<p>“Por el simple hecho de promover el uso de la bicicleta, siento que eso nos hace automáticamente amigables con el medio ambiente. Al menos el mensaje que tratamos de comunicar como grupo es que al utilizar la bici como medio de transporte, estamos ayudando a reducir emisiones contaminantes”</p>
<p>Prácticas de medio ambiente realizadas dentro de la agrupación en la que participas.</p>	<p>“A través del Programa de Medio Ambiente y Ecología, este programa atraviesa la organización como uno de los ejes temáticos en las acciones que realizamos ...la manera de verificar su cumplimiento es en el nivel de las acciones que realizamos, ahí tomamos muestras de los indicadores que nos reflejan si estamos o no siendo ecológicos en tiempo real”</p>	<p>“Reciclamos, promovemos el no consumismo, nos informamos para ser consumidores conscientes que en la medida de lo posible compre pocas cosas que contengan productos químicos o que sean artículos costosos y generen una huella ambiental importante... Nos hermanamos en la lucha que otros colectivos y grupos llevan a cabo a favor del medio ambiente”</p>	<p>“En la reparación y promoción de bicicletas como medio de transporte. En la idea de construir bicimáquinas (con piezas reutilizadas) como medios alternativos a electrodomésticos, y en general en el uso cotidiano de la bicicleta como alternativa de transporte”</p>	<p>“... promover a través de las rodadas, alternativas ecológicas de transportación... En unos días más vamos a lanzar una serie de rodadas en colaboración con la Capilla del Arte Udlap para vincular la bici con su exposición "ejemplos a seguir: excursiones en estética y sustentabilidad". También recientemente hemos apoyado a Greenpeace para la rodada "un grito por el ártico"</p>

Fuete: Elaboración Propia de acuerdo a las entrevistas realizadas para la tesis.

En la matriz podemos observar que si bien son movimientos con objetivos que inscriben la temática ambiental dentro de sus prioridades mediante la perspectiva del cuidado al medio ambiente y la utilización de la bicicleta como transporte sustentable, detectamos que hay ciertas contradicciones que se refieren al uso cotidiano, principalmente en lo que dicen respecto a lo ambiental, lo que piensan como principales beneficios en la bicicleta y finalmente con lo que hacen diariamente.

El entrevistado E#3 nos dice que usa la bicicleta diariamente, por lo menos una vez al día, su trayecto es multimodal al hacer recorridos menores de 7 km, pero la realidad es que en estos trayectos la bicicleta es accesible para todos y no es necesaria la utilización multimodal; cabe resaltar que dentro de los objetivos de la organización en la que participa estos refieren a generar una metrópoli sana, buscan incentivar un gobierno y sociedad que respeten la bicicleta, pero aquí es a lo que nos referimos con la contradicción de lo piensa y lo que se adscribe en si organización en relación a su práctica cotidiana.

También podemos ver que la mayoría son ciclistas urbanos con una práctica de la bicicleta muy temprana; si bien son conscientes de los aspectos ambientales en sus objetivos como agrupación, en la realidad lo que más les importa dentro del uso de la bicicleta es el cómo repercute económicamente en sus vidas (el factor económico impera, véase cuadro pág. 87) al parecer la temática medio ambiental queda subrogada por el aspecto del ahorro económico incluso algunos de nuestros entrevistados no se refirieron a beneficios ambientales insertos en el uso cotidiano de la bicicleta, si viene estos se encuentran enmarcados en sus agrupaciones no es un factor consciente, como lo es la salud y la economía, por lo que claramente esta emergencia de movimiento bicicletero es de índole socioambiental.

Otro aspecto interesante que se desprende del uso cotidiano de la bicicleta y de la conformación de agrupaciones, es que tanto la práctica como la existencia de estos ha incidido en los cambios en la construcción espacial dentro de la ciudad de Puebla, ya que a la par de la influencia participativa que han mantenido

estos grupos frente al gobierno, se han realizado proyectos para instaurar en el primer cuadro ciclovías para mejorar las formas de transitar de los usuarios. Sin embargo la percepción que se tiene por parte de estos, es que son caminos mal realizados, contienen malas dimensiones y no son funcionales³³.

Estos también se encuentran mal ubicados al estar en el centro de la ciudad y no en lugares en donde socialmente es más utilizado o es más pesado el tráfico como las periferias; esto nos hace pensar en la necesidad de integrar a todos los usuarios, tanto los relacionados con los grupos como los usuarios reales de bicicleta, quienes la utilizan como herramienta de trabajo o para transportarse a sus labores diarias, así como también integrar dentro de las políticas públicas, no sólo a los centros de la ciudad sino a las periferias quienes también representan problemas en las formas de conectividad con los grandes centros, esta problemática abre paso a un nuevo análisis que abarque las necesidades sociales en relación al transporte no motorizado más allá de los espacios públicos céntricos.

El tema de la bicicleta también atraviesa lo sociocultural, se relaciona con un tema interesante que retrata la concepción de estatus de los sujetos, siendo que quienes viven céntricamente son personas con mayor accesibilidad a bienes y servicios, en este sentido la bicicleta es un medio de transporte que desafía la concepción de status que es enmarcado en la figura del automóvil el cual brinda “comodidad y accesibilidad” a ciertos lugares, esta postura domina en el grueso de la sociedad mexicana e inclusive trastoca el aparato gubernamental que muchas veces genera infraestructura en la ciudad que favorece al automóvil.

Actualmente (año 2013) podemos observar que esta problemática se ha visibilizado de manera importante al grado de establecerse como tópico de la

³³ En un principio los trabajos realizados para su construcción no fueron realizados adecuadamente, posteriormente estos han ido mejorando a la par de integrar en la discusión a las agrupaciones, así como instituciones que conocen y trabajan específicamente la temática de la movilidad no motorizada, caso el del ITDP por sus siglas en ingles.

agenda gubernamental en el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018, este no es un asunto agotado o centrado en el auge de la moda ciclista, por el contrario es un tema que se extiende más allá de eso trastocando fibras sociales, económicas y políticas importantes, por lo que se convierte en un argumento recurrente a observar y analizar en las ciencias sociales.

Cuadro #3 Matriz de entrevistas.

<p>Percepción en tanto a Problemáticas, Experiencia y seguridad en torno a la Bicicleta</p>	
<p>Sujeto</p>	<p>La percepción de seguridad en torno a la utilización de la bicicleta en E#1 se refiere a un aspecto más personal del sujeto por lo que comenta <i>“la hace insegura es la irresponsabilidad y a poca atención de quien la usa y de los demás usuarios de la calle”</i></p> <p>La percepción de seguridad en torno a la utilización de la bicicleta en E#3 se refiere un aspecto más individual <i>“esto depende de cada persona, si es muy atrabancada y no tienen cuidado no va a ser seguro ni para ella ni para su entorno. En cambio una persona más consciente de su entorno puede sufrir menos accidentes”</i></p> <p>La percepción de seguridad en torno a la utilización de la bicicleta en E#5 es de manera más personal <i>“En mi experiencia sí, es más la seguridad que tengas en ti mismo”</i></p> <p>La percepción de seguridad en torno a la utilización de la bicicleta en E#7 es de manera más personal <i>“el exceso de confianza, sí hay mucho riesgo por el otro, por terceros, pero el mayor riesgo es uno mismo... me parece muy seguro porque regulas tu velocidad, tu espacio y diseñas tu ruta, me parece inclusive más seguro que la motocicleta”</i></p> <p>La percepción de seguridad en torno a la utilización de la bicicleta en E#8 <i>“mientras sigas ciertos lineamientos lógicos de seguir los reglamentos, casco y entonces lo siento seguro, tuve miedo algún día al salir de la casa pero hay veces que digo ojala que algún camión no haga alguna tontería”</i></p> <p>La percepción de seguridad en torno a la utilización de la bicicleta en E#9 <i>“Los accidentes, pero cuando tu pones atención más allá de lo que está pensando el conductor, si te proteges. Si vas con el aditamento adecuado, casco y respetas el reglamento no pasa nada pero si eres incoherente puedes provocar un accidente”</i></p> <p>En relación a las problemáticas al usar la bicicleta encontramos que el E#1 alude a cuestiones más personales al respecto dice <i>“Sí. El principal problema es el frustrarme por desperfectos en la bicicleta, por falta de mantenimiento, caída de pedal, ponchada de llanta. Y algunos problemas con automovilistas y transporte público,</i></p>

	<p>pero los menos”</p> <p>En relación a las problemáticas al usar la bicicleta encontramos que el E#4 “el lado negativo es que <i>te vuelves un neurótico, adicto de la bicicleta y que pienses que tu por andar en bicicleta eres una persona sana o mejor que la persona que usa transporte público, coche o el más listo, fuerte e inteligente</i>”</p> <p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#5 “<i>la mayoría ha sido por descuido de los automovilistas, no por descuido mío</i>” lo que se relaciona con un uso compartido en la calle.</p> <p>La experiencia al usar la bicicleta en las calles para E#6 “<i>me siento libre en el sentido de poder viajar a donde yo quiero, cuando yo quiero y hacia donde yo quiero</i>”</p>
<p>Colectivo</p>	<p>La percepción de seguridad en torno a la bicicleta en E#2 es en relación al espacio común “<i>sí siempre y cuando cumplas con los señalamientos, usar bien el carril</i>”</p> <p>La percepción de seguridad en torno a la bicicleta en E#6 está en relación al espacio común compartido en las calles por automovilistas y ciclistas “<i>siempre en general he tenido buenas experiencias, he tenido 3 percances pero no han sido muy fuerte y la mayoría ha sido por descuido de los automovilistas</i>”.</p> <p>La percepción de seguridad en torno a la bicicleta en E#12 se relaciona con el espacio público “<i>he tenido problemas por la forma en la que están construidas las calles y los reglamentos no favorecen al ciclista</i>”</p> <p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#5 “<i>tiene que ver más con la sociedad es muy inconsciente, no respeta nada, si he tenido algunas experiencias negativas, atropellamiento por peatones, invasión del espacio, caídas...</i>”</p> <p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#8 “<i>Ya en la bici, problemas en las calles no son lisas, los baches calles tapadas. Los otros conductores y personas que comparten la vía</i>”</p> <p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#7 integra la inexistencia de caminos adecuados y la falta de una concepción colectiva del espacio público, al respecto nos dice “<i>no hay política pública que apoye la movilidad, de alguna manera es problemático para ti como ciclista, conflictivo, porque tienes que encontrar atajos, desarrollar ciertas habilidades para tu movilidad porque no hay un medio o ambiente de vías para esto. Y el tráfico, hay conductores que no son muy cordiales que digamos.</i>”</p>

	<p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#9 son “Un poco <i>la seguridad porque ya me robaron la bicicleta</i> y no existe <i>respeto por ate de automovilista y de peatones</i>, a pesar de que tú te consideras alguien que está utilizando la calle o las vías de tránsito, <i>las personas no te toman en cuenta</i>.”</p> <p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#10 integra la “<i>Falta de conciencia ciudadana. Falta de sensibilización por parte del automovilista. Competencia a nivel auto bici y también a nivel peatón bici</i>, de por si no tienen mucho espacio y se sienten invadido todavía no hemos logrado un punto de conciliación. Infraestructura vial no hay condiciones adecuadas para ciclistas ni para peatones”</p> <p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#11 “<i>Falta de educación vial, puedo correr cierto riesgo al utilizarla, no tanto por la bici si no por falta de educación</i>”</p> <p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#12 está relacionada con la falta de espacio para la bicicleta “<i>he tenido problema de estacionamiento, no me permiten dejar mi bici en un lugar porque da mal aspecto porque no es área</i>”</p> <p>La experiencia al usar la bicicleta en las calles para E#1 “<i>Recuerdo que la primera vez que la utilice no tuve ningún problema con los autos, eso lo recuerdo bien. Tuve problema con las calles, con los baches y con el no saber si detenerme o no en los semáforos</i>”</p> <p>La experiencia al usar la bicicleta en las calles para E#4 se relaciona más con los espacios de la calle “<i>simplemente es recorrer las calles... yo que he estado en las calles de Monterrey, Aguascalientes DF, Puebla, Atlixco, las calles de Lion , Paris, Londres es bastante suis generis, en cada calle es diferente, en mi calle es muy placentero, pero si cambio de calle es muy diferente, en Lion o Paris es muy placentero, el uso cambia de una calle a otra, depende de los lugares inclusive de una colonia a otra</i>”</p> <p>La experiencia al usar la bicicleta en las calles para E#10 “<i>Quizás en algunas calles que no tienen el ancho correcto y no tienen obviamente infraestructura ciclista, como no hay conciencia de convivencia, pues hay agresión se te arriman, quieren pasar rápido o pasan muy cerca de ti. Esos riesgos</i>”</p>
Ambiental	<p>Lo mencionado en tanto beneficios ambientales fue el siguiente:</p> <p>E#1 beneficio ecológico en 3er lugar.</p> <p>E#2no hubo comentario de beneficios ambientales.</p> <p>E#3 Ecológico en 4to lugar.</p>

	<p>E#4 no hubo comentario de beneficios ambientales. E#5 no hubo comentario de beneficios ambientales. E#6 beneficios ambientales en 3er lugar. E#7 no hubo comentario de beneficios ambientales. E#8 Funcional, la ecológica al andar en bici no emites ningún tipo de gas 3er lugar E#9 no hubo comentario de beneficios ambientales. E#10 Ambientales ya no contaminas tanto es un medio de transporte muy puro. 3er lugar E#11 no hubo comentario de beneficios ambientales. E# 12 no hubo comentario de beneficios ambientales.</p>
Económico	<p>Lo mencionado en tanto beneficios económicos fue el siguiente: E#1 “beneficio económico” en 1er lugar. E#2 “Ahorro económico, gasto menos en pasajes y gasolina” 4to lugar E#3 “económico, ahorro de dinero y gasolina” 3er lugar E#4 “Aporte económico, mínimo al día me ahorro en camiones 6 camiones”2do lugar E#5 Económicamente hay beneficios. 4to lugar E#6 beneficio económico en 3er lugar. E#7 beneficio económico en 3er lugar E#8 La bicicleta es funcional, en el tema del ahorro en comparación a un auto. 1er lugar E#9 “El económico porque si ahorro en ya no tomar el transporte público” 1er lugar E#10 “Económicos porque ya no gasto tanto en combustible o transporte público y lo gasto en cosas que benefician más directamente a mi persona” 1er lugar. E#11 “Económico por que te puedes ahorrar dinero” 4to lugar E# 12 “Económico empecé a utilizar la bici cuando subieron el pasaje a 6 pesos, entonces me di cuenta que los trayectos que recorría eran cortos y me parecía muy caro el costo del transporte” 1er lugar</p>
Lo Público (relacionado con el espacio común)	<p>Este apartado se realciona en muchos aspectos con la percepción colectiva de las problematcias, experiencia y seguridad en el uso de la bicicleta, ejemplo de esto:</p> <p>La experiencia al usar la bicicleta en las calles para E#1 “Recuerdo que la primera vez que la utilice <i>no tuve ningún problema con los autos</i>, eso lo recuerdo bien. <i>Tuve problema con las calles, con los baches</i> y con el no saber si detenerme o no en los semáforos”</p> <p>E#4 se relaciona más con los espacios de la calle “simplemente es recorrer las calles... yo que he estado en las calles de Monterrey, Aguascalientes DF, Puebla, Atlixco, las calles de Lion , Paris, Londres es bastante suis generis,</p>

	<p><i>en cada calle es diferente, en mi calle es muy placentero, pero si cambio de calle es muy diferente, en Lion o Paris es muy placentero, el uso cambia de una calle a otra, depende de los lugares inclusive de una colonia a otra</i></p> <p>E#10 <i>“Quizás en algunas calles que no tienen el ancho correcto y no tienen obviamente infraestructura ciclista, como no hay conciencia de convivencia, pues hay agresión se te arriman, quieren pasar rápido o pasan muy cerca de ti. Esos riesgos”</i></p> <p>E#12 se relaciona con el espacio público <i>“he tenido problemas por la forma en la que están construidas las calles y los reglamentos no favorecen al ciclista”</i></p> <p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#8 <i>“Ya en la bici, problemas en las calles no son lisas, los baches calles tapadas. Los otros conductores y personas que comparten la vía”</i></p> <p>E#7 integra la inexistencia de caminos adecuados y la falta de una concepción colectiva del espacio público, al respecto nos dice <i>“no hay política pública que apoye la movilidad, de alguna manera es problemático para ti como ciclista, conflictivo, porque tienes que encontrar atajos, desarrollar ciertas habilidades para tu movilidad porque no hay un medio o ambiente de vías para esto. Y el tráfico, hay conductores que no son muy cordiales que digamos.</i></p> <p>E#9 son <i>“Un poco la seguridad porque ya me robaron la bicicleta y no existe respeto por ate de automovilista y de peatones, a pesar de que tú te consideras alguien que está utilizando la calle o las vías de tránsito, las personas no te toman en cuenta.</i></p> <p>E#9 son <i>“...competencia a nivel auto bici y también a nivel peatón bici, de por si no tienen mucho espacio y se sienten invadido todavía no hemos logrado un punto de conciliación. Infraestructura vial no hay condiciones adecuadas para ciclistas ni para peatones”</i></p> <p>E#11 <i>“Falta de educación vial, puedo correr cierto riesgo al utilizarla, no tanto por la bici si no por falta de educación”</i></p> <p>Las problemáticas que surge en la utilización de la bicicleta para E#12 está relacionada con la falta de espacio para la bicicleta <i>“he tenido problema de estacionamiento, no me permiten dejar mi bici en un lugar porque da mal aspecto porque no es área”</i></p>

Asuntos Públicos (Políticas Públicas. PP)	
Problemáticas	<p>Se desprende en dos casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Podemos ver que un 50% de los entrevistados asume que sí reconoce la existencia de PP pero que están mal ejecutadas: <p>E#1 “las políticas están dirigidas a la infraestructuras... a mi parecer contemplan 3 etapas, la primera ...camino de bolardos de cemento muy mal pensados... la segunda ... se observan unos bolardos de plástico que se encuentran muy continuas a nivel de suelo más separados con asesoría de Oscar Domínguez... está tercera etapa realizado bajo la asesoría del ITDP y en conjunto culminó con la firma de un convenio de trabajo por parte del Gobierno”</p> <p>E#3 “en el Plan Nacional de Desarrollo en donde quedo el fomento a la bicicleta... Federal, estatal y de municipios, sí se están haciendo actividades... si se hacen cosas, pero es muy aleatorio, casi siempre empiezan con pilotos mal hechos, cosas mal hechas pero hemos visto que han ido mejorando a través de la incidencia que hacemos, entre las organizaciones sociales y el Gobierno”</p> <p>E#4“Sí la primera ciclovías que se realizó fue con la Presidenta Blanca Alcalá que hizo junto con un integrante de Puebla ciclista, Oscar Domínguez... la 31 pte y 5 de mayo y llega hasta el parque ecológico... en análisis desde el manual de ciclo ciudades es que es una ciclovía que está mal realizada al estar en medio de dos calles y no se utiliza...después de la 3, esa fue por la necesidad del gobierno de incentivar el uso de la bicicleta y llegan a la realización sin tener aval, ni asesoría del ITDP... en fin no tenían el aval ni los mínimos requerimientos de espaciosidad, seguridad y muy mal hecha... La última que se realizó que viene de los fuertes y va bajando sobre la 2, esa esta mejor lograda...pero aun así le faltan señalamientos”</p> <p>E#6 “Si reconozco, pero opino que son de manera mediática con un fin meramente turístico. Las políticas públicas son realizadas con un enfoque que favorece al automóvil, a partir de modelos desarrollistas que privilegian a los autos y a quienes los usan. No existe ni infraestructura ni programas que apoyen y fomenten el uso de la bicicleta. Las ciclovías y todos los demás gastos no serían necesarios si contáramos con una adecuada educación vial, es decir todos compartiéramos los espacios teniendo la consciencia de que no es solo mi territorio, es un territorio compartido”</p> <p>E#9 “Si, como tal son muy cortas no existe una globalización (unión) de todas ellas... no hay infraestructura</p>

ciclista...no hay acciones para proteger al ciclista... no existe un amparo, no hay lugares donde dejar la bicicleta y esto porque **no se les da tanta importancia como un auto**, incluso a mí me robaron mi bicicleta y no le dieron importancia a la pérdida”

E#12 “Si pero me parecen **muy pobres y mal estructuradas...** (ciclovías) me parecen que **con una finalidad más recreativa que como para transportarse**, creo que eso tiene que ver con que el gobierno no tiene claro que es viable que la bici sea viable para ejercer como un medio de transporte y lo piensa en términos más recreativos”

2. El otro 50 % dice que no reconoce PP, sin en cambio reconoce acciones fallidas por parte del gobierno:

E#2 “No reconozco...sí conozco algunas ciclovías... **me parece mal hechas, el espacio está reducido por los bolardos de macetas, no hay conexiones al terminar los caminos**, me parecen que teniendo el dinero para hacer distribuidores en la ciudad y buenos proyectos, no puedan invertir bien el dinero en unas ciclovías, **es para taponar el ojo al macho**”

E#5 “No... sí conozco las ciclovías pero no están con las medidas adecuadas, no están en calles que se necesitan y es un problema cultural porque muchas personas no saben que es, piensan que es una extensión de la calle”

E#7 “No las reconozco, **hay acciones pero PP me parece que no...** también **veo cierta activación**, como **emergente** pero como **algo muy simpático y lúdico de los fines de semana**, muy para la relajación familiar... **no se parece nada al recorrido que hace uno para llegar a su trabajo**, ni nos cuidan los polis, son condiciones muy cuidadas para tener una buena experiencia, **no está mal**, pero si lo que se busca es tener una cultura ciclista eso no es al revés **tiene un efecto colateral y negativo**, porque da el imaginario social se está construyendo que sólo es para el domingo... **Las ciclovías** me parece que es **un desperdicio de dinero**, no tienen visión planeación propósito como tal. Las veo **sin propósito, acciones de gobierno ornamentales, emergentes por la moda**”

E#8 “Del gobierno local a nivel municipio **ha habido un interés...** las personas que construyen los caminos que **no tienen absolutamente idea de lo que hacen...**entonces al momento de construir una ciclovía hacen mal las cosas. Lo que quiero decir que existe la voluntad pero no hay una visión estratégica... (las ciclovías) **están muy mal hechas**, de la 31 para empezar **va por el camellón central**, lo que es más peligroso que ir en la calle... la gente no espera ver bicis por ahí y no reduce la velocidad.... las del centro que tienen unos pilotes enormes de cemento ... me parece que **en el centro no hacía falta ese tipo de infraestructura**, porque **el tránsito** de alguna manera **esta pacificado no puede ir a más de 60**, va de 45 a 60 y esa velocidad es indicada para moverte en bici junto con el

	<p>arroyo vehicular”</p> <p>E#10 “Como política tal no, reconozco esfuerzo que se han hecho como primeros ejercicios de intentar hacer, pero a nivel muy técnico como por ejemplo la ciclovia, pero la parte de concientizar y sensibilizar al peatón, ciclista, automovilistas varios falta...”</p> <p>E#11 “Me entere de cuando querían emplacar las bicis y multarte, que yo lo veo como un medio más para sacar dinero...la otra son las ciclovias que en realidad las personas que no tienen la experiencia de andar en bicicleta la construyeron”</p>
<p>Incidencia/Participación</p>	<p>Observamos que la participación e incidencia en materia de PP se genera desde la Organización</p> <p>En estos entrevistados vemos que sí hay participación de manera grupal al respecto comentan:</p> <p>E#1 “Sí, reuniones para asesorar al IMPLAN en el tema de la infraestructuras, y se asistió a un curso ofrecido por esta institución”</p> <p>E#3 “...hacemos políticas públicas hablamos con presidentes, diputados, en diferentes instancias, trabajamos con diferentes sectores, el primer sector de las organizaciones de gobierno haciendo incidencia en políticas públicas, gestión de biciestacionamientos, segundo sector el de las empresas, estamos haciendo sitios biciamigables, participamos con muchas organizaciones, con instituciones educativas (biciclectivos BUAP, biciuniversidades) medios de comunicación, asistencias a programas de radio”</p> <p>E#4 “tenemos propuestas con los alcaldes, presidentes municipales, ya están firmadas por que están comprometidos que van a incentivar el uso de la bicicleta como objetivo principal y particular está el crear un MUS Plan de Movilidad Urbana Sustentable para el municipio de Puebla por Edi Galy y por el Diputado Franco. Ya viendo los puntos específicos están pacificaciones, parquímetros porque al auto cuesta y por eso hay que crear zonas en donde se pague y el dinero se utilice para los ciclistas y peatones”</p> <p>E#5 Los del ITDP se han acercado, también el IMPLAN y el diputado del distrito 13 Franco Rodríguez quien incluso nos invitó a un desayuno para saber quiénes éramos y que había de propuestas, trajo a la Diputada Laura Ballesteros del DF quien está encargada de todo lo del préstamo de bicis allá y se está aplicando y realmente le</p>

	<p>interesa a hacer algo. También ITDP e IMPLAN para checar lo de las ciclovías.</p> <p>E#7 “un acercamiento con implan a nivel de manifestarnos de llegar a exigir ciertas garantías... nos dijeron las autoridades del implan que iban a mandar información a citar y hacer participativo el tema”</p> <p>E# 8 “Si de hecho acabamos de terminar unos talleres para encontrar las situaciones que podríamos resolver como Grupo de Grupos...”</p>
Infraestructura	<p>E#4 “Desde Viviklkticxs estamos trabajando ... en materia de infraestructura, haciendo reformas a los códigos municipales, estatales de transporte, estamos también haciendo incidencia en el fomento en el uso de la bicicleta , incidencia en crear un plan de movilidad para el municipio de Puebla, para crear zonas 30, zonas de pacificación de tráfico, para crear infraestructura confinada, ciclocarriles, carriles ciclistas, que haya bici estacionamientos, lugares biciamigables”E#6 “El año pasado (2012) recién que habían hecho las ciclovías fuimos a decirle al gobierno que estaban mal hechas y ellos nos compartieron todo el proyecto que había del centro, les mencione que eran mediáticos porque no todos los ciclistas estamos en el centro”</p>
Relación con ONG	<p>Dentro de las entrevistas pudimos localizar que los colectivos mantienen relación con organizaciones no gubernamentales como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • (BICIREN) Red Nacional de Ciclismo Urbano • (ITDP) Instituto de Políticas para el Desarrollo y el Transporte • El PEDAL taller solidario y cooperativo. • Comunitlán Dialogo Ciudad Habitable. • El grupo de grupos. Agrupación que emerge ante la necesidad de actuar conjuntamente, entre grupos ciclistas urbanos para hacer de todos los colectivos un grupo con mucho más poder de negociación y hablando bajo una misma voz.
Temáticas comunes	<p>Las temáticas comunes se relacionan en 3 casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sobre los caminos realizados por el gobierno, estos específicamente en el centro de la ciudad, los cuales la mayoría de los encuestados dice que están mal realizados, mal ubicación, contienen malas dimensiones y no son funcionales: <p>E#1 “están mal realizadas, tanto en dimensiones como en ubicación”</p> <p>E#2 “Me parece mal hechas, el espacio está reducido por los bolardos de macetas, no hay conexiones al terminar</p>

los caminos, me parecen que teniendo el dinero para hacer distribuidores en la ciudad y buenos proyectos, no puedan invertir bien el dinero en unas ciclovías, es para tapanle el ojo al macho”

E#3 “...están **muy mal hechas** lo que hicieron es que hicieron ciclo rutas, no los hicieron bien y **no contaron con la buena asesoría**” .

E#9 “las del circuito del centro, **no son funcionales** las veces que las he ocupado casi siempre están caminando las personas o sentadas en los barrotes que pusieron y simplemente nos e respetan.

2. Encuestados argumentan que son caminos mal ubicados al estar en zonas en donde la mayoría de los usuarios no transita cotidianamente para asistir a sus trabajos o actividades diarias.

E#6 “un diagnóstico... **hablar con los ciclistas directamente**, no necesariamente con los colectivos por que no necesariamente son la voz de los ciclistas, muchas veces no viven la realidad de **los ciclistas que son trabajadores**, la opción sería trabajar con colectivos y ciclistas cotidianos y poder **trabajar políticas públicas que sean efectivas para la sociedad**”

E#7 “**La ubicación me parece errática**, me imagino que fue por **temas turísticos** una disposición arbitraria me imagino que por temas de desarrollo del centro histórico pero queda mediano, queda chiquito, porque debería e haber calles peatonales también y grandes áreas, sistemas de movilidad eléctrica. **No son funcionales e incluso peligrosas**”

E#10 “...no puede decirse que es un política porque le falta y además no se les pregunto a los trabajadores, **no incluye a la sociedad que realmente lo necesita** o las condiciones que se necesitaban para hacer una ciclovía... de las ciclovías, porque ha habido mucho ruido, mucha moda, entonces se les hace caso, pero **no se ha materializado realmente**, y menos **de forma conjunta con la sociedad** en general. Falta dialogo y retroalimentación **con los usuarios**”

E#12 “...**me parecen que con una finalidad más recreativa que como para transportarse**, creo que eso tiene que ver con que el gobierno no tiene claro que es viable que la bici sea viable para ejercer como un medio de transporte y lo piensa en términos más recreativos...”

3. Generar un mejor uso de la bicicleta mediante campañas, escuelas , foros etc.:

	<p>E#1 Campaña sobre educación vial enfocada ciclistas y otros conductores.</p> <p>E#2 Escuelas de educación vial infantiles para que desde niño se aprenda a ser peatón, ciclista y conductor</p> <p>E#6 Hacer foros entre todos los colectivos para poder fortalecer el tejido social. También el trabajo con participación vial en los niños y también transporte público y ciclistas, como lo hacen en el DF.</p> <p>E#10 “...educación campañas graficas sobre el uso. Talleres o actividades para aprender a usar la bici”</p> <p>E#11 “Que en las primarias y escuelas de educación básica se difundiera el uso y las medidas de seguridad, fomentarlo desde más pequeños”</p>
--	--

Anexo Fotografías

Foto #1 El grupo de ciclismo urbano más antiguo de la ciudad de Puebla



Paseo Ciclista organizado por la agrupación Puebla Ciclista y el Instituto Municipal del Deporte 25 de oct del 2009

Foto #2 Ciclovía de la 31 Ote



A la izquierda la Ciclovía de la 31 Ote en construcción Cd. de Puebla (Mayo 2009), a la derecha la Ciclovía terminada.

Foto #3 Afiche del 3er Congreso Nacional de Ciclismo Urbano realizado los días 23,24 y 25 de septiembre del 2010 en el Estado de Puebla.



En este evento colaboraron, el Ayuntamiento del estado de Puebla otorgando las sedes para la realización, así como la BICIRED, ITDP México, BUAP, Mtbike Puebla, Zubici entre otros patrocinadores restaurantes, revistas y tiendas varias.

Foto #4 Organización Ciclista Poblana Visiklkticxs



Rodada Julio 2013 "Rodando va la banda" evento organizado por el [Museo Nacional de los Ferrocarriles Mexicanos](#) en conjunto con el [IMAC Puebla](#) y la Organización Visiklkticxs.

Foto # 5 Agrupación Ciclista Bicinenas



Bicinenas Rodada “Ahora si me ves” Septiembre 2013.

Foto #6 Agrupación Ciclista Bicionudos



Bicionudos “Rodada por el Ártico” en colaboración con Greenpeace en el mes de septiembre del 2013.

Foto #7 Colectivos de Colectivos de ciclismo urbano de la ciudad de Puebla



Miembros de las diversas agrupaciones ciclistas del Estado de Puebla reunidos en el Colectivo de Colectivos, en la foto se encuentran en el taller impartido por Carlos Martínez en el cual se buscó identificar las prioridades comunes inscritas en la temática del ciclismo urbano de la ciudad.

Bibliografía

Alveano, I., Baranda, B., Carreón, A., & Cecco, B. (1 de abril de 2007). Bicitekas. Recuperado el 8 de Junio de 2013, de Bicitekas: http://inigo.bicitekas.org/wp-content/uploads/2013/07/Bicitekas_Propuesta_al_GDF.pdf

ALguacil, J. (2008). Espacio público y espacio político. La ciudad como lugar para estrategias de participación. REDALYC , 10.

Amaro, A. (25 de Agosto de 2013). Entrevista Guía #1. (A. Ramírez, Entrevistador)

Avilés, R., Silva, S., & Hernández, S. (2009). La participación social en el crecimiento urbano: El caso de la zona conurbada de la ciudad de Puebla. En R. Montero, J. Pérez, & S. Carmona, La participación social ante los procesos de desarrollo sustentable (págs. 30-47). México: BUAP.

Baranda, B. (2010). Tomo I: La movilidad en bicicleta como política pública. DF: Ciclociudades.

Baranda, B. (5 de Enero de 2013). ITDP México. Recuperado el 26 de Julio de 2013, de ITDP México: <http://mexico.itdp.org/que-hacemos/politicas-publicas/>

Bicitekas. (12 de Noviembre de 2001). Recuperado el 13 de Julio de 2013, de Bicitekas:

<http://inigo.bicitekas.org/actividades/>

Berger, P., & Luckmann, T. (2002). Los Fundamentos del conocimiento en la vida cotidiana. Taller Interactivo: Prácticas y Representaciones de la Nación, Estado y Ciudadanía en el Perú (pág. 2). Lima: IEP.

BICIRED. (10 de Mayo de 2012). Recuperado el 13 de Abril de 2013, de BICIRED: <http://www.bicired.org/quienes-somos/acerca-de>.

BICIRED. (13 de Octubre de 2012). Recuperado el 5 de Junio de 2013, de BICIRED: <http://www.bicired.org/quienes-somos/acerca-de>

Bicitekas. (13 de Octubre de 2012). Recuperado el 12 de Junio de 2013, de Bicitekas: <http://inigo.bicitekas.org/actividades/politicas-publicas/>

Bicired. (1 de Agosto de 2013). Recuperado el 15 de Agosto de 2013, de Bicired: <http://www.bicired.org/web/acciones/161-1er-concurso-de-cartel-muero-por-respirar>

Corona, J. (2 de Octubre de 2013). Reforma.com. Recuperado el 2 de Octubre de 2013, de Reforma.com: <http://www.reforma.com/libre/online07/preacceso/articulos/default.aspx?plazaconsulta=reforma&url=http://www.reforma.com/ciudad/articulo/717/1432904/&urlredirect=http://www.reforma.com/ciudad/articulo/717/1432904/>

Carreón, A., & Treviño, X. (2012). POLÍTICAS PÚBLICAS PARA EL CICLISMO URBANO EN LA CIUDAD DE MÉXICO. DF: Bicitekas.

Canales, M. (1 de Enero de 2005). Sociologías de la vida Cotidiana. Recuperado el 3 de Abril de 2013, de Sociologías de la vida Cotidiana: <http://www.carlosmanzano.net/articulos/Canales.htm>

Cavalleri, F. (2007). Our common Future in 20 years after. CSST.

Carreón, A., Martínez, A., & Xavier, T. (2011). Manual del ciclista urbano de la ciudad de México. México, Distrito Federal, México: S/N.

Cisneros, R. (20 de Agosto de 2013). Entrevista Guía #13. (A. Ramírez, Entrevistador)

- Definición ABC. (11 de Mayo de 2007). Recuperado el 2 de Marzo de 2013, de Definición ABC: <http://www.definicionabc.com/social/cotidiano.php>
- Domínguez, G. (1993). Las Reformas al Art. 27 Constitucional. Vínculo Jurídico , 26.
- Elizalde, A., & Tijoux, M. (2008). Ciudad: espacios y flujos. REDALYC .
- Esparza, J. (25 de Agosto de 2013). Enrevista Guía #7. (A. Ramírez, Entrevistador)
- Higuera, J. (1 de enero de 2000). Introducción de medidas amigables ambientales en transporte. Recuperado el 12 de Junio de 2013, de Introducción de medidas amigables ambientales en transporte: http://www.sma.df.gob.mx/cclimatico/descargas/plan_accion_climatico/08_objetivos_mesa_transporte_octavio_higuera.pdf
- ITDP México. (11 de Marzo de 1985). Recuperado el 3 de Abril de 2013, de ITDP México: <http://mexico.itdp.org/>
- Lado B. (11 de Marzo de 2013). Recuperado el 14 de Junio de 2013, de Lado B: <http://ladobe.com.mx/2013/03/colectivo-bicinenas-organiza-la-segunda-rodada-de-altura/>
- Licesa, K. (2013). Cuento Ciclista Reforma 2012. DF: ITDP.
- Litman, T. (2012). Gestión de la movilidad para México. Beneficios para su desarrollo económico. México: ITDP.
- Lefebvre, H. (1972). Espacio y política. El derecho a la ciudad. Barcelona: Península .
- Lefebvre, H. (1973). La supervivencia del capitalismo, y la re-producción de las relaciones de producción. Paris: Anthropos.
- Lefebvre, H. (1991). The Production of Space. San Paulo: Blackwell Originally published.
- Leff, E. (2009). Sustentabilidad y racionalidad ambiental:hacia “otro” programa de sociología ambiental. 53 Simposio “El Debate Actual sobre el Estatuto Epistemológico de las Ciencias Sociales”. DF.
- Lindón, A. (13 de Octubre de 2008). Las huellas de Lefebvre en la vida cotidiana.Recuperado el 1 de Marzo de 2013, de Las huellas de Lefebvre en la vida cotidiana: http://148.206.107.15/biblioteca_digital/estadistica.php?id_host=6&tipo=ARTICULO&id=4134&archivo=12-264-4134sbt.pdf&titulo=Las%20huellas%20de%20Lefebvre%20sobre%20la%20vida%20cotidiana.
- Lombardo, J. (2009). La participación social y el desarrollo urbano. En R. Montero, J. Pérez, & S. Carmona, La participación ciudadana ante los procesos de desarrollo sustentable (págs. 75-83). México: BUAP.
- MILENIO. (27 de Julio de 2013). Recuperado el 1 de Agosto de 2013, de MILENIO: <http://www.milenio.com/cdb/doc/noticias2011/174795593da5a9c787db6062bd386fdf>
- MCA. (9 de Marzo de 2012). DF se mueve en Bici. Recuperado el 13 de Enero de 2013, de DF se mueve en Bici: <http://www.excelsior.com.mx/comunidad/2012/03/09/888177>
- Milenio. (23 de Mayo de 2013). Milenio. Guadalajara. Recuperado el 2 de Junio de 2013, de Milenio. Guadalajara: <http://df.milenio.com/cdb/doc/noticias2011/4cc3d0f7a8260915eaf7bc595804422b>

- Muñoz, L. (11 de Marzo de 2013). Colectivo Bicinenas organiza la Segunda Rodada de Altura. (L. B, Entrevistador)
- Novo, S. (1986). La vida en México. D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Ortiz, V. (15 de Mayo de 2013). ITDP México. Recuperado el 11 de Agosto de 2013, de ITDP México: <http://mexico.itdp.org/quienes-somos/>
- Oviedo, O. (28 de Agosto de 2013). Entrevista Guía #3. (A. Ramírez, Entrevistador)
- Ossadón, L. (2009). Los nuevos Movimientos Sociales en Chile: el caso del Movimiento Ambiental. Chile: Archivo Chile.
- Puebla Gobierno Municipal. (13 de abril de 2013). Recuperado el 2 de Agosto de 2013, de Puebla Gobierno Municipal: <http://pueblacapital.gob.mx/noticias/10-noticias/2906-eduardo-rivera-firma-convenio-para-promover-desarrollo-de-una-movilidad-sustentable>
- Peña, E. (2013). Estrategia Nacional de Cambio Climático. Visión 10-20-40. Mexico: Gobierno de la República.
- PND. (2013-2018). Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018. México: Gobierno de la República.
- Ramos, J. (21 de Mayo de 2013). Cletofilia. Recuperado el 8 de Julio de 2013, de Cletofilia: http://revistacletofilia.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=1176:se-incluye-a-la-bici-en-el-plan-nacional-de-desarrollo&Itemid=149
- Rojas W, A. Interrogaciones acerca del movimiento ecológico y la naturaleza del poder social. New York: CERLAC.
- Rivera, F. (27 de Septiembre de 2012). El Popular. Diario Imparcial de Puebla. Recuperado el 12 de Agosto de 2013, de El Popular. Diario Imparcial de Puebla: <http://elpopular.mx/local/bici-nenas-toma-calles-domingos/>
- Trejo, S. (7 de Agosto de 2013). Entrevista Guía #4 . (A. Ramírez, Entrevistador)
- Trejo, S. (1 de Junio de 2013). Visiklkticxs. Recuperado el 13 de Agosto de 2013, de Visiklkticxs: <http://visiklkticxs.jimdo.com/>
- Turner, D. (16 de Julio de 2013). Bicired. Recuperado el 5 de Agosto de 2013, de Bicired: <http://www.bicired.org/web/com/159-cada-dia-mueren-7-personas-por-contaminacion-del-aire-en-la-zmvm>
- Urbano, R. N. (13 de Octubre de 2009). BICIREDA. Recuperado el 9 de Octubre de 2013, de BICIREDA: <http://www.bicired.org/>