

DIVISIÓN DE CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO Doctorado en Diseño y Estudios Urbanos

ACTOS PERFORMATIVOS Y ESCENARIOS URBANOS EN LA CULTURA DE LOS PASEOS BICICLETEROS EN TIJUANA. UNA MIRADA DESDE EL CICLISTA

Carolina Trejo Alba

Tesis para optar por el grado de Doctora en Diseño Línea de Investigación: Estudios Urbanos

Miembros del Jurado:

Dr. Christof A. Göbel
Director de tesis

Dra. Guénola Capron Dr. Salomón González Arellano Dr. Vladimir Hernández Hernández Dr. Oscar Ramos Mancilla

> Ciudad de México Junio de 2018

A Darío, mi pequeño retoño e inspiración.

A Yadira, ola de surgencia y florecimiento.

A mis padres, Morro y Tita, territorio del aliento.

Agradecimientos

En el orden de los sucesos, agradecimiento a la Universidad Autónoma de Baja California (UABC) por impulsar la incorporación de los profesores de tiempo completo en posgrados inscritos en el Programa Nacional de Posgrados de Calidad. Al Ing. Rubén Roa Quiñónez quien apoyó la integración de un grupo de profesores de la Escuela de Ciencias de la Ingeniería y Tecnología de la UABC, para participar de la convocatoria en el Posgrado en Diseño en la Universidad Autónoma Metropolitana (UAM), unidad Azcapotzalco. Al maestro y amigo Ervey Hernández quien asumió el liderazgo para formalizar el convenio entre ambas universidades. Al Mtro. Alonso Hernández Guitrón y la Dra. María de los Ángeles Zárate, quienes continuaron con el compromiso.

A los Dres. Iván Garmendia y Jorge Sánchez de Antuñano quiénes desde la coordinación de los Posgrados en diseño de UAM-A impulsaron el proyecto de colaboración y dieron un voto de confianza al compromiso manifestado. A Yara Álvarez y Patricia Sánchez quiénes volvieron muy amigable, en todo momento los procesos y gestiones en la UAM.

Agradecimiento al comité de tesis, al Dr. Christof A. Göbel, infinita gratitud por leer las primeras ideas del proyecto, acompañarlo y enriquecerlo siempre con gran compromiso y entusiasmo. A la Dra. Guénola Capron quién aceptó participar del proyecto y otorgar un perspectiva a mitad del camino que redireccionó positivamente la investigación. Al Dr. Vladimir Hernández un exhaustivo lector y propositivo interlocutor que logró sembrar alcances y discusiones teóricas inesperadas. Al Dr. Salomón González quién en su acercamiento al proyecto amplió la perspectiva de las discusión final. Al Dr. Oscar Ramos, gracias por los claros comentarios vertidos a la investigación.

En el proceso de investigación, agradecer a los ciclistas que participaron y dieron sentido a este proyecto, especialmente al «Coman-Dante». A Mayte quien encontró maneras y formatos para combinar información y mapas. A Kenía Díaz, muchas gracias, por el compromiso y apoyo. A Enrique «Corgan» el ciclista de casa. A mi familia, amigos(as) y colegas de la Universidad, especialmente Gloria, Eduardo y Karina L., y a los que sin saber alentaron esto desde su trinchera, como mis compañeros de posgrado en UAM-A, siempre cálidos en su recepción.

ÍNDICE

	Resumen		11
	Abstract.		12
1.	INTRO	DDUCCIÓN	13
	1.1. P	Planteamiento del problema	14
	1.2. P	reguntas y objetivos de investigación	15
	1.3.	Contexto de la investigación, aspectos urbanos, ambientales y sociales de Tijuana	16
	1.4. E	Estructura del documento	20
2.	ANDA	AR EN BICICLETA EN LA CIUDAD: CONTEXTUALIZANDO	22
	2.1. E	Estado general de la cuestion	22
	2.1.1.	La actualidad del ciclismo urbano, en los países vecinos Estados Unidos y Canadá	22
	2.1.2.	Indicadores de movilidad no motorizada en las ciudades latinoamericanas	23
	2.1.3.	Las organizaciones, grupos y las rodadas en caravana	25
	2.1.4.	Antecedentes del movimiento ciclista en México	26
	2.2.	Ciclismo urbano, transporte y motorización en la ciudad de Tijuana	28
	2.2.1.	Origen y desarrollo del movimiento en Tijuana, los grupos ciclistas	28
	2.2.2.	Autoridades y movimiento ciclista, gestión del espacio para la movilidad	31
3.	CATE	GORÍAS CONCEPTUALES: ABORDAJE	37
	3.1. E	El espacio para la acción	37
	3.1.1.	El concepto de espacio en la era de la espacialización	37
	3.1.2	Moverse y trascender la condición material del desplazamiento	42
	3.1.3	El espacio, reflexión de la apropiación y lo aspiracional	43
	3.1.4.	Escenarios urbanos, la geografía del movimiento	46
	3.1.5.	Lo que caracteriza al escenario urbano ¿qué le es particular?	47
	3.1.6.	Potenciando el ser social y lo sensorial	50
	3.2. L	a performatividad	51
	3.2.1.	Otras referencias: Del andar y el paseante solitario	51
	3.2.2.	Guía urbano como estrategia, recurso en el territorio de paso	52
	3.2.3.	El acto performativo, como el eje de la acción	53
	3.2.4.	El performance, la vida en la realidad social	53
	3.2.5.	La evolución, performatividad desde la acción a la crítica	55
	3.2.6.	Tácticas urbanas, liberar una estrategia	57

	3.2.7.	Algunas consideraciones sobre el habla para la acción, expresión performativa	60
4.	ENSA	MBLE Y DISEÑO METODOLÓGICO	61
	4.1. N	aturaleza de la investigación: implicaciones metodológicas	61
	4.2. A	punte metodológico	62
	4.2.1.	Estudios socioespaciales y algunas anotaciones sobre movilidad	63
	4.2.2.	Operacionalización de conceptos	65
	4.2.3.	Población de estudio	65
	4.2.4.	Muestreo poblacional	67
	4.2.5.	El ciclista de Otay, perfil participante en investigación	67
	4.3. E	l escenario urbano: la Mesa de Otay	68
	4.4. T	écnicas e instrumentos de recolección de información	70
	4.4.1.	Observación participante.	71
	4.4.2.	Redes semánticas naturales	72
	4.4.3.	Entrevistas	73
	4.4.4.	Encuestas	73
	4.4.5.	Diseño de cuestionario	73
	4.4.6.	Información geográfica voluntaria: cartografía colaborativa	74
	4.5. T	écnicas de análisis	75
	4.5.1.	Análisis de las redes semánticas naturales	75
	4.5.2.	Análisis de preguntas	76
	4.5.3.	Análisis cartográfico	77
5.	VÍNCU	JLOS PERFORMATIVOS: VISIBILIZACIÓN, COMUNICACIÓN Y APRENDIZAJE	78
	5.1. C	ultura ciclista en Otay	78
	5.1.1.	¿Cómo es la cultura ciclista?	78
	5.1.2.	Distinguirse por la elección y el sentido de la práctica	83
	5.2. E	l marco desde y para la acción	93
	5.2.1.	Las relaciones espaciales en el escenario urbano	93
	5.2.2.	La calle, menciones e ideales	106
	5.2.3.	Los otros objetos y los que llevan consigo	126
	5.2.4.	Tope, tope, tope, la importancia de comunicar	131
	5.3. A	ctos performativos «No one has to travel alone»	134
	5.3.1.	Descripción de las prácticas y tácticas urbanas	134
	5.3.2.	La metáfora de visibilizarse	141

5.3.3. La relación de aprendizajes: habilitarse para andar en bicicleta	148
6. CONCLUSIONES	158
Otay, la cultura de la persistencia del líder	159
Performar prácticas, tácticas y lógicas espaciales	160
Aprendizajes: las posibilidades performativas del paseo bicicletero	161
Visibilización, dominios y valores del acto performativo	162
Escenario urbano, aspiraciones y cambios	163
Fuerza performativa, experiencia y transformación	164
Aportaciones y dilemas	165
Comentarios de cierre	167
7. FUTURAS APROXIMACIONES	170
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	173
REFERENCIAS FOTOGRÁFICAS	185
REFERENCIAS MAPAS	186
ANEXOS	188
ÍNDICE DE ESQUEMAS	
Esquema 1. Componentes que integran el escenario urbano	48
Esquema 2. Posibilidades performativas a partir de acciones en la práctica ciclista	56
Esquema 3. Síntesis de la revisión conceptual y sus dimensiones	65
Esquema 4. Vialidades, circuitos y referencias de los paseos principiantes-intermedios	121
Esquema 5. Aspectos identificadores de las prácticas y tácticas urbanas	160
Esquema 6. Aspectos identificadores de los aprendizajes	161
Esquema 7. Aspectos identificadores de visibilización	163
Esquema 8. Ideograma del escenario urbano: formas yrbanas y aspiraciones de cambio	164
ÍNDICE DE GRÁFICOS	
Gráfico 1. Rango de edad y género de los participantes ciclistas	67
Gráfico 2. Antigüedad de participación en los paseos y frecuencia de la participación	68
Gráfico 3. Frecuencia de mención de razones por las que se selecciona un paseo ciclista	
Gráfico 4. Frecuencia de mención de razones por las que inició su participación en paseos ciclistas	142
Gráfico 5. Frecuencia de mención de los aprendizajes en la experiencia del paseo ciclista	152

ÍNDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Panorámica de la ciclopista en la canalización del río Tijuana	32
Imagen 2. Paseo ciclista en Otay promovido por Otay en Bici en 2015	80
Imagen 3. Paseo de miércoles promovido por Ciclopista Tijuana en junio 2013	81
Imagen 4. Paseo del décimo aniversario Ciclopista Tijuana en febrero 2015	81
Imagen 5. Gaceta comercial, informando sobre paseo ciclista	84
Imagen 6. Carteles publicados de Otay Border Cycling para promoción de paseos	85
Imagen 7. Nube de tag según peso semántico, otras maneras de nombrar el andar en bici	88
Imagen 8. Carteles usando sinónimos del término paseo: rodada, ride	89
Imagen 9. Nube de tag según peso semántico, del significado de andar en bicicleta	90
Imagen 10. Nube de tag según peso semántico, de los valores que se fomentan desde el ciclismo	92
Imagen 11. Secciones topográficas nivel C, B y A	102
Imagen 12. Cartel anunciando ruta «El Megabache»	104
Imagen 13. Fotografía satelital, sección ruta «Megabache»	106
Imagen 14. Nube de tag según peso semántico, los cambios para mejorar la experiencia	107
Imagen 15. Fotografía en el parque Telnor al finalizar el paseo con OPBC	110
Imagen 16. Paseo por el Boulevard Agua Caliente, cercanías Colonia Chapultepec	112
Imagen 17. Paso por la Avenida Revolución «Revu», Centro de la ciudad	112
Imagen 18. Paso por los alrededores del Cerro Colorado	113
Imagen 19. Cartel de promoción Vuelta al Cerro Colorado, edición 2017	123
Imagen 20. Nube de tag según peso semántico, de los objetos que llevan consigo los ciclistas	127
Imagen 21. Logotipo original de OPBC	131
Imagen 22. Publicidad con información relacionada con intercambio de donación por camiseta	131
Imagen 23. Post de guía de paseo ciclista	136
Imagen 24. Carro de apoyo paseo Otay en Bici	140
Imagen 25. Donaciones en el paseo Rodemos la Ayuda	144
Imagen 26. Paseo familiar ciclista organizado por Bomberos en municipio de Tijuana	146
Imagen 27. Cartel describiendo actividades de Biciescuela de OBC	149
Imagen 28. Aviso de Biciescuela de OBC	150
Imagen 29. Nube de tag según peso semántico, reglas básicas a seguir.	154
Imagen 30. Recomendaciones a los ciclistas y no ciclistas desde las páginas Facebook de los grupos	156

ÍNDICE DE MAPAS

Mapa 1. Topografía de la ciudad y vialidades vertebrales	18
Mapa 2. Topografía de Tijuana y corte transversal de la meseta de Otay	69
Mapa 3. Meseta de Otay y sus límites delegacionales	69
Mapa 4. Ruta para bicipriantes nivel C, Aeropuerto-Bellas Artes	96
Mapa 5. Ruta para bicipriantes nivel C, la Pechuga, con carro de apoyo	96
Mapa 6. Ruta para bicipriantes nivel C, Blvd. Industrial, visita al Monumento de la Esperanza	97
Mapa 7. Ruta para bicipriantes nivel C, Aeropuerto-Parque La Amistad	97
Mapa 8. Ruta para bicipriantes nivel B, Ejido Chilpancingo, El Cucharón	99
Mapa 9. Ruta para bicipriantes nivel B, hacia Blvd. Insurgentes	99
Mapa 10. Ruta para bicipriantes nivel B, bajada Buena Vista, subida Libertad - Aeropuerto	100
Mapa 11. Ruta para bicipriantes nivel B, hacia los rebajes	100
Mapa 12. Ruta bicipriantes avanzados nivel A, Chilpancingo y Zona Río	101
Mapa 13. Ruta bicipriantes avanzados nivel A, 9 y Aeropuerto	101
Mapa 14. Ruta para bicipriantes avanzados nivel A, Blvd. Industrial-Chilpancingo	102
Mapa 15. Rutas C y A, diferenciando acceso al barrio	103
Mapa 16. Ruta para bicipriantes avanzados nivel A, Reto de las tres colinas	104
Mapa 17. Sección de ruta, indicación llegada parte baja del Megabache, nivel 2	105
Mapa 18. Microlocalización parque 1er Centenario o Parque Telnor	109
Mapa 19. Rutas bicipriantes Principiantes	114
Mapa 20. Rutas bicipriantes Intermedio	115
Mapa 21. Rutas OBC Intermedio	116
Mapa 22. Rutas bicipriantes Avanzados	117
Mapa 23. Ruta OBC Avanzados	118
Mapa 24. Subida a Casa de la Cultura o Col. Altamira, rampa Javier Bátiz	122
Mapa 25. Usos de suelo de Tijuana y paseos OBC Principiante-Intermedio	124
Mapa 26. Índice de marginación de Tijuana y paseos OBC Principiante-Intermedio	125
ÍNDICE DE TABLAS	
Tabla 1. Autores y corrientes teóricas que privilegian el territorio como objeto/contenedor	38
Tabla 2. Comparativa de los alcances de los enfoques de investigación	61
Tabla 3. Resumen de las técnicas de recolección de información y los objetivos de investigación	71
Tabla 4. Cálculo de valores de la palabra estímulo, andar en bicicleta	90

Tabla 5. Cálculo de valores de la palabra estímulo, actitudes o valores que se fomentan	93
Tabla 6. Cálculo de valores concepto estímulo cambios para mejorar la experiencia	108
Tabla 7. Listado de colonias nombradas como referencia de ruta	111
Tabla 8. Listado de referencias de subidas/bajadas en los paseos	119
Tabla 9. Cálculo valores concepto estímulo accesorios para andar en bicicleta	127
Tabla 10. Listado de las función del guía del paseo ciclista	136
Tabla 11. Listado de paseos con causa promovidos por Otay en Bici y OBC (2014-2017)	147
Tabla 12. Cálculo de valores del concepto estímulo, reglas básicas a seguir	155

Actos performativos y escenarios urbanos en la cultura de los paseos bicicleteros en Tijuana. Una mirada desde el ciclista

Resumen

Los paseos ciclistas en Otay, Tijuana tienen una presencia nocturna constante, los ciclistas ruedan sobre la vía del automóvil sin infraestructura para la bicicleta, participan abiertamente quienes se ajustan a las reglas de las convocatorias de los líderes ciclistas ¿Cómo entender este viaje, sin la idea preconcebida de lo utilitario? Pensarlo como un recorrido donde los ciclistas interactúan con los otros, negocian, comunican y comparten experiencias. En orden de comprender estas manifestaciones se incorporó el concepto de urbanismo performativo de Wolfrum, el análisis de lo urbano como un acto performativo a partir de prácticas, tácticas y dinámicas corporales habilitadas en la vida personal y colectiva; y el escenario urbano de Lindón como el marco donde los eventos suceden, considerando la categoría espacio-temporal del movimiento.

El diseño metodológico se resolvió con las técnicas de redes semánticas naturales, donde los participantes expusieron de manera independiente al investigador sus conceptos más significativos y mapeo colaborativo voluntario, acceso a geodatos producidos por los ciclistas desde aplicaciones móviles analizados en Sistemas de Información Geográfica. Orgullosamente Pedaleando en Baja California y *Otay Border Cycling* fueron los dos grupos ciclistas seleccionados por su antigüedad y reconocimiento local.

Los hallazgos muestran una cultura ciclista permeada por la persistencia de los líderes ciclistas que han instituido estrategias para mejorar la pericia del ciclista, promover el desarrollo de su capacidad física, cultura vial, nivel de confianza y cultivar una aspiración de ciclista utilitario. Las prácticas siguen lógicas para mantener la seguridad del paseo; los aprendizajes se asocian con dos dominios conceptuales principales, el ciclista-individuo y el amigo-ciclista, susceptibles a transformar la jerarquía individual de valores; la crítica performativa se dirige a problemas sociales y ambientales de la ciudad y no abandera la causa ciclista. El escenario urbano conjuga lugares tradicionales con sitios inexplorados por el ciclista en su calidad de automovilista o peatón, es un marco natural para socializar. Los cambios topográficos definen el nivel de dificultad y moldean la pericia del ciclista; la calle se quiere con señalización y de los otros, se anhela respeto.

Palabras claves: Paseos urbanos ciclistas, urbanismo performativo, escenario urbano, redes semánticas naturales, mapeo colaborativo

Performative acts and urban scene in the culture of bike rides in Tijuana. A cyclist perspective

Abstract

Cycling in Otay, Tijuana has a constant nocturnal presence. Cyclists, ride on the road with no special bike lanes, participation is open to all who respect the rules of the cyclist leaders. How do you understand this experience, without the preconceived notion of the utilitarian? Think of it as a journey where cyclists interact with others, negotiate, communicate, and share experiences. In order to understand these manifestations, Wolfrum's concept of performative urbanism was incorporated, the analysis of the urban as a performative act from practices, tactics and bodily dynamics enabled in personal and collective life; and Lindón's urban scene as the framework where events occur, considering the spatial-temporal patterns of movement.

The methodological design was resolved with the techniques of natural semantic networks, where participants independently revealed their most significant concepts to the researcher; and voluntary collaborative mapping, access to geo-data produced by cyclists from mobile applications, analyzed in Geographic Information Systems. Orgullosamente Pedaleando en Baja California and *Otay Border Cycling* were the two cycling groups selected based on antiquity and local recognition.

The findings show a cycling culture heavily influenced by leaders in cycling who have implemented strategies improving cyclist's skills, promoting the development of their physical capacity, road culture, level of trust and cultivating aspirations of a utilitarian/commuter cyclist. The practices remain logical maintaining the safety of the ride; the learning is associated with two main conceptual domains, the cyclist-individual and the friend-cyclist, susceptible to transforming the individual hierarchy of values; the performative critique addresses social and environmental problems in the city and does not champion the cyclist's cause. The urban scene combines traditional with unexplored areas for the cyclist as a motorist or pedestrian, it is a natural social scene. Topographic changes define the difficulty level and shape the rider's expertise; the street requires road signs for cyclers and demands respect of others.

Keywords: Urban bicycle rides, performative urbanism, urban scenes, natural semantic networks, collaborative mapping

1. INTRODUCCIÓN

Ha de comentarse que la inquietud principal que permitió formular este proyecto de investigación surge a partir de observar grupos ciclistas «paseando» por diferentes zonas de Tijuana así considerado por comúnmente encontrar el término de paseo ciclista. Además de leer avisos y anuncios en boletines comerciales impresos y en redes sociales con las opciones y requisitos para unirse a ellos. Se tenía también la referencia de observar y conocer experiencias de paseos en la Ciudad de México y Guadalajara, en sus dos versiones, es decir, dentro de las ciclovías recreativas de los domingos y en los paseos entre semana convocados por los grupos. De primera impresión, la evidencia empírica mostraba diferencias entre los formatos del paseo, el uso de accesorios, así como aspectos de comunicación disímiles que en aparencia no debían ser muy distintos al existir un código de comunicación de señas y ademanes que el ciclista usa para dirigirse con quien pretende negociar el espacio, automovilistas y peatones. Era de llamar la atención también la casi nula infraestructura de la ciudad y la continua presencia de los ciclistas por más de una década en la ciudad, sin que lo anterior hiciera mella en sus esfuerzos.

Una teoría de referencia para desarrollar el proyecto fue el acto performativo de Wolfrum (2013) que describe el espacio como algo más allá del resultado de una práctica corporal. Pensar la arquitectura de la ciudad como un encuentro de actores y espectadores donde se redefinen y conjugan memorias y prácticas, cita la misma autora. También se suma el enfoque del urbanismo táctico del organismo *Streets Plans Collaborative*, que lo precisa como aquel basado en delimitadas misiones urbanas, sencillas y temporales realizadas con una marcada intención de promover el cambio institucional o legal donde participan solamente en forma libre actores, llámese aquí ciudadanos o ciclistas. A su vez, la base para el análisis espacial se logró a partir del escenario urbano de Lindón (2010) donde se conjugan la presencia efímera de los sucesos, siempre dinámicos y las categorías que van, desde incluir el paramento urbano, los objetos temporales contenidos ahí y los que llevan consigo los actores, pero también las formas de comunicación. Bajo esta mirada, un ciclista recorriendo la ciudad en un paseo puede producir acciones desde una perspectiva estratégica hasta acciones que reaccionan ante lo imprevisto.

La metodología se construye en el marco de los estudios socioespaciales donde interesa el conocimiento de lo a-móvil, es decir, las cosas que suceden fuera del marco positivista de la movilidad. Se retoma a Urry (2003, citado en Jirón, 2009) identificando lo a-móvil como la manera de entender los movimientos actuales e imaginados de las personas, sin la comprensión del movimiento obligado, el ir de un sitio origen a un destino. Se considera un enfoque con mediciones cuantitativas y cualitativas. Para el abordaje de la

investigación se sumaron las técnicas de observación participante, redes semánticas naturales, entrevistas, encuestas y el mapeo colaborativo, este último como una innovación a la propuesta metodológica y a su vez, como una herramienta que los propios ciclistas compartieron desde las primeras indagatorias de la investigación, dando cuenta de la gran apertura existente entre esta comunidad, incluso llegando a modificar la propuesta metodológica inicial de esta investigación donde se planteaba usar mapas impresos a escala. Esta misma perspectiva acorde con los nuevo paradigmas de movilidad, que trasciende la condición utilitaria del desplazamiento, como la inclusión del término motilidad de Kaufmann, Bergman & Joye (2004), la capacidad de las entidades para moverse en un espacio.

Como cierre a las ideas expuestas, se incorpora como parte de los antecedentes, muestras del renacimiento de la bicicleta en la región Latinoamérica y Norteamérica y a su vez, el dominio del sujeto peatón, el que viaja en transporte público o el automovilista en los estudios que narran su cotidianidad en la propia región.

Este proyecto de investigación apunta a discernir la experiencia ciclista como un acto performativo efimero y vigente como potencial agente de cambio, capaz de ilustrar la cultura ciclista en Otay, Tijuana. Además de utilizar las técnicas de investigación de cartografía colaborativa y redes semánticas naturales, con el objetivo de llevar al investigador a un plano secundario y facilitar la emergencia de los aspectos trascendentales desde la mirada del ciclista, quien va negociando la calle con el automovilista en un escenario de nula infraestructura y sentida ausencia de arropo institucional.

1.1. Planteamiento del problema

El argumento principal en esta investigación versa sobre el análisis de lo que acontece durante el viaje en el paseo ciclista, los ciclistas en su rodada en grupo trazan rutas peculiares, es decir, producen espacios para la acción, este movimiento les permite la lectura de ese espacio urbano, pero no sólo eso, los ciclistas en su particular práctica espacial implementan tácticas para transformar, criticar y responder a la información espacial que perciben en su experiencia, haciendo gala de su habilitación para constituir un acto performativo. Este es un acto de mediación con los peatones, automovilistas, el resto de usuarios de la ciudad y el contexto arquitectónico, resultando una conexión simbólica y una dinámica performativa que conlleva un proceso comunicativo, un acto de presencia.

El contexto sobre el que se valoran estos actos y prácticas es el escenario urbano, es un concepto de la geografía acotado como un lugar que puede observarse, donde los actores se desempeñan en aras de usarlo, explorarlo, encontrarse con el otro, está dado en un fragmento de tiempo, los ciclistas en su movilidad van

constituyendo un ejercicio de apropiación variante en su temporalidad. Existen en este escenario varias posibilidades; su composición no es solamente a partir de lo construido, sino también por otros objetos diversos encontrados en ese momento, son igualmente protagonistas los actores y las prácticas.

Por otro lado, el movimiento ciclista ha reflejado la existencia de una cultura ciclista no simplemente enmarcada en un contexto de favorecer soluciones diferentes de transporte más sostenibles o hacer algo para mejorar la salud; esto no es solamente un desplazamiento, existen atributos fuertemente relacionados con un modo de vida, con constructos sociales y valores.

Este estudio examina la relación entre:

- a) El acto performativo desde la práctica ciclista, a partir de las tácticas y estrategia urbanas producidas durante el recorrido.
- b) La configuración del escenario urbano desde la lógica geográfica, a partir de la identificación e interacción con las formas espaciales y los objetos.
- c) La cultura ciclista, en relación a su movimiento consensado grupal, las aspiraciones de viaje y las cosas que les son peculiares.

1.2. Preguntas y objetivos de investigación

En relación al anterior planteamiento de investigación, se constituye la siguiente pregunta general de investigación:

1) ¿Cuál es el vínculo de los ciclistas con el escenario urbano, a partir de sus actos performativos, en su experiencia de rodar en grupo, así como su capacidad de visibilización y/o comunicación y aprendizaje?

Y las preguntas específicas:

- 1) ¿Qué tácticas y prácticas se reconocen en este ejercicio de apropiación, al participar en un recorrido ciclista en grupo?;
- 2) ¿Cómo se visibilizan los ciclistas en el desarrollo de su práctica, desde la mirada performativa?;
- 3) ¿Qué aprendizajes se construyen en la cultura de los paseos ciclistas en su proceso performativo?;
- 4) ¿Qué formas espaciales y objetos del escenario urbano son identificadas o llevados en la interacción de los ciclistas durante su práctica?

Traducido en objetivos sería:

Objetivo general:

Comprender el vínculo performativo de los ciclistas con el escenario urbano, en torno a su rodada en grupo, como parte de un ejercicio de visibilización y/o comunicación y aprendizaje.

Objetivos específicos:

- 1) Identificar las prácticas y tácticas performativas como parte de su proceso de mediación entre el escenario y el cuerpo, durante el recorrido ciclista.
- 2) Describir en qué manera se visibilizan los ciclistas durante el desarrollo de su práctica.
- 3) Determinar los aprendizajes adquiridos en la cultura de los paseos ciclistas, en su proceso performativo.
- 4) Registrar qué formas espaciales y objetos identifican y llevan los ciclistas durante su práctica.

1.3. Contexto de la investigación, aspectos urbanos, ambientales y sociales de Tijuana

Con el fin de establecer un puente entre el planteamiento del problema, los objetivos que este persigue y su contexto, se redacta el presente apartado para describir lo ambiental, social y las exigencias urbanas de la ciudad Tijuana en relación a la delimitación del problema de investigación.

Tijuana es la ciudad con mayor población del Estado de Baja California en México, con 1'641,570 habitantes contabilizados al 2015 (Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática [INEGI], 2015), este número no considera a la población flotante que caracteriza a esta ciudad fronteriza. Tijuana es el municipio central de la Zona Metropolitana conformada también por Playas de Rosarito y Tecate, catalogada a nivel nacional como la sexta más importante del país por su cantidad de población por arriba del millón de habitantes; se reporta que de 1980 al 2010 su población incrementó 3.6 veces (ONU-Hábitat, 2015). Su tasa de crecimiento poblacional promedio en el año 2000 fue 8.7%, dato relacionado con su condición fronteriza, teniendo como ciudad hermana a San Diego en California, Estados Unidos; 48% de los habitantes son nacidos fuera de la entidad; el impacto de este acelerado crecimiento se traduce también en que 57% de las viviendas ocupadas existentes en la ciudad de Tijuana, tuvieron un origen irregular (Alegría y Ordóñez, 2005).

En cuanto al medio físico natural, la ciudad tiene un clima definido como mediterráneo, predominantemente árido, seco y templado, con una temperatura promedio anual de 21°C y en el verano la media asciende a 26°C (Instituto Municipal de Planeación de Tijuana, 2012). Las condiciones climáticas son favorables en la

mayor parte del año para realizar actividades al aire libre. La ciudad tiene una topografía con diversas pendientes y la presencia de algunas mesetas y/o valles; existe un gran problema de erosión debido a las modificaciones y movimientos de tierra no autorizados. El traslado en cualquier medio terrestre de una zona a otra significa un cambio brusco de relieve. Esta característica combinada con los problemas de gestión para hacer cambios en el transporte público han dificultado la implementación de rutas troncales y cambios en los sistemas masivos de transporte.

En Tijuana el transporte público funciona históricamente concentrado hacia dos puntos de la ciudad: Zona Centro y el crucero 5 y 10, provocando tráfico y saturación de rutas, carencia en zonas alejadas y la obligatoriedad de las personas que se trasladan a tomar dos o tres camiones al no existir estaciones de transferencia (Aragón, 2008). Es común encontrar modelos de autobuses de transporte público descontinuados en el Estado de California, circulando en Tijuana. El total de flota vehicular que atiende el transporte colectivo de pasajeros en Tijuana es de 8,389 vehículos, privilegiando la modalidad más pequeña, los denominados taxis, siendo estas 70% del total de unidades (Ayuntamiento de Tijuana, 2012).

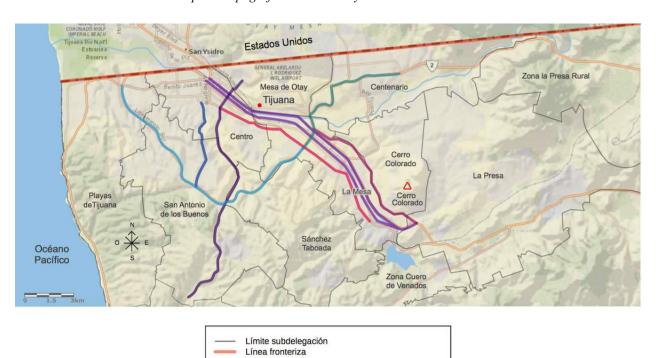
En cuanto a su estructura vial, la columna vertebral está formada por los bulevares Díaz Ordaz-Agua Caliente, Insurgentes-Vías Rápidas Oriente-Poniente (Aragón, 2008:20). A su vez, las referidas vías rápidas se asumen como un límite físico pues corren a lo largo de la canalización de concreto del Río Tijuana, que junto con el arroyo Alamar constituyen los cauces de corrientes intermitentes de agua que restringen la comunicación vial; en el sentido norte-sur las vialidades vertebrales son el boulevard Cuauhtémoc y Fundadores que se conectan con el Libramiento sur y poniente. En el Mapa 1 se muestra a nivel general la topografía de la ciudad y las vialidades indicadas.

Respecto a los índices de motorización año 2012, en Tijuana existe un vehículo por cada 3.2 habitantes, siendo la media nacional de un vehículo por cada 8.86 habitantes (Ayuntamiento de Tijuana, 2012). Estos datos muestran un escenario altamente motorizado en esta región fronteriza. Para el 2015, la estadística de vehículos de motor registrados en circulación en Tijuana fue de 552,613 (INEGI, 2017) para ese mismo periodo se reportó una población de 1'641,570 habitantes² (INEGI, 2015). El índice de motorización resultante fue un vehículo por cada 2.9 habitantes, el cual tuvo una pequeña reducción. Cabe mencionar tres

¹ En el capítulo 4 que describe la metodología de esta investigación, se aborda con mayor amplitud las características topográficas de la mesa de Otay, Tijuana, zona de estudio.

² Solamente se considera la población censada, sin estimaciones de población flotante.

condicionantes que afectan el cálculo de la motorización puesto que: a) circulan vehículos registrados en Estados Unidos de forma regular en Tijuana; b) circulan vehículos que pasan la frontera como irregulares, con estatus de decomisados o no reclamados en Estados Unidos y c) circulan vehículos que son de paso, cuyo destino es otra ciudad del país o ir a los Estados Unidos.



VIALIDADES

Insurgentes

Boulevard Díaz Ordaz-Agua Caliente

Libramiento Rosas Magallón sur y poniente Boulevard Lázaro Cárdenas y Boulevard Industrial

Vías Rápidas oriente-poniente Boulevard Cuauhtémoc Boulevard Fundadores

Mapa 1. Topografía de la ciudad y vialidades vertebrales

Fuente: Elaboración propia, 2018. Adaptado de Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana (2010). De acuerdo a un estudio nacional del Instituto Mexicano del Transporte, en 2010 se catalogó a Baja California como el segundo estado con mayor motorización en el país con 479.5 vehículos por cada mil habitantes (v/m-h), sólo después de Baja California Sur con 772.8 v/m-h, siguiéndole la Ciudad de México—antes Distrito Federal— con 470.8 v/m-h; el promedio nacional en ese periodo es 287.90 v/m-h (Instituto Mexicano del Transporte, 2011). En el estudio se menciona como factor de aumento en el registro de vehículos, tanto de la frontera norte como de otras entidades, la política de liberación para importación de vehículos usados en Estados Unidos; que fue modificada y restringida en 2017 para evitar el ingreso de autos catalogados como chatarra.

Uno de los impactos ambientales de la motorización es la contaminación y reducción de la calidad del aire. En la Zona Metropolitana (ZM) de Tijuana el inventario de emisiones indica que las fuentes móviles contribuyen con casi 95% del monóxido de carbono (CO), 90% óxidos de nitrógeno (NOx) y 80% de COV, componentes orgánicos volátiles (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2012) Revisando las aportaciones de contaminantes a la atmósfera en el país, la ZM de Tijuana es la novena generadora de contaminantes asociados al transporte (público o individual motorizado); a nivel nacional 75% del volumen total de las emisiones a la atmósfera proceden de esta fuente móvil (Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2005).

Por otra parte, es de esperar una relación codependiente de la motorización con los accidentes de tránsito terrestre. En Tijuana los choques pasaron de 5,785 en 1997, a 11,404 en 2004, lo que significa que casi se duplicaron en tan solo seis años (Fuentes & Hernández, 2009). Tijuana concentra 56% de los accidentes en el estado; a la par, los accidentes de tránsito como causa de muerte en Baja California pasaron del lugar 14 al 18, en el periodo 2004 a 2010 (Centro Nacional para la Prevención de Accidentes, 2012). La misma fuente identifica a Baja California con una tasa de mortalidad por accidentes viales del 5.6, siendo el segundo estado del país con la menor tasa; la tasa de mortalidad nacional se ubica en 16 (Centro Nacional para la Prevención de Accidentes, 2012). De 100% de los accidentes en Tijuana solo 7% equivale a atropellamientos, en la Ciudad de México este número es de 54%; una situación visible es que en Tijuana el peatón tiene preferencia en el cruce, una influencia positiva de la educación vial existente en los Estados Unidos (Fuentes & Hernández, 2009).

No existe un diagnóstico de la movilidad en bicicleta en la ciudad de Tijuana, el Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana (IMPLAN) estima que 1% por cierto de la población se desplaza en bicicleta. En las proyecciones oficiales de viaje de la población solo están contabilizados los del modo motorizado, público y privado, 47% y 30% respectivamente (Ayuntamiento de Tijuana, 2012), el rubro público se considera alto en relación al índice de motorización existente. Contrariamente, la ciudad hermana de Tijuana, San Diego, California tiene un modelo de desplazamiento muy agresivo donde arriba de 90% de las personas se desplazan en auto privado (Covarrubias, 2013).

La información anterior nos permite conocer las exigencias en materia de planeación urbana que la ciudad de Tijuana afronta, conteniendo las problemáticas peculiares de una región fronteriza, donde los ciclistas deben buscar la manera de desempeñarse bajo las condiciones de movilidad actuales y a su vez, condiciones climáticas que podrían jugar un papel favorecedor para la práctica.

1.4. Estructura del documento

Este documento se desarrolla en siete capítulos. Esta secuencia permite desglosar el análisis socioespacial planteado y responder a la pregunta general de investigación ¿Cuál es el vínculo de los ciclistas con el escenario urbano, a partir de sus actos performativos, en su experiencia de rodar en grupo, así como su capacidad de visibilización y/o comunicación y aprendizaje? Dos grupos ciclistas de Otay, Tijuana participaron activamente en este ejercicio: Orgullosamente Pedaleando en Baja California (OPBC) y *Otay Border Cycling* (OBC).

El capítulo 1 Introducción expone el planteamiento del problema de investigación desde una óptica general, define los marcos conceptuales del trabajo, es decir, los actos performativos y la configuración del escenario urbano y su reflejo en la cultura ciclista local. Se presentan las preguntas de investigación, los objetivos y la descripción general del contexto urbano, social y ambiental de la metrópoli Tijuana.

El capítulo 2 Andar en bicicleta en la ciudad: contextualizando, desarrolla dos temas: *i)* El estado general de la cuestión, donde se identifica la actualidad del ciclismo urbano en la región Latinomericana y la del norte en el continente americano, incorporado por la posición geográfica fronteriza de la ciudad de Tijuana y la influencia recíproca con Estados Unidos y *ii)* el ciclismo urbano, transporte y motorización en la ciudad de Tijuana, el cual abarca aspectos estadísticos de los paseos urbanos en bicicleta y una semblanza de la gestión del espacio para la movilidad no motorizada.

Categorías conceptuales: abordaje, es el nombre del capítulo 3, con dos temáticas principales: *i)* El espacio para la acción que considera, desde el marco arquitectónico y bajo el concepto de escenario urbano, los objetos temporales, los objetos de los ciclistas, los marcajes y la comunicación, y *ii)* la performatividad, para leer lo que sucede, las posibilidades de acción vigentes, naturales y espontáneas en el logro de pasear en bicicleta en compañía de un grupo; posibilidades capaces de constituirse como aprendizajes y protocolos de visibilización, comunicación y acción.

Ensamble y diseño metodológico es el título del capítulo 4, se desglosa en cinco aspectos: *i)* La naturaleza de la investigación: implicaciones metodológicas, abarca la categorización de la tesis dentro del enfoque fenomenológico; *ii)* apunte metodológico, aquí se define el carácter socioespacial del proyecto además de la descripción del perfil de ciclista participante en la investigación; *iii)* el escenario urbano: la Mesa de Otay, describe la zona de estudio en términos administrativos y geográficos; *iv)* técnicas e instrumentos de recolección de información, describe los criterios tomados para el desarrollo de los instrumentos

etnográficos tradicionales y la inclusión de dos técnicas *back seat*: las redes semánticas naturales y la información geográfica voluntaria; y el v) técnicas de análisis, describe los criterios del análisis para las redes semánticas naturales, del discurso y la cartografía.

El capítulo 5 Vínculo performativo de los ciclistas: visibilización, comunicación y aprendizaje presenta los resultados de tres aspectos revisados: *i)* Cultura ciclista en Otay, *ii)* el marco y desde para la acción y *iii)* actos performativos, *No one has to travel alone*. El primero describe aspectos particulares de los grupos ciclistas; el segundo, las posibilidades performativas presentes en las rodadas ciclistas y, el tercero, lo referido al escenario urbano.

El capítulo 6 Conclusiones, se desarrolla en ocho puntos: *i)* Otay, la cultura de la persistencia del líder; *ii)* performar prácticas, tácticas y lógicas espaciales; *iii)* aprendizajes: las posibilidades performativas del paseo bicicletero; *iv)* visibilización, dominios y valores del acto performativo; *v)* escenario urbano, aspiraciones y cambios; *vi)* transformación del espacio; *vii)* aportaciones y dilemas y, *viii)* comentarios de cierre; cada punto va de lo particular a lo general encontrando recomendaciones y planteando nuevas lecturas al fenómeno observado.

El último y séptimo capítulo denominado Futuras aproximaciones, retoma desde el discurso de las prácticas y tácticas ciclistas en el escenario urbano otras posibilidades de investigación, es desarrollado en tres aspectos: *i)* Estudiar la esencia sensorial del escenario urbano ciclista; *ii)* debatir la valoración de los ambientes positivos y, *iii)* disertar la condición humana y la calidad del aire. En general, son propuestas presentadas según el discurso y debate de lo a-móvil.

2. ANDAR EN BICICLETA EN LA CIUDAD: CONTEXTUALIZANDO

Este capítulo integra datos e indicadores de movilidad no motorizada en dos regiones, Latinoamérica y Norteamérica ambas incidiendo en Tijuana por su localización fronteriza. También se exponen los antecedentes principales del origen y desarrollo del movimiento de paseos ciclistas en Tijuana y la actuación de las autoridades ante esta presencia de ciclistas continua.

2.1. Estado general de la cuestion

En la siguiente sección del documento se hace una revisión del estado de la cuestión del ciclismo urbano, tomando como referencia a Estados Unidos y Canadá por su cercanía geográfica y a los países de Latinoamérica, pasando por sus datos de movilidad según los indicadores reportados. Se hace también una remembranza del origen del movimiento ciclista a nivel país. En la segunda parte, se describe el origen del movimiento ciclista dado por grupos y colectivos ciclistas en la ciudad Tijuana, además de las circunstancias sociales y las exigencias ambientales y geográficas de la ciudad para este tipo de práctica, concluyendo con el papel de los grupos ciclistas y autoridades en la gestión de la infraestructura ciclista.

2.1.1. La actualidad del ciclismo urbano, en los países vecinos Estados Unidos y Canadá.

De acuerdo a un estudio de Pucher, Buehler & Seinen (2011), existen evidencias de un renacimiento en el uso de la bicicleta como medio de transporte, concentrando esta actividad cercana a los centros universitarios o los vecindarios gentrificados anexos al centro de la ciudad y baja concentración en los suburbios, este hecho se presenta en algunas ciudades de los Estados Unidos (Chicago, Minneapolis, New York, Portland, San Francisco y Washington) y Canadá (Toronto, Montreal y Vancouver); la tasa de personas que andan en bicicleta en estas ciudades ha incrementado casi al doble desde 1990. Se identifican tres grandes acciones que justifican esta tendencia: la construcción de infraestructura para el ciclista, la implementación de programas de promoción al ciclismo urbano y el aumento en las medidas de seguridad.

Las estadísticas en estos países van acompañadas de un alza en la seguridad para los que deciden trasladarse en bicicleta, en un periodo de 20 años de 1988 a 2008, el número de total de ciclistas fallecidos en accidente cayó 21% en Estados Unidos comparado con 66% en Canadá (Pucher *et al.*, 2011), de acuerdo a los autores los números fluctúan año con año, por lo que se considera este dato como un porcentaje general.

Otro de los aspectos identificados en la investigación de Pucher *et al.* (2011) fue el encontrar variantes entre las regiones, por ejemplo, las ciudades del noroeste en Estados Unidos y Canadá tienen los más altos índices de ciclistas, mientras que en el sur son muy bajos comparado con los primeros, lo cual se presume está

relacionado con el clima cálido y húmedo que de alguna manera puede inhibir a los ciclistas con fines utilitarios (pedalear al trabajo), excluyendo en este supuesto a los ciclistas recreativos. En otro reporte, el oeste también aparece con el mayor número de ciclistas con fines laborales, 6.3%, comparado con 2.5% del medio oeste, 2.4% del sur y 2.3% del este de los Estados Unidos (*The League of American Bicyclists*, 2015).

En términos generales, el estudio de la Liga de Ciclistas Americanos (*The League of American Bicyclists*, 2015), enfocado en ciclistas que realizan viajes por motivos de trabajo o asuntos de trabajo; al respecto de 2000 a 2014 muestra un incremento promedio de 62% en el número de ciclistas, estimando poco más de 900,000 ciclistas en todo el país; en el *ranking* de las grandes ciudades Portland, Oregón lidera con 7.2% de su población movilizando a trabajar en bicicleta; Minneapolis, Minnesota, le sigue con 4.6 % y San Francisco, California con 4.4 %; San Diego y Los Ángeles, California se ubican en la posición 20 y 21 del *ranking* con 1.3%. Para el caso de ciudades con una población menor a 900 mil habitantes, Davis, California tiene 23.2% de ciclistas con fines laborales, el porcentaje más alto en el país, mientras tanto, Berkeley, California le sigue con 9.7% (*The League of American Bicyclists*, 2015).

Esta misma estadística observaba a nivel centro de población, encuentra que alrededor de 30 ciudades han mostrado crecimientos del 100 al 400% en su población ciclista, en el periodo del año 2000 al 2004; encabeza la lista Detroit, Michigan con 403.2%, Pittsburgh, Pennsylvania con 361.3%, Cincinnati, Ohio con 350.1% y Portland, Oregon con 306.6% (*The League of American Bicyclists*, 2015). El reporte no indica los factores que se han combinado para lograr ese progreso, pero muestra claras vocaciones de los ciudadanos para movilizarse en bicicleta en lo cotidiano.

2.1.2. Indicadores de movilidad no motorizada en las ciudades latinoamericanas

En el caso Latinoamericano, en 2015 se presentó el informe Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para impulsar el uso de la bicicleta, donde se concluye la existencia de un déficit de datos sobre ciclismo urbano en la región, no obstante, logra incorporar indicadores que muestran el panorama de la actividad; en el rubro de las acciones pendientes, pone énfasis en la necesidad de promover el uso de la bicicleta, así como el formular políticas de movilidad incluyentes apoyadas de infraestructura orientada al ciclista, considerando prioritario la seguridad de los usuarios (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015).

Las ciudades mexicanas consideradas en la guía fueron México, D.F., Guadalajara, Monterrey, Puebla y La Paz; las primeras reportan 433,981 y 212,089 viajes al día, respectivamente, mientras que La Paz sólo 5 mil en una comparativa del porcentaje de viajes realizados en bicicleta y los kilómetros de infraestructura

ciclista, la Ciudad de México cuenta con 128.2 kilómetros de carriles para ciclistas, con 2% de viajes realizados en bicicleta; Guadalajara con 18.4 kilómetros de infraestructura, logra obtener el mayor porcentaje de viajes con 2.5%; de considerar es el caso de La Paz, que con 14 kilómetros de infraestructura logran 1.2% de los viajes en bicicleta (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015).

Las estrategias de promoción para el uso de la bicicleta pueden diversificar acciones según el tipo de usuario, se identifican tres (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015): el que utiliza la bicicleta porque no tiene otra opción disponible, por obligación, por una situación económica u otra condición que no le permite acceder a otra forma de movilidad; el que la utiliza para actividades asociadas con recreación y deporte; y los que toman la decisión de usarla por un valor ambiental o porque lo considera una forma más práctica y rápida de trasladarse; se hace mención de las caravanas de ciclistas que recorren la ciudad, como los usuarios con mayor potencial para adoptar la bicicleta en forma utilitaria.

El tema de la regulación es poco claro y con pocas restricciones para quien usa la bicicleta, a excepción del caso Colombiano; deben estar claras las responsabilidades de cada medio de transporte motorizado o no motorizado, en el caso de México, D.F, en julio de 2014 se promulgó una nueva Ley de Movilidad donde se prioriza a los peatones y a los ciclistas (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015), significando un gran avance en materia de seguridad y una oportunidad de mantener el impulso de la bicicleta como medio de transporte viable y eficiente. De acuerdo a las estadísticas, Ciudad de México³ tiene junto con La Paz el menor número de ciclistas muertos por cada 100 mil habitantes en toda Latinoamérica, 0.07 y 0.04, respectivamente (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015).

Otro dato disponible para el entorno latinoamericano son las estadísticas de los sistemas de bicicletas públicas, no presente en todas las ciudades, Ciudad de México –antes México, D.F. – lidera el número de bicicletas disponibles por ciudad con cuatro mil, siendo la más alta en la región, le sigue Río de Janeiro y Sao Paulo con 2,600 y 2,370, respectivamente, Buenos Aires cuenta con 1,471 bicicletas y después está Guadalajara con 860 bicicletas (Banco Interamericano de Desarrollo, 2015). Como una referencia internacional, en 2017, el sistema de bicicletas públicas de la capital estadounidense Washington, D.C., *Capital Bikeshare* contaban con 3,700 bicicletas disponibles (*«Capital Bikeshare: Metro DC's bikeshare* |

³ Denominada así a la capital mexicana a partir de la reforma constitucional del 29 de enero de 2016. En el documento aparece el nombre anterior, México, D.F.

Capital Bikeshare», 2018). La ciudad de Portland, donde se mueven más ciclistas con fines utilitarios en Estados Unidos según estadísticas oficiales, inició en 2016 con mil bicicletas su programa de bicis compartidas BIKETOWN⁴ («BIKETOWN: Portland's Bike Share System», 2018). Finalmente, San Francisco, California cuenta con el sistema Ford GoBike con siete mil bicicletas que extienden su área de servicio hasta San José, en el mismo estado («The Bay Area's bike share program | Ford GoBike», 2018). Estas diferencias deben pensarse en función de las visiones de los sistemas de bicicletas públicas, por ejemplo, en el último caso, se considera el uso de usuarios locales y a su vez, una alta afluencia de visitantes temporales.

2.1.3. Las organizaciones, grupos y las rodadas en caravana

Las estadísticas mencionadas obedecen a ciclistas individuales, para el proyecto de investigación se ha demarcado a los grupos ciclistas que recorren la ciudad en caravana, en el caso de Estados Unidos es más accesible identificar a las asociaciones u organizaciones no gubernamentales que convocan a estos paseos o rodadas, más que identificar a un paseo particular, en apariencia, existe un ejercicio más formal de constituirse legalmente. Un reporte de la Alianza para andar en bicicleta y caminar, en inglés, *Alliance for biking & walking*, menciona el estatus de participación de las organizaciones con enfoque en las actividades mencionadas, entre los datos más característicos se encuentra que 79% de las organizaciones se enfocan en proyecto a nivel local, mientras que 50% a escala ciudad; los temas más recurrentes son los de salud, seguridad, conectividad (en términos urbanos), calidad de vida e inclusión, de todos los sectores de la comunidad (*Alliance for biking & walking*, 2015).

Los eventos realizados que se consideran más significativos por estas organizaciones van desde eventos anuales, rodadas o caminatas, organización de cumbres, talleres, paseos o rodadas en lugares específicos, clases de ciclismo y de educación para la seguridad, por mencionar algunos; resaltan acciones como el *Bike to work* o *Bike Month*, como eventos muy efectivos en su idea de incorporar a más miembros o voluntarios en las organizaciones (*Alliance for biking & walking*, 2015). Existe un componente obligado de establecer estrategias para mantener acciones de financiamiento y desafíos, en el caso de las pequeñas organizaciones, para expandir de manera eficiente y sostenible a su equipo de trabajo.

_

⁴ En 2017, el programa lanzó un proyecto piloto innovador con bicicletas que pueden ser usadas por personas con alguna discapacidad física, incorporando triciclos, bicicletas tándem y modelos que pueden ser impulsados solamente con las manos.

En el caso de México se encuentra la BICIRED, Red Nacional de Ciclismo Urbano, organismo que agrupa a colectivos y grupos de la sociedad civil sin fines de lucro interesados en impulsar la bicicleta como medio de transporte, o temas relacionas como movilidad sustentable, urbanización, transporte, incidencia en política pública, salud ambiental o ecología (BICIRED, 2017). La Red concentra en su directorio a un aproximado de 40 organizaciones a nivel nacional, en Tijuana se localizan dos, Alianza por el ciclismo y una ciudad más humana y Otay en bici; en Mexicali, dos colectivos: Mujeres al pedal y MXLIBICI, conocido también como Mexicali en Bici.

2.1.4. Antecedentes del movimiento ciclista en México

Es a partir de la década de 1980 con las campañas realizadas por la Fundación Arturo Rosenblueth, *Greenpeace* y de otros voluntarios, donde se identifica un desarrollo importante del movimiento ciclista en la Ciudad de México. Las campañas tenían como objetivo buscar visibilizar a los ciclistas y sensibilizar a la ciudadanía en general y a las autoridades a participar de la seguridad de los trayectos de los ciclistas; casi veinte años después, en 1998 surge la primera organización llamada Bicitekas enfocada cabalmente a la promoción del transporte sustentable y particularmente del ciclismo urbano (Secretaría de Salud, STCONAPRA & ITDP, 2016).

Un dato de principios del siglo XX indica la existencia de casi cuatro mil bicicletas en México, los paseos y desfiles organizados por clubes de aficionados en el Paseo de la Reforma eran comunes; inclusive para ese mismo periodo, la bicicleta se consideró como vehículo oficial para uso del ejército, servicio postal y empresas de periódicos (Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, 2011, citado en Secretaría de Salud *et al.*, 2016).⁵

La capital del país encabeza los logros más consistentes, la Ciudad de México implementó el Programa Muévete en Bici en mayo de 2007 y de acuerdo a cifras estadísticas marcadas al cierre de 2011, duplicó en cuatro años el número de participantes pasando en el primer año de poco más de 517 mil a más de un millón en el cuarto año, siendo el paseo más exitoso de la icónica Paseo de la Reforma (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2012). En octubre de 2011, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) entregó el reconocimiento al gobierno por la buena práctica «Pedalear la bicicleta».

⁵ Orígenes e importancia de las primeras bicicletas a México son registradas a finales de 1800, según la misma fuente.

En el 2003 como parte de las medidas de compensación ambiental por la construcción del Distribuidor Vial de San Antonio se comprometió la construcción de la ciclovía de la Ciudad de México, esta infraestructura cuenta con una extensión de más de 60 km atravesando por una zona urbana, zona de parque lineal y zona rural; La ciclovía se trazó sobre el antiguo camino que recorría el Ferrocarril México-Cuernavaca (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2012). Esta obra tuvo complicaciones originadas en su diseño, estaba aislada del tejido vial y no cumplía con el objetivo de la movilidad, se utilizaron algunos puentes existentes y se habilitaron con pendientes mayores a 30%, las normativas internacionales de construcción indican 5%. Aún con estos marcados problemas, la ciudad empieza a tener significativos avances en la movilidad no motorizada.

En 2010, la Ciudad de México logra tener un primer sistema de transporte individual para viajes cortos e intermodales –el primero en su tipo en América Latina– llamado Ecobici. Este sistema tiene antecedentes en París, Milán, Oslo, Barcelona, etc. El proyecto es parte de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta de la Ciudad de México, con la intención de elevar el número de viajes en bicicleta de 1% a 5% para el año 2012 (Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal, 2010). El sistema tiene 90 cicloestaciones funcionando con 1,200 bicicletas disponibles. Uno de los problemas que se presentaron en su implementación fue la ubicación de las cicloestaciones, pues ocupaban el espacio de estacionamiento del vehículo

El grupo ciclista con mayor referencia en México es Bicitekas A. C. creado en 1998, para promover la bicicleta como medio de transporte sustentable en la Ciudad de México y registrada como asociación civil sin fines de lucro desde 2001. De acuerdo a su Informe de Actividades 2010-2011 (Bicitekas, A.C., 2012) y en colaboración con organismos como: Brompton México, ITDP México (Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo), Centro Cultural España, Secretaría del Medio Ambiente y, Movilidad y Espacio Público A. C., por mencionar algunos, se lograron proyectos como la publicación del *Manual del ciclista urbano de la Ciudad de México* y la publicación del libro *Por mi ciudad en bicicleta*, con notas y experiencias de los ciclistas que circulan por la ciudad; en el rubro de políticas públicas estuvo vigente la campaña 5% para la Bicicleta, solicitando asignar 5% del presupuesto de egresos al Gobierno Federal y Estatal, respectivamente, en el rubro del transporte para fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad bajo criterios de accesibilidad universal y movilidad ciclo-inclusiva.

La Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), permeada del movimiento ciclista en la Ciudad, implementó en el 2007 el programa PumaBus y BiciPuma, el primero es un autobús en un carril confinado

circulando por Ciudad Universitaria, el segundo es la red de ciclopistas enlazadas (5.4 km) y la disponibilidad de 1,040 bicicletas gratuitas. Esta acción permitió la disminución de hasta 60% en los tiempos de recorrido en las calzadas de los circuitos universitarios; la velocidad vehicular pasó de los 10 km/h a los 25 km/h; el proyecto tiene un índice de aprobación de 90% entre la comunidad universitaria (Organización Panamericana de la Salud, 2009).

El movimiento en otras ciudades de México está escrito en las comunidades virtuales y en el seguimiento de los medios de comunicación impresos y digitales. Existe el portal Bicired, Red Nacional de Ciclismo Urbano, una organización que fomenta la participación de cualquier grupo, club, asociación en pro de la movilidad adecuada y segura para los ciclistas. De acuerdo con su portal de internet 39 grupos están afiliados y la mayoría de ellos indican fechas de creación a partir del 2009 en adelante, una radiografía del creciente interés por el uso de la bicicleta en territorio urbano nacional.

La presencia de la ciudad de Guadalajara en el lugar doce del índice de ciudades *bycicle-friendly 2011* (Copenhaguenize, 2011), la posiciona como la ciudad de Latinoamérica con mejores condiciones de factibilidad, aceptación y correcta práctica de esta forma de transporte. En 2013 la ciudad desarrolló El Plan Maestro de Movilidad Urbana no Motorizada –encabezado por el Gobierno del Estado– con un nutrido Comité de Participación Ciudadana donde naturalmente se encuentran los organismos ciclistas, siendo consecuente con el reconocimiento de los avances en movilidad de los ciclistas.

2.2. Ciclismo urbano, transporte y motorización en la ciudad de Tijuana

En esta sección se describen los aspectos históricos relevantes que sitúan el inicio del movimiento ciclista en su versión de paseos, más allá de la tradición ciclista deportiva que existe en la región de Baja California. Además se mencionan antecedentes de la gestión desde lo público, es decir, las acciones, infraestructura y movimientos sociales que inciden en la movilidad no motorizada, particularmente de usuarios ciclistas, con o sin fines utilitarios.

2.2.1. Origen y desarrollo del movimiento en Tijuana, los grupos ciclistas

En la región existe una amplia tradición ciclista, el paseo Rosarito-Ensenada de alrededor de 80 kilómetros, se realiza desde hace 31 años, incluso ahora se realizan dos eventos anuales con una participación de cinco mil ciclistas en promedio; por su categoría, figura como tercero a nivel mundial y primero a nivel nacional (Paseo Ciclista Rosarito-Ensenada S.A. de C.V., 2017). Este paseo genera además una gran derrama económica al corredor turístico, significado como un paseo emblemático; no obstante, en los últimos dos

años ha habido comentarios sobre las condiciones irregulares de la carpeta asfáltica y los problemas de seguridad para mantener durante el recorrido la ruta libre de vehículos, dado que la vigilancia es esquivada por algunos conductores o los mismos visitantes y turistas.

Las noches en la ciudad de Tijuana llegan acompañadas de grupos de ciclistas que se apuestan en los cruceros de algunas avenidas e hitos urbanos en espera de iniciar su ruta. En 2003, inició el primer recorrido por iniciativa de Florencio *Lencho* Vásquez, quien con un grupo de amigos recorrieron aproximadamente 22 km (Alonso, 2012), esta ruta se consolidó y fue nombrada como Ciclopista Tijuana; el circuito inicia frente al Palacio Municipal y tiene apoyo de Seguridad Pública Municipal para control de tránsito vehicular. Es un paseo que goza de gran popularidad entre las familias por las pocas pendientes que presenta y por el esquema de seguridad, el tráfico vehicular se detiene para permitir el paso del contingente.

Después de seis años, el movimiento empieza a permearse y a crecer en oferta de rutas. En septiembre de 2009, Arturo Viazcán, inició el Paseo Urbano Bicicletero (PUB), ubicado en la Glorieta Lincoln en la zona del Río, con el objetivo de conocer y recorrer colonias de la ciudad de Tijuana, e incrementar el nivel de dificultad incluyendo pendientes más pronunciadas y vialidades secundarias. Este grupo considera que las rutas deben ser más libres y los ciclistas deben ganar espacio en la calle respetando las mismas normas que los vehículos. El Paseo Urbano Bicicletero inició en 2010 la ruta mensual denominada Paseo de Todos, con el objetivo de tener la participación de los grupos de ciclismo urbano en la ciudad, así como un espacio para unificar ideas y proyectos en pro de una propuesta de movilidad en bicicleta más formal. Sin embargo, hasta el momento no se ha logrado la inclusión de todos debido a los diferentes intereses de los líderes.

En febrero de 2010 apareció el grupo Ladies Ride, liderado por Irlanda Muñoz, instituido para invitar a las mujeres al movimiento ciclista urbano, aunque también tiene asistencia de varones, su punto de partida es el icónico Centro Cultural Tijuana, conocido como la bola, y no tiene una ruta definida, va cambiando en función del tráfico y del interés de pasar por nuevos sitios; está pensada para principiantes. Este grupo tuvo como parteaguas el evento de Ladies Ride en Tacones, que tiene como premisa celebrar el Día Internacional de la Mujer a bordo de una bicicleta mostrando un atuendo casual, tuvo gran cobertura mediática en la ciudad y catapultó al grupo a elevar su número de solo una veintena a 150 asistentes promedio en cada paseo.

Otra iniciativa liderada por Roberto Partida en 2011, es el Paseo Otay en Bici o *Otay Paradise Bike Crew* (OPBC). La zona de Otay, una meseta que se distingue por el terreno accidentado y alberga a los campus

universitarios tradicionales de Tijuana ha visto un interés creciente por el ciclismo urbano, el diseño de sus rutas es de acuerdo al grado de experiencia de los ciclistas; estos van mejorando su condición física y empiezan a buscar rutas con mayores retos. OPBC considera también tareas de entrenamiento para el manejo de la bicicleta en la ciudad y la enseñanza del respeto a las normas de tránsito y la interacción con el automovilista.

Así como el anterior, otros grupos empiezan a detonar rutas en mesetas o sectores con topografía idónea para la práctica del ciclismo urbano. Las rutas que iniciaron tienen como punto de partida la Zona Río. Así aparecen Playas NBC, Saca la Bici Soler, Buena Vista Bike, entre otros. A su vez, grupos de ciclismo deportivo o de montaña han diseñado rutas en la ciudad por las zonas con mayor pendiente con fines de entrenamiento físico, como el caso de Chiruzos.

Los paseos urbanos son parte del escenario vespertino de la ciudad. Los líderes mencionan que posterior a la creación del paseo, el primer enfrentamiento fue con el automovilista, y en particular, el transporte público. Además, los ciclistas al estar arropados por un contingente se veían invitados a quebrantar normas viales. Existe un proceso de mutuo aprendizaje que ha arrojado saldo blanco en las rodadas de los colectivos, no obstante, se han presentado accidentes fatales de ciclistas recorriendo la ciudad en forma individual, de personas que no participan de los paseos, son más bien, ciclistas con un viaje utilitario.

El movimiento de ciclismo urbano en Tijuana cuenta con una amplia cobertura mediática, particularmente en las publicaciones locales (bitácoras culturales), han ganado de manera informal un lugar en la calle, están buscando la forma de conciliar con las autoridades la implementación de ciclorutas y habilitado funcionales ciclovías urbanas. Los líderes de los grupos coinciden en que su labor está en la promoción de la bicicleta como una nueva forma de trasladarse por la ciudad; gestionar infraestructura para el ciclista y promover a Tijuana como una ciudad innovadora, atractiva y sustentable en sus modos de transporte.; aunque no existe un consenso en si deben ser ciclovías segregadas o ciclorutas integradas a la red vial y al sistema de transporte público.

Están claros los objetivos de llevar el movimiento más allá de los fines recreativos y deportivos, de hecho, algo que diferencia el movimiento ciclista de Tijuana con el de otras partes del país, es la vestimenta y el equipo de protección utilizado por los ciclistas fronterizos, influenciado por la práctica del ciclismo de ruta o montaña común en la región. Algunos grupos buscan una relajación de esta postura e interesar a los ciclistas en el uso de la bicicleta para ir a su trabajo, a su espacio de ocio, a su escuela usando vestimenta

convencional, y no tanto como una práctica deportiva. Asimismo, los colectivos ciclistas de Tijuana son proactivos en la organización y coorganización de recorridos en colaboración con otras instituciones sin fines de lucro, como hospitales, campañas de salud.

2.2.2. Autoridades y movimiento ciclista, gestión del espacio para la movilidad

Las autoridades han tenido una respuesta frente al movimiento de bicicletas urbanas, incentivando la participación de los ciudadanos en paseos ciclistas, sin embargo, no siempre con aciertos. En el 2009, el Municipio de Tijuana promovió el programa cultural de convivencia libre, «Vía libre, la calle es tuya» o Vía libre, organizado por el Instituto Municipal de Arte y Cultura (IMAC) y la Secretaría de Desarrollo Social, que consistía en cerrar de 8:00 a 14:00 horas la avenida principal Paseo de los Héroes, desde Glorieta Cuauhtémoc hasta Monumento al Maestro, aproximadamente 13 cuadras, para convertirla en un pasaje peatonal y ciclista. El programa fue una copia somera de la Vía Recreactiva en Zapopan, Guadalajara, Tlaquepaque y Tonalá; y Reforma en la Ciudad de México.

La Vía Recreactiva en Guadalajara es un caso de éxito internacional (con antecedentes en Bogotá) implementada desde 2004, comprende más de 63 km de calles, los recorridos se pueden hacer caminando, en patines, en bicicleta. Un logro de generación de espacio público, mantenido con un promedio de uso de 250 mil personas por jornada (Vicencio, 2009). Por su parte, la Vía libre Tijuana resultó un fracaso, la distancia era realmente corta, las actividades eran muy diversas y no tuvo impacto en la población, por lo que fue cancelado el 15 de noviembre del mismo año de su promoción.

En el 2009 el Instituto Municipal del Deporte de Tijuana (IMDET) programó nueve paseos ciclistas urbanos entre los meses de febrero; y emitió un comunicado para invitar a todos los ciclistas a utilizar la ciclopista construida sobre la canalización del río Tijuana; si esto ocurría los fines de semana, se ofertaba asesoría mecánica gratuita para bicicletas (Instituto Municipal del Deporte de Tijuana, 2009). Esta ciclopista de 1,700 metros que fue inaugurada en 2008, presenta problemas de diseño referente a los radios de las curvas que obligan a bajar demasiado la velocidad, y presencia de pendientes por arriba de 5% establecido por las normas de diseño de vías para bicicletas (véase Imagen 1). Está aislada del tejido vial, por ende, tiene un alto factor de inseguridad por encontrarse en una canalización con constante paso de personas indigentes o sin hogar, que al no tener una vivienda han habilitado espacios para resguardarse en la propia canalización. En el momento de su inauguración se manifestó que la instalación tendría vigilancia las 24 horas («¡Tijuana ya tiene Ciclopista!», 26 noviembre 2008), hecho que no se mantiene en la actualidad.

Imagen 1. Panorámica de la ciclopista en la canalización del río Tijuana



Fuente: Gutiérrez, 2015

Además de la ciclopista del Río Tijuana, en noviembre de 2009 se inauguró la Unidad Deportiva José Santos Meza Cortes, donde se construyó una ciclopista confinada con una pendiente continua, no apta para ciclismo y reducida en dimensiones. El carril es usado más bien por corredores, y a esto se anexa la dificultad de acceder a la Unidad, que está rodeada de vialidades primarias y no está ligada a los paraderos del transporte público, el acceso es a través de automóvil particular. No existen otras ofertas de ciclovías formales en la ciudad, existe infraestructura menor en algunos conjuntos habitacionales y son de uso privado.

El 2011, se significó como un año con mucha presencia de ciclismo urbano, hubo 12 paseos recreativos promovidos por organismos públicos como el Instituto Municipal del Deporte de Tijuana, Instituto Municipal del Deporte de Playas de Rosarito, Gobierno del Estado de Baja California y Delegación Municipal la Mesa, y la iniciativa privada a cargo de Fundación Castro Limón, con fines sociales, políticos, apoyo a causas sociales, turísticos, etc.⁶ Estos paseos tuvieron fuerte cobertura mediática y de algunos se están planeando hacer las siguientes ediciones, en consecuencia al éxito en su convocatoria.

⁶ Algunos de estos paseos fueron: Primer paseo ciclista metropolitano Tijuana-Rosarito, Segundo paseo ciclista, Pedaleando por una esperanza de vida, Tijuaneando en Bici 2011 / Paseo ciclista Tres Rutas (*Bike to Work Day*), XIII Paseo ciclista Tijuana-Rosarito, Segundo paseo ciclista familiar Bicitour Tijuana 2011, Primer paseo ciclista recreativo familiar 2011, Primer paseo ciclista, Rodando en acción, Paseo ciclista Tijuana Rosarito, Rodando para salvar una vida, Paseo ciclista 25 km Festival deportivo Playas de Tijuana, Paseo ciclista Sonritour 2011, Paseo ciclista familiar de la Independencia.

En esa dinámica, el 5 y 6 de agosto de 2011 el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) de Tijuana, con la participación activa de Paseo Urbano Bicicletero, patrocinó el foro «Horizontes 2020-2030: Movilidad del Noroeste de México de cara al Futuro» con el objetivo de dialogar con las comunidades y clubes urbanos de bicicleta de Tijuana y promover el uso la bicicleta para traslados no recreativos, se tuvo también la presencia de otros grupos tales como: la Red Nacional de Ciclistas Urbanos de Monterrey, *Urban Bike* and *Social Club San Diego*. En este evento IMPLAN anunció el desarrollo de un proyecto de ruta troncal de ciclismo desde el fraccionamiento Los Venados (sureste de la ciudad) hasta la garita internacional de San Ysidro, la ruta es aproximadamente de 35 km; Playas de Tijuana, una zona turística e icónica de la ciudad, concebida para finales de mayo de 2012 (Millán, 2011), sin embargo, este proyecto no se materializó.

El mencionado foro tuvo una audiencia mediana y las autoridades municipales identificaron una falta de cohesión en los grupos ciclistas e intereses que se contraponían. Inclusive se abrió una mesa de trabajo – con el IMPLAN– para la interacción con estos grupos y las propuestas fueron muy pocas. Cabe resaltar que los organismos de planeación urbana y del área de deportes del Ayuntamiento de Tijuana y Playas de Rosarito (municipio conurbado), y la Delegación de la Mesa encabezan las propuestas y los proyectos, aunque sus visiones son muy diferentes, por un lado, la perspectiva de la movilidad y la mejora de la calidad del aire, por otro, la competición deportiva y la activación física. El propio IMPLAN tuvo algunas pláticas con el ITDP México (Instituto para Políticas de Transporte y Desarrollo) para asesorías en el diseño de infraestructura para ciclismo urbano pero el convenio no se formalizó.

El tema de la movilidad no motorizada, específicamente el ciclismo urbano no se manifestó dentro de los puntos principales de la agenda de la Presidencia Municipal, XX Ayuntamiento 2010-2013, y aunque el movimiento ciclista desde 2009 mantiene un ritmo ascendente en cuanto a número de participantes, fue percibido como una moda. Anexo a esto los proyectos mostraban que las propuestas de movilidad no motorizada serían una consecuencia de resolver primero un posible proyecto de transporte público. En resumen, no existe una política enfocada a los ciclistas o peatones.

Pero las propuestas ciudadanas continuaron. Por ejemplo, el líder del Paseo Urbano Bicicletero en conjunto con IMPLAN Tijuana realizó una propuesta de modificación al Reglamento de Tránsito para el Municipio de Tijuana, para redefinir el criterio y las disposiciones de circulación en la vía pública de la bicicleta, introducir el término cicloruta; en el Art 53 sólo está la referencia a la ciclopista; y otras modificaciones que permitan sentar las bases para una movilidad no motorizada. Como un proyecto personal, Arturo Viazcán

está trabajando en lanzar un proyecto regionalizado (similar a Ecobici) con objetivos de promover rutas de ciclismo turísticas. Por su parte el grupo OPBC ha encabezado las gestiones en la Delegación de la Mesa para lograr la implementación de paseos dominicales y tener a mediano plazo una propuesta de Vía Libre para la delegación. El grupo financia por sus propios medios el desarrollo de un proyecto de ciclorutas en la zona de Otay, y como parte de su estrategia ofrece talleres y pláticas abiertos al público.

En ese mismo 2011, IMPLAN Tijuana presentó un proyecto en fase de diseño de un sistema de transporte tipo BRT (*Bus Rapid Transit*). La estrategia consistía en desarrollar rutas (ciclorutas alimentadores y ciclovías) para que funcionara como una extensión del sistema de transporte. Se tenía previsto definir mesetas con poca pendiente topográfica para el desarrollo de ciclorutas, de hecho, los grupos ciclistas en activo compartieron algunas propuestas de rutas ya definidas en Playas de Tijuana, Colonia El Soler y en Mesa de Otay. Se incluía también una estación multimodal en la Garita de San Ysidro. Contradictoriamente, la remodelación de la Garita de Otay, proyecto en conjunto con Estados Unidos, no contempla la movilidad en bicicleta.

El proyecto *BRT* ha sido tema de las autoridades locales desde hace más de una década, sin importar su adscripción partidista, se han pronunciado por implementar un cambio en el transporte público, para mejorar la calidad del aire de la ciudad. En 2016, después de una agreste gestión se inauguró el sistema *BRT* denominado Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT), donde se conjugan rutas tipo troncal, pre troncal y alimentadoras. El sistema funciona parcialmente y han sido vandalizadas reiteradamente sus instalaciones y camiones, sin pruebas, se presume que podrían ser personas ligadas con los concesionarios del transporte público. En la inauguración del SITT fue necesario usar la fuerza pública para acompañar a los nuevos camiones y evitar los bloqueos hechos por los concesionarios de las rutas tradicionales (Pérez, 2016). Para este sistema se prohibió subir bicicletas. Actualmente las autoridades enfrentan como problema principal un SITT con deficiencias de diseño de ruta, baja afluencia de usuarios y enfrentamientos constantes con los concesionarios del transporte público. A la par, estos mismos grupos se han manifestado contra la presencia de los servicios Uber y Cabify, como parte de una competencia desleal y no regulada, desde su perspectiva.

Desde la planeación se siguen haciendo intentos, el IMPLAN consideró la creación de un plan maestro de movilidad metropolitano, sin embargo este no ha sido publicado o anunciado. La realidad es que al momento no se ha invertido en infraestructura física de apoyo al ciclista urbano. Los grupos han tomado la iniciativa de señalizar las rutas por donde circulan y hacer volanteo en los cruceros de las vialidades para ampliar la

participación de la ciudadanía en el movimiento. Los líderes ciclistas coinciden en que las autoridades gubernamentales deben trabajar en programas de señalización, campañas de conciencia ciudadana, ubicación de biciestacionamientos, en equipamientos urbanos o en la calle, crear ciclovías o ciclorutas tomando como base los paseos urbanos vigentes.

En ese marco, en 2015 se construyó la Ciclovía Tijuana, pasando por el bulevar Federico Benítez y la Prolongación Paseo de los Héroes, financiado con 8 millones de pesos, recurso obtenido del PRONAPRED (Programa Nacional de Prevención del Delito) 2014. Una sección de la ruta se diseñó como una vía confinada por mojoneras de concreto, aquí considera circulación en dos sentidos, anexo a una fila de estacionamiento; otra sección de la vía como carril compartido con el automóvil con señalización vertical y sobre la vialidad, en el mismo sentido de la circulación. El proyecto no fue avalado por la opinión pública, no se consideraron las opiniones de los ciclistas respecto definir una ruta e incumplía normas básicas de diseño de ciclovía. Actualmente existe como la única infraestructura ciclista e inconclusa, pues este proyecto era parte de un circuito que conectaría con la Vía Rápida Poniente, el bulevar O' Higgins, y las avenidas Ermita Norte, Santa Elena, Silvestre y Los Baños pero no se continuó, anunciado así, en su momento por la autoridad municipal (Agencia Fronteriza de Noticias, 2015).

Desde sus inicios, las campañas y actividades de los grupos ciclistas son autofinanciadas, de alguna manera, el movimiento ciclista se ha visto beneficiado del apoyo de personas que congenian con ellos y que laboran en medios de comunicación, radio, prensa, televisión y otros más, trabajando en las propias instancias de gobierno encargadas de llevar la administración de la ciudad. A su vez, existe una influencia positiva, son los grupos ciclistas de San Diego, California, y sin duda, participan muy activamente en las redes sociales, a través de las cuales se comunican, educan, facilitan, informan, comparten y le dan continuidad al movimiento ciclista urbano en Tijuana.

En 2016, por una iniciativa del Diputado local Juan Manuel Molina García de Movimiento Ciudadano y con acompañamiento de la Red Nacional de Ciclismo Urbano (BICIRED) con su representación en Mexicali, se invitó a grupos ciclistas de Mexicali, Tijuana, Playas de Rosarito, Ensenada y Tecate a las mesas para debatir la propuesta de la Ley de fomento para el uso de la bicicleta y protección al ciclista para el Estado de Baja California. Fue aprobada su creación el 29 de febrero de 2016 y reconocida por la misma Asamblea Legislativa como un instrumento forjado con mucho empuje ciudadano. Publicada en Periódico Oficial el 07 de abril de 2017, casi un año después a razón de la insistencia de los participantes. De este instrumento aún no emanan reglamentos o normas particulares, no obstante es la primera normativa estatal

que regula aspectos generales de planeación, construcción y desarrollo de infraestructura para ciclistas urbanos.

También, al cierre de este proyecto de investigación se tuvo constancia de una modificación en el arreglo institucional a nivel local para la planeación de la movilidad. En octubre de 2017 el Cabildo de Tijuana aprobó la creación de la denominada Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable Municipal que permitirá reagrupar las directrices de movilidad que manejan por separado la Dirección de Transporte, Ingeniería de Tránsito y el Instituto Metropolitano de Planeación. Se describe a la agenda de movilidad de la ciudad como aquella que agrupará los temas de transporte público, vialidades, banquetas, ciclovías y peatones bajo la visión de ir reduciendo el uso del automóvil, dicho así por el gobernante municipal en turno (Martínez, 2017).

3. CATEGORÍAS CONCEPTUALES: ABORDAJE

El trabajo entrecruza su debate y acercamiento a la idea de movilidad no utilitaria como algo cotidiano merecedor de políticas públicas, actualmente infravalorado por las instituciones de planeación en Tijuana, Baja California. La presencia de los ciclistas enfatiza el espacio de la calle abierto a las posibilidades y a explorar la libertad de lo público. A su vez, el sentido aspiracional, motivacional y visión construida por estos ciclistas, acerca al pensamiento de la triádica espacial de Lefevbre, vigente en este tiempo. En adelante se describen los conceptos fundamento de la investigación.

3.1. El espacio para la acción

Previo al abordaje de lo que será unos de los conceptos principales de esta tesis, *escenario urbano*, se hará una recapitulación del concepto de espacio, a partir del argumento teórico de Lefebvre (1974) que cambió el discurso espacial alejándolo del mero espacio contenedor y dotándolo de una visión fuertemente ligada a la teoría social. Hasta antes de la aparición del texto de *La producción del espacio* de Lefebvre, el espacio era concebido desde una razón cartesiana, encontrándose acercamientos a la dimensión física y social –aún sin nombrar el espacio mental-, no había un sentido amplio de la espacialidad.

3.1.1. El concepto de espacio en la era de la espacialización

El abordaje tradicional del espacio llevó a la construcción de un espacio mental regido por la geometría y las técnicas, lo que resultó en menospreciar la dimensión de lo cotidiano (Hiernaux-Nicolas, 2004). Una revisión teórica de Schroer (2006, citado en Mascareño & Büscher, 2011) encuentra estos preceptos de la exclusividad del espacio contenedor y espacio relacional; el primero es absoluto, actúa sobre los objetos comprendidos dentro de él, y éstos no pueden ejercer acciones recíprocas al espacio; en el segundo, se realzan las posibilidades creativas de los actores, al construir y configurar espacios.

El análisis del espacio contenedor/relacional de Schroer encuentra al espacio como ecológico, de operación social, como sustento material de lo cultural, como unidad política. La concepción del espacio como contenedor, es entonces, el objeto sobre el que se contienen y sostienen relaciones sociales (Schroer 2006, citado en Mascareño & Büscher, 2011).

Tabla 1. Autores y corrientes teóricas que privilegian el territorio como objeto/contenedor

Autores	Debate planteado	
Steward Harris Rappaport	Territorio y causalidad ecológica Espacio «ecológico» en teorías antropológicas Eminentemente materialistas donde las sociedades se adaptan a las condiciones de su entorno	
Malinowski Radcliffe-Brown	2. Territorio objetual y función social Como operación social en teorías funcionalistas que se estructuran en torno a la idea de adaptación de lo social al territorio	
Gordon Wissler Kroeber	3. Territorio y área cultural Territorio como área geográfica objetiva donde se asienta la cultura.	
Maquiavelo Hobbes Fajnzylber Boisier	4. Territorio, estado-nación y desarrollo Como unidad política y de desarrollo económico del estado-nación o de regiones intranacionales	

Fuente: Trejo, 2016, basado en el análisis de Mascareño & Büscher, 2011.

En la Tabla 1 se muestran algunos autores que establecen desde la tradición sociológica y antropológica, al territorio como anterior a lo social. Vendría pues, una revolución en la forma de entender el entorno espacial más allá de lo físico, sobre las bases teóricas-filosóficas de Marx aparece el discurso de Lefebvre, caracterizado por ser un «agitador de ideas» y situado en una época de acumulación capitalista posterior a la Segunda Guerra Mundial, asociada con el fordismo; presenciando la transformación progresiva de la sociedad francesa de lo rural a lo urbanizado (Hiernaux-Nicolas, 2004).

Es el discurso del espacio de Lefebvre (1974), un acercamiento hacia la acción de *producir* el espacio; precede el razonamiento de la teoría económica, donde fuerzas productivas sustentan su ejercicio material en el espacio, es un contenedor físico donde se producen productos y obras; según el autor, el espacio también es algo producido. Esta concepción social del espacio se constituye a través de la tríada espacial, que alberga esta dualidad de espacio real y mental. Lefebvre (1974) define a la planeación como apenas

liberada para entender los flujos (de mano de obra, capitales, automóviles) y las conexiones, la cual en un futuro puede reemplazar la planificación financiera.

Entonces las dimensiones de la tríada espacial son descritas así por Lefebvre (2013: 92): i) La práctica espacial o espacio percibido, «engloba la producción y reproducción de lugares específicos, tipos y jerarquías de lugar, y conjuntos espaciales propios de cada formación social»; ii) la representación del espacio o espacio concebido, «se vinculan a las relaciones de producción, al orden que imponen y, de ese modo, a los conocimientos, signos, códigos y relaciones frontales»; iii) los espacios de representación o espacio vivido, «expresan simbolismos complejos ligados al lado clandestino y subterráneo de la vida social, pero también al arte». En este espacio vivido, resume Pinassi (2015) aflora la subjetividad –de los imaginarios y otras representaciones-, es un espacio más propio que construye cada individuo en relación con los otros integrantes de la sociedad. Delgado (2013) por su parte, encuentra esta dimensión como la inspiradora de las deserciones y desobediencias.

En un ejercicio de síntesis de la interrelación de estas dimensiones, Pinassi (2015:142) resalta su naturaleza dialéctica.

Una misma persona desarrolla disímiles actividades sobre el espacio material, procesa dicha realidad cotidiana a partir de su experiencia vivida, educación y formación a lo largo de su vida, decodifica ese mundo y le otorga valor (de forma positiva o negativa), conformando una imagen o representación mental determinada. Dicho proceso puede caracterizarse como dialéctico, [...] la articulación de las dimensiones del espacio determinará el comportamiento del individuo; y la propia espacialidad, configura una nueva articulación de las variables estructurantes del espacio [...], dando lugar a nuevas formas y objetos.

Lefebvre (1974) articula también el concepto de espacio dominante y espacio dominado; el espacio está integrado al mercado y a través del conocimiento de la relación del espacio y la sociedad se materializa la posibilidad de controlar el espacio; desde la visión capitalista, se perfila como fragmentado y jerarquizado, por decirlo de una manera, está fragmentado por la propiedad, no es distinto para la ciencia, que lo parcela para estudiar un fragmento; el espacio remite una naturaleza contradictoria.

Una interpretación de Delgado (2013) sobre cómo el discurso de Lefebvre entrelaza estos espacios, resalta la predisposición tradicional de imponer el *espacio concebido* sobre el *espacio percibido* y el *espacio vivido*,

a razón del vínculo con las relaciones de poder y producción, aquí también está la ideología manifestada a través de conocimientos y saberes técnicos; quiere ser un espacio dominante, encuentra al *espacio concebido* como *espacio ensoñado*, puesto que toda la creatividad aplicada sobre él por la autoridad o la arquitectura, está destinada a sufrir constantes desgarros al ser vulnerable ante la naturaleza conflictiva de la sociedad.

Un guión para abarcar la triádica espacial en ejercicios de investigación urbana, de acuerdo a Wildner (2005) es traducirlo a tres parámetros: lo material, lo social, lo imaginario. Encabeza un estudio de caso empírico sobre el proyecto Santa Fe en la Ciudad de México, describe los materiales encontrados, la localización, la morfología de las edificaciones y así continúa; después se acerca y evidencia la ausencia del espacio público, relaciones sociales en espacios privados y comerciales, con supremacía de viajes en auto, en la frontera y los bordes es lo opuesto, hay gente caminando, el comercio en los puestos ambulantes y los paraderos del transporte público y también grafiti. Finalmente, en un acercamiento etnográfico a partir de entrevistas, se construyen los espacios de representación desde los términos grande, moderno, limpio y con mucha seguridad.

Continuando con la propuesta de Lefebvre (1978 [1968]), detalla a la ciudad como obra de ciertos agentes históricos y sociales, donde existen acciones y resultados, grupos y su producto; en donde encuentra una morfología material y una morfología social, siendo enfático, la ciudad es la realidad presente, práctica y arquitectónica; lo urbano es la realidad social compuesta por relaciones a concebir y construir. El espacio social debe ser analizado a partir de la tríada; la sociedad, resume Lefebvre, constituye su propio espacio (Hiernaux-Nicolas, 2004). También genera prácticas que definen el espacio como exclusivamente suyo, estos son diferentes de otros espacios generados por otras sociedades; para entender la práctica social de una sociedad se debe descifrar su espacio (Hiernaux-Nicolas, 2004).

Soja (1989:50) basado en el desarrollo conceptual de Lefebvre, explica la urbanización como una metáfora de la espacialización de la modernidad y la planeación estratégica de lo cotidiano que permite la supervivencia del capitalismo, reproduciendo exitosamente sus relaciones de producción. Con algunas excepciones, es a partir de los años ochenta del siglo XX, donde se vislumbra un giro de la geografía Marxista para incorporar la dimensión espacial como relevante y central (Soja, 1989:59).

El estudio postmoderno del espacio también debe en parte su nueva configuración a Foucalt, quien nombró con certeza la aparición de un nuevo marco de discusión de las ciencias desde la espacialización. Soja (1989:16) resalta la ambivalencia espacial connotada por Foucault, donde se tiene un enfoque de la

espacialidad de la vida social, el espacio externo, el que es socialmente producido. En esta abierta discusión y revalorización, Foucault (1997) construye el concepto de heterotopia, más allá de lo físico, el espacio construido por nosotros mismos, es heterogéneo, no es un vacío —contenedor- dentro del cual las personas o cosas se pueden localizar; es el espacio donde nuestro tiempo y nuestra historia tiene lugar, un conjunto de relaciones que no se pueden comparar o superponerse. Tal cual acota Foucault en *Los otros espacios*, aquí se encuentra un «especial interés» por las relaciones representadas por *algo a través del cual se pasa*, la movilidad, el poder del paso, la transición, pasar de un punto a otro; cargado de un gran principio de transformación.

Soja (1989:17) resume la convicción de la heterotopia de los espacios como heterogénea y relacional, dado que no es un espacio vacío sin sustancia que pueda ser ocupado por la intuición cognitiva, ni un repositorio de formas físicas simples; es un espacio pocas veces visto porque ha sido opacado por la visión bifocal del espacio tradicional, el de la construcción mental y la forma física. Por su parte, Edward Soja retoma los argumentos de estos pensadores y determina el tercer espacio -en su obra *Thirdspace*-; inserta en concreto el elemento del conflicto social como un reflejo de las transformaciones que tiene el espacio urbano y va llevando su discurso hasta incorporar la justicia socioespacial, de ahí su discurso va hacia la producción de la organización social como motor de conciencia y su potencial fuerza transformadora (Elinbaum, 2010).

Este proyecto de investigación está planteado desde el discurso teórico de la nueva espacialización iniciada por Lefevbre, el *producir el espacio*, más allá de establecerlo como el elemento donde las fuerzas productivas sustentan su ejercicio material; como parte del debate se discutirán las posibilidades de la propiedad identificatoria del espacio-territorio que autores de diversas disciplinas han postulado. Antes de abordar estas aproximaciones, se enuncia el concepto de movilidad en el espacio y su proceso de evolución hacia el reconocimiento de lo no utilitario y la incorporación de aspectos relacionados con lo simbólico y la apropiación. Es decir, individuos que viajan libremente por la ciudad, para este caso, en bicicleta, sin un destino de viaje asegurado, abierto a las posibilidades que el propio camino puede mostrar. Estas actividades y sucesos son infravalorados por los mecanismos de planeación, sin embargo, como menciona Correa (2013) van redefiniendo lentamente el significado y la producción del espacio en espacios ampliamente disputados.

Se considera significativo desarrollar este marco para fines de apuntar una categoría en los modelos urbanos donde podrían los urbanistas plantear una intervención. Es la movilidad urbana observada como un desplazamiento y sus circunstancias sin velocidades, ni tiempos de traslado.

3.1.2 Moverse y trascender la condición material del desplazamiento

De manera reciente la movilidad se empezó a centrar en el problema en la persona y el entorno y no exclusivamente el transporte (Montezuma, 2003). De acuerdo a una revisión conceptual de Gutiérrez (2010) acerca de la evolución del concepto de movilidad urbana, el primer paradigma que ha sido instituido es la diferenciación conceptual entre transporte y movilidad; el segundo paradigma es la incorporación de la desigualdad como un hecho perturbador de la eficiencia del desplazamiento; el tercero es la incorporación del concepto de capital de movilidad, donde individuos enfrentan con sus competencias la estructura social, técnica, institucional, frente a las circunstancias que el usuario enfrenta; el cuarto nuevo paradigma es la incorporación de las técnicas cualitativas en niveles micro, macro, local, global, etc.

Apuntar hacia el tercer y cuarto paradigma de la movilidad implica observar la movilidad de estos grupos ciclistas fuera del pensamiento de la visión cuantitativa del viaje origen-destino, del itinerario y el tiempo, y de la infraestructura que lo posibilita. Algunos estudios muestran los resultados de este enfoque al documentar las prácticas de los actores a sus sentimientos y percepciones asociadas a sus trayectos, como en el texto de Urry, Axhausen & Larsen (2006), donde incluso se incorpora un enfoque de análisis a las redes sociales capaz de unir lo material con el sujeto social, sucede que el acceso al uso de las herramientas digitales impacta en los tipos de prácticas y viajes de las personas.

Por otro lado, está la propuesta teórica de Kaufmann, Bergman & Joye (2004) denominada *motilidad*, donde se incorporan los procesos y estructuras sociales, económicas, políticas y culturales que son intrínsecos de la movilidad de las personas. «La motilidad puede ser definida como la capacidad de las entidades (por ejemplo, bienes, información o personas) para moverse en un espacio social o geográfico, o la manera en la cual las entidades acceden y tienen la capacidad de apropiarse dentro de una movilidad socio-espacial de acuerdo a sus circunstancias» (Kaufmann et al., 2004, traducción propia).

Entiéndase la *motilidad* como la posibilidad de leer la interacción de los actores y sus contextos; los actores están integrados en estructuras que de alguna manera limitan o hacen posibles sus movimientos (Kaufmann et al., 2004). Tres aspectos se interrelacionan: *el acceso, la competencia y la apropiación:* i) *acceso,* concentra a la variedad de transportes, servicios y equipos disponibles en cierto momento; la accesibilidad se refiere a una condición de opciones valorada por costo, logística y otras cuestiones posibles limitantes. Existe una relación de la accesibilidad con distribución espacial de la infraestructura y la población, algo que también incide en la accesibilidad es la posición económica; ii) *competencia*, son capacidades y habilidades, la primera es *la capacidad física*, la que puede permitir la transferencia de un lugar a otro; la

capacidad adquirida, la cual obedece lo aprendido respecto a las normas y reglas del movimiento; la capacidad de organización, todo lo que se refiere a planificación de las actividades, la obtención de otras competencias, a su vez, la sincronización de todas ellas; iii) apropiación, es la interpretación sobre los accesos y capacidades percibidas por un individuo, grupo o red, así, está conformada por aspiraciones, planes, necesidades de las entidades y muy relacionada con las estrategias, hábitos, valores y motivos.

Es en la apropiación donde las estrategias de acción se tornan relevantes, vale retomar una reflexión de Guzmán (2005) donde la apropiación se constituye como un complejo proceso de interacción entre personas y espacios, y a través del cual, el espacio adquiere un contenido simbólico, significativo; en el proceso están participando componentes como: el cuerpo, la referencia de lo vital, el tiempo, las condiciones meteorológicas, el contexto construido social y personalmente, la condición social y cultural de las personas.

3.1.3 El espacio, reflexión de la apropiación y lo aspiracional

Ahora que el concepto de movilidad está virando a la incorporación del sentido de apropiación, a continuación, se abordan una serie de reflexiones al respecto. Si bien no es un objetivo de este proyecto debatir sobre las diferencias en las menciones, acepciones y variantes relativas a la concepción del espacio explorado y su representación o identificación, resulta legítimo el acercamiento para encontrar y explicar las nuevas acepciones a la movilidad, los alcances fuera del objetivo utilitario y el reconocer la existencia de viajes en bicicleta no utilitario arropados con peculiares prácticas y tácticas. En el espacio convergen sentidos, inteligencias, individualidades y a su vez colaboraciones, en ese amplio sentido, los alcances de la connotación de la apropiación, la identificación y los imaginarios, provistos por diferentes autores y disciplinas convergen en esta esencia del *espacio vivido* de la triádica espacial.

Centrados en el espacio-territorio, este presenta dos condiciones, preexiste la *apropiación* al procurarse *transformarlo* o *transfigurarlo* en algo que resulte propio, contiene una propiedad inminente *identificatoria*, a su vez declara la condición *correlativa o correlacional*, es decir, «lo *otro* es siempre *otro* desde alguien o para alguien» (Vergara 2010). Así el territorio de forma individual o colectiva puede asumirse como propio, vivido o concebido, consumido, reconocido o desconocido, cercano o lejano, asignado o conquistado (Vergara, 2010).

Dentro de la línea de pensamiento de la Psicología se reconoce la habilidad cognitiva de los seres humanos para navegar hacia un espacio objetivo considerando a los elementos espaciales de su contexto, para así determinar trayectorias óptimas (Tommasi & Laeng, 2012). La identificación es vista como cognición

espacial, esta se resume como un abanico de representaciones mentales que tienen los organismos vivos para hacer frente al espacio físico (Tommasi & Laeng, 2012). A su vez, Krupat (1985:7) lo define así, cada quien sabe cuál es la ruta de transporte más segura, en el día, en la noche, cuáles son las que se perciben como más lentas o más rápidas; sería un gran tesoro para un planeador urbano conocer estas ideas, y en cierta medida pronosticar cómo la gente usará un espacio público nuevo o renovado.

Pol (2002) afirma que el concepto de la *apropiación del espacio* ha sido tratado en desigual, pero con mucho interés en áreas como la geografía, sociología y arquitectura. No existe una definición única y tiene una suerte de concepto comodín; incluso hay diferencias en la traducción del término en inglés, francés y español. Para el caso inglés los estudios abarcan aspectos de ocupación, defensa y pertinencia de un espacio; una revisión del estado del arte del concepto encuentra dos grandes componentes particulares, el de la *acción-transformación*, donde se manifiesta la acción sobre el entorno, la persona o el colectivo transforma al espacio; y la *identificación-simbólica*, donde la persona o el grupo reconocen al entorno y existen cualidades que son generadoras de identidad.

Otro formato interpretativo es definido por Krupat (1985) dónde: a) las personas asocian significados a los lugares y b) según lo anterior, implica que ciertas formas de conducta puedan ser desincentivadas o alentadas, apropiadas o inapropiadas —de acuerdo a las características intrínsecas del marco físico-; desde luego, existe el hecho de la referencia cultural; los significados entre grupos culturales no son iguales, los filtros de construcción de significado varían según: metas, expectativas, intereses, estados emocionales y experiencias pasadas. De la misma manera lo describe Moranta y Pol (2005), la construcción de significados peculiares y la constitución de vínculos con el entorno acentúa acciones a desarrollar en el sitio, rebasando el ámbito de lo físico.

Guzmán (2005) habla de dos extremos referenciales, el uso y la apropiación, el primero con un sentido de lo práctico; lo otro tiene una connotación afectiva, emotiva. El autor ejemplifica esto pensando en los lugares por los que alguien decide pasar en su trayecto, sea en auto, en bicicleta, caminando. La relación tiempodistancia entra en un marco subjetivo, desde lo afectivo se pueden encontrar motivaciones; por ejemplo, yendo en el auto la selección de un camino de cuota obedece a una cuestión utilitaria donde el tiempo de viaje es más corto, pero no necesariamente el costo, y posiblemente la distancia tampoco; por el lado afectivo, una carretera libre puede representar una preferencia por encontrar un paisaje, de presenciar algo aunque el tiempo sea mayor (Guzmán, 2005).

Desde el urbanismo, la identificación del individuo con la ciudad o el espacio urbano está revisada por Lynch (1960/2008), donde conmina a los urbanistas a interesarse por todo agente externo que interactúa para producir la imagen ambiental, es decir, conocer los efectos de los objetos físicos y perceptibles; así, la imagen se compone de tres partes: *identidad, estructura* y *significado*; en la imagen, primero se identifica el objeto, como entidad separable; la *estructura* de la imagen es la relación espacial del objeto, con el observador y otros objetos; por último, el *significado* es todo aquello que conduce a lo emotivo. Lynch (1960/2008) identifica la *senda* como un elemento de la imagen, el individuo observa la ciudad al transitar por ella y va conectando los demás elementos ambientales; la *senda* se constituye como un elemento urbano predominante tiene una cualidad de dirección; respetando las cualidades de este concepto, el ciclista podría ser una referencia para constituir estas sendas siempre que el enfoque de la investigación tuviera un acercamiento concreto al objeto físico.

Un concepto explicativo al hecho de la interpretación es la de los *imaginarios urbanos*, Canclini los define como fragmentos de realidades espaciales, los individuos no tienen visiones totalizadoras de la ciudad, atraviesan ciertas zonas para ir a trabajar, consumir, sin importar el nivel educativo, siempre se harán conjeturas sobre aquello que no se conoce o se sabe superficialmente; ni el mejor especialista en planificación urbana tiene una visión completa del conjunto, aunque en la práctica las visiones totalizadoras de desarrollo social abundan (Lindón, 2007a, en entrevista con Canclini). Sobre esta particularidad, Krupat (1985:8) define cómo los mapas de ciudad creados individuales son como una huella digital, ninguno podrá definirlo de manera igual; cada sujeto tiene experiencias y conocimientos propios, podrá definir a detalle ciertos espacios y olvidará otros por completo.

En una revisión de Hiernaux (2007) sobre la expresión imaginarios en el contexto de estudios urbanos, resalta cómo las diferentes disciplinas lo usan como una suerte de gran recipiente para conducir sus reflexiones (Grassi, 2005 citado en Hiernaux, 2007). «Los imaginarios aparecen como un componente necesario, constantemente presentado en la interacción social y refiriendo a formas de interacción no objetivables físicamente, o que solo en forma inmediata pueden aludir a posiciones particulares en la ciudad» (Lindón, 2007a, en entrevista con Canclini).

El tema es la relación del espacio con lo identitario ¿en qué medida se puede construir un concepto que aborde esta manifestación dialéctica? El espacio de la calle diseñada para el tránsito del auto, es el enfoque del argumento original, sin embargo, las expresiones resultado de la práctica ciclista no se representan desde la geometría, estrechez y superficie física de la calle. Más bien los ciudadanos se apropian de esto que es

público, sumados a una acción colectiva y producen y articulan toda una serie de tácticas y prácticas en su trayecto. La selección del concepto *escenario urbano* de Lindón conjuga los aspectos del movimiento natural del ciclista, en una temporalidad, yendo de un lado a otro, el encuentro, la convivencia, en general, todas las acciones son a su vez, una apropiación, para este proyecto de investigación estudiadas en relación a la visibilización, comunicación y los aprendizajes.

De manera alternativa a lo desarrollado en párrafos anteriores, se pensó explicar las prácticas y tácticas accionadas en los paseos ciclistas desde la complejidad de las posibilidades, desde la perspectiva del affordance de Gibson. Por ejemplo, Bélanger & Cameron (2013) lo relacionan a los trabajos de revitalización en arquitectura en un espacio público, es decir, al realizarse cambios se entrevén nuevas posibilidades, donde pueden darse maneras de apropiación deseablemente favorables. De alguna forma es un concepto abierto a la experimentación en el espacio urbano; para la referencia ciclista, el uso de infraestructura abiertamente provista para el automóvil pone en dificultades el planteamiento del concepto, pero si abre la puerta a discutir y entender la riqueza la experiencia del sujeto ciclista, el poder de la interacción, a través de la puesta en acción de ciertas prácticas y tácticas urbanas.

En relación con lo anterior y con la mira puesta en los paseos ciclistas, Pérez (2017) enfatiza que en la investigación de transporte no existen puentes para discutir la potencialidad del uso no utilitario de la bicicleta, llámese para fines prácticos, recreativos y deportivos hacia entender un potencial cambio modal. No obstante, las nuevas connotaciones asociadas a la movilidad permiten abrir el debate y el interés para estudiar y conocer las situaciones que se afrontan o encuentran durante el movimiento de los ciclistas, a partir de ello habrá de tenderse un puente hacia el espacio-territorio y en cierta medida definir puntos de partida para materializar lo utilitario. Se desarrolla a continuación el concepto de escenario urbano, donde la temporalidad es un valioso elemento de interacción para la práctica ciclista y funciona como el contexto idóneo para observar a estos ciclistas.

3.1.4. Escenarios urbanos, la geografía del movimiento

Una reciente conceptualización teórica de Lindón (2010) acorde a la geografía del movimiento es la del escenario urbano, el cual resalta la espacialidad a costa de la temporalidad. «El movimiento se produce en formas espaciales, que lo contienen y lo pueden condicionar. Aunque al mismo tiempo, el movimiento puede transformarlas: así, las formas espaciales y el movimiento resultan mutuamente constituyentes». Lindón (2010). La autora puntualiza la dificultad de conocer la totalidad de la ciudad bajo esta perspectiva, pues tendría que pararse todo aquello que se mueve. Queda pues, reconocer y descifrar la lógica del movimiento,

con sus actores y acciones, de eventos sucedidos en un fragmento espacio-temporal que pueden ser captados bajo ciertas miradas (Lindón, 2010); está intrínseca la cualidad del escenario como un espacio de encuentro y de carácter efímero y transformador.

Previo a establecer el concepto de escenario urbano, se revisaron otras acepciones cercanas para acotarse a los objetivos de esta investigación, el primero, las secuencias visuales de Cullen (1971/1974) en su escrito del paisaje urbano donde describe a la ciudad, su ambiente y sus circunstancias como un acontecimiento dramático. Refiere que no se puede pensar la ciudad en categorías aisladas, edificios, árboles, paisaje, señales; describe el arte de relacionar como la manera idónea de encontrar secuencias visuales a partir del movimiento, basado en lo que se observa y se encuentra; su concepto está fuertemente arraigado a lo visual, habla también del lugar, como la posición en la que se encuentra un cuerpo y su contenido como el marco arquitectónico descrito a través de colores, escalas, estilos. Estudia el movimiento desde el peatón o el automóvil y lo asocia a la referencia plástica estética, en perspectiva. Cullen transita y traspasa el límite de la representación urbana y encuentra una visión alternativa de leer la ciudad, tanto como el *flâneur* descrito inicialmente por Baudelaire y, posteriormente, retomado por Benjamin, y el *walkscape* de Careri. Respecto a la propuesta de Lynch (1960/2008), se reconoce la imagen de la ciudad y los elementos simbólicos a través de lo que es perceptible en forma individual para luego constituir una imagen colectiva.

En los conceptos mencionados está presente una fuerte referencia espacial de la forma física y del continuo urbano, de espacios de contraste y apertura que quedaban en cierta forma al margen de la movilidad del ciclista. Por su parte, el escenario urbano es una dinámica envolvente, efímero por su circunstancia, que se acerca no sólo a la materialidad del contorno urbano o a lo que se observa, también a lo que se vocifera, reconoce los objetos temporales, que pueden dar cuenta de cómo acontecen las acciones, estas que transcurren una y otra vez.

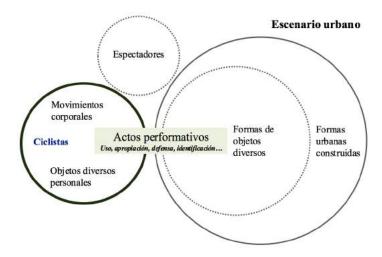
3.1.5. Lo que caracteriza al escenario urbano ¿qué le es particular?

Una definición de escenario urbano muy acotada es la de Buttimer (1976, citado en Lindón, 2010) «...serían burbujas de espacio-tiempo en las cuales ciertos personajes se desempeñan de diferentes maneras, manejan el espacio, lo usan, lo conquistan, lo apropian, defienden y exploran». Esta concepción está alejada de los lugares emblemáticos de las urbes, dado que no existe una exclusividad o lugar pre-establecido, una localización o una particular carga de sentido socialmente reconocida, en particular, por la memoria colectiva, esto de acuerdo a Lindón (2010). Esta consideración se aparta de Lynch (1960/2008), en su

estudio de la imagen de la ciudad, donde integra un discurso de los efectos y significados del espacio urbano, en función de su estructura tipificándolos por sus cualidades, como sendas, nodos e hitos.

Lindón (2010) resume el escenario urbano como un lugar observable en cualquier instante, se presentan encuentros entre diversos actores de donde emerge lo social, constituyéndose la construcción social del lugar; habiendo pues una circunstancia dada en un fragmento de tiempo, que puede constituirse como un escenario diferente, con otros actores o incluso los mismos. La temporalidad de la apropiación puede variar, Lindón (2010) expone dos posibilidades, puede ser efímera o de larga duración, la primera, puede repetirse infinitamente, pero será siempre un corto periodo de tiempo, como el visitante que se sienta en la banca del parque; por otro lado, las apropiaciones de larga duración son ejemplificadas como aquellas donde un cierto grupo social constituye la apropiación de un barrio.

El escenario urbano es concebido como un integrador de formas espaciales aquí se diferencian *a*) las formas urbanas construidas, el contexto arquitectónico; *b*) las formas dadas por objetos diversos que están de cierta forma incorporados al lugar, siendo algo pasajero como un automóvil o la presencia de comercio ambulante y de los propios objetos que se venden; *c*) otras formas materiales menores son las cosas que los propios actores llevan consigo y, por último, *d*) dentro de esta tipología se consideran los movimientos corporales, como formas efímeras presentes, esto resumido por Lindón (2010).



Esquema 1. Componentes que integran el escenario urbano

Fuente: Trejo, 2017, basado en Lindón, 2010.

En el Esquema 1 se diferencian los componentes del escenario urbano, existe una anotación especial, los espectadores no son una condición obligatoria, pero bajo el contexto social se presume existen, cohabitan,

se les encuentra en algún momento. Asimismo, las formas de los objetos diversos pueden existir a razón de un espectador que las ha llevado ahí.

Incursionar en los escenarios urbanos puede revalorar aspectos de las prácticas, que abarcan desde lo estratégico hasta lo imprevisto, por ejemplo, el moverse en bicicleta en el «escenario habitual del automóvil», considera prácticas de desplazamiento dados a partir de una lógica en el ámbito físico y de su entorno de relación. Guallart (2009) hace una propuesta para entender las lógicas geográficas a partir del estudio de los protocolos de movimiento, su método está basado en el desarrollo de esquemas proyectuales en arquitectura; Guallart (2009:13) define las lógicas como «las relaciones, fenómenos, condiciones o situaciones que definen las estructuras físicas o relacionales, de los diversos elementos de orden geográfico que estudiamos». A su vez, asume como el resultado extraído corresponde «[...] a cuestiones estratégicas, funcionales, relaciones o formales, que pueden ser aplicadas para desencadenar proyectos». (Guallart, 2009:13). Se pueden inferir cómo las territorialidades son producidas y habilitadas y es deseable conocer o extraer su única o múltiples lógicas, se debe reconocer el valor humanístico de las lógicas, resume Guallart.

El concepto de Guallart se puede interpretar a través del primer constituyente del escenario urbano, las formas construidas, es pensar la calle en su perfil u horizontalidad como una superficie de rodamiento condicionada por sus dimensiones, cualidades de su superficie y el encuentro con accesorios capaces de impedir una acción o un movimiento, topes, boyas, por mencionar algunos. Las calles de Otay no están habilitadas para el ciclista; existe una lógica geográfica denominada discontinuidad, que reconoce cómo la continuidad espacial está dada a través de la discontinuidad de lo físico, lo cual es una lógica interpretativa inversa, es decir, en las relaciones espaciales o funcionales del contexto arquitectónico, el manejo de las diferentes partes y su recombinación en un todo pueden definir su esencia. Los ciclistas a través de un conjunto de prácticas se habilitan y llevan a cabo una mediación constituyendo este continuo espacial.

Así, los actores y las acciones son intrínsecos al escenario urbano, las acciones ponen de manifiesto aspectos identitarios (Lindón, 2010), las acciones desplegadas constituyen formas de apropiación del espacio urbano, este discurso está referenciado por diferentes autores, Veschambre, 2008; Ripoll, 2006; Mondada y Racine, 1995 citados por Lindón (2010) quienes hablan del marcaje de los lugares, pudiendo constituirse como formas de control o defensa de la territorialidad del lugar. El grafiti es una forma muy particular de este marcaje; los signos corporales y extracorporales también se consideran formas de apropiación, desde su particular intencionalidad. Cabe decir que, en el abordaje del estudio del escenario de ciclistas urbanos, el marcaje puede resumirse en el uso de las señales manuales que forman parte de su lenguaje corporal y, a su

vez, observar su significancia como códigos de seguridad, llevándolo a una discusión ambivalente, donde existen prácticas condicionadas.

Asociado a lo anterior, es la visibilidad de los sujetos y sus prácticas, de acuerdo a Lindón (2010), la visibilidad es un ejercicio de fusión o integración del sujeto a la forma espacial, es posible que el sujeto utilice estas formas para aumentar o disminuir su visibilidad. La posibilidad del conflicto es también una particularidad del escenario urbano, se define como la exclusión o rechazo por parte de algunos actores, ahora bien, la apropiación espacial misma puede implicar alejamiento o rechazo hacia otros actores sin que ello genere conflicto, al existir una negociación no nombrada pero entendida entre los sujetos en cuestión, define Lindón (2010).

3.1.6. Potenciando el ser social y lo sensorial

Así como está latente el conflicto, el encuentro con el otro lo es más aún, de acuerdo a Gehl (2014) el intercambio social es un acontecimiento esperado en la calle, algunos pueden ser de tipo pasivo, como solamente mirar y escuchar lo que sucede; por lo contrario, los contactos activos se materializan cuando la gente conversa, se saluda, incluso cuando alguien pide referencias en la calle y se topa con alguien en la espera del camión e inicia una conversación sobre temas triviales; esto bien puede ser el detonador de eventos más intensos; entender la espontaneidad y la imprevisibilidad como cualidades naturales del acontecimiento social.

El ciclista como el peatón están expuestos al sentir y al contacto directo con lo físico y natural, el clima, la temperatura, la velocidad del viento, las partículas suspendidas en el aire pueden realmente experimentarse en forma vívida, el automóvil siempre será una cápsula que lleva a una experiencia en cierto modo ajena de menor calidad sensorial. Muchos estudios y discusiones están precisamente centrados en la figura del peatón, siempre observador. Resume Gehl (2014) el aspecto sensorial ejemplificando la capacidad del peatón, de lograr a través del andar, recoger un volumen de información detallada de lo que está alrededor, del escenario, es perceptible lo que sucede 100 metros más allá de su presencia, pensando en un terreno plano. El autor también compara la experiencia del ciclista con la de un corredor que se desplaza a una velocidad promedio de 15 a 20 km/h, afirmando que existe un entendimiento real de las cosas que suceden alrededor.

La exposición al mundo físico del ciclista es descrita por Jones (2005), haciendo énfasis en lo valioso que es el cuerpo al enfrentar una actividad muy demandante, expuesto a los elementos del clima y siempre, a

pesar de las precauciones tomadas con el riesgo de ser lastimado por los autos, incluso retoma una idea de Thrift (1997, citado en Jones, 2005) que afirma que la carga emocional y física vivida en el performance del ciclista es equiparable a la experiencia de un bailarín. Esta expresión determina que la experiencia es realmente distintiva y abre paso para desarrollar el concepto de la performatividad, a través del cual se mira al conjunto de prácticas de los ciclistas urbanos.

3.2. La performatividad

En este sección se describen y contrastan los conceptos asociados a lo performativo, planteando desarrollos conceptuales relacionados a las expresiones dadas a partir de las prácticas y tácticas que suceden en el espacio urbano. Es el acto performativo de Wolfrum desde donde se logra construir una forma de comprender la ciudad a partir de actores que se mueven a través de ella, pedaleando su bicicleta.

3.2.1. Otras referencias: Del andar y el paseante solitario

Referencias principales relacionadas con la experiencia corporal de exploración y cercanos a la referencia performativa han sido idealizadas desde el andar, el caminar en la figura ponderada del peatón con sesgos muy particulares, aunque enfocado a un ejercicio individualista. Una referencia elemental del paseo por la ciudad se conceptualiza en el término *flâneur*, muy citados son los ensayos de Baudelaire «*Le Peintre de la vie moderne*», 1845 y de Walter Benjamin «Paris, *capitale du XIXe siècle*, 1935 —con un antecedente previo en la publicación de Hart «*Physiologie du flâneur*» en 1844— donde hablan de una experiencia urbana muy parisina de un hombre solitario (fuerte énfasis en lo masculino) que deambula en forma silenciosa y recoge impresiones a su paso para después compartirlas, resume Conlin (2014).

Por su parte, el colectivo Internacional Situacionista, liderado por Guy Debord constituyó el término deriva (traducido de la palabra *dérive*), como una técnica de exploración para pensar en un análisis ecológico de las diferencias del tejido urbano, los microclimas y el encuentro de otras unidades geográficas distintas a las de los barrios administrativos, se identifican puntos de partida y direcciones desde una visión lúdicaconstructiva (Debord, 1999). La deriva es un tránsito rápido a través de la diversidad de los ambientes de la ciudad donde el azar no es realmente relevante, al poseer la ciudad lugares o puntos capaces de disuadir o invitar (contornos psicogeográficos) al paso por determinadas zonas, se constituye una influencia directa de la geografía al individuo; traído al contexto actual la evolución de las prácticas desde los performances y las intervenciones en el espacio abierto, han transgredido ya la experiencia especial a través del uso de medios tecnológicos como el GPS (San Cornelio & Alsina, 2010), una cualidad que definió el uso de la metodología de cartografía colaborativa de este proyecto.

Lynch (1960/2008), por su parte encuentra que a través de la «navegación» del caminante por la ciudad y las cosas que observa al transitar por ella, resultan conexiones y significados, especialmente con las formas del contexto arquitectónico a partir de la cual se constituye una ciudad legible para el individuo. Careri (2003) continúa analizando las experiencia del recorrido desde el caminar, su texto *Walkscapes:* el andar como práctica estética recoge la propuesta de conceptualizar el andar como una forma artística, conlleva una transformación simbólica del territorio que constituye parte de la arquitectura del paisaje, remarcando como los autores anteriores, lo paisajístico como la habilitación o el cambio de imagen de un espacio abierto, físico; es a través del andar como el hombre ha concebido el paisaje natural, es decir, construye la percepción del paisaje.

En contraparte, una acotación muy diferente a la sensación que se asocian al andar es lo que se manifiesta en el viaje en el automóvil. Se tiene que lidiar con el tráfico, la experiencia en lo cotidiano tiene calificativos de angustia, estrés, frustración, desesperación y es manifiesta la dificultad para convivir con los otros vehículos, particularmente con los del transporte público; otras consideraciones son dadas también desde la experiencia de viajar en un transporte masivo, la incomodidad es una sensación muy referida (Capron y Pérez, 2016).

3.2.2. Guía urbano como estrategia, recurso en el territorio de paso

Existen otras experiencias modernas de recorridos urbanos que buscan alejarse de los sitios tradicionales y abrazar lo colectivo, aquí se introduce la figura del guía como un recurso. El *city-tour* es un proyecto de recorridos a pie desarrollado por Sieverts (2015), un artista autonombrado guía de turistas, quien lleva a los viajeros por sitios de peculiar índole social y estética alejados de los territorios que constituyen la imagen principal de la ciudad, conformando una experiencia fuera de lo habitual; la creación del territorio empieza por ubicar estos territorios no visibles, los suburbios. El logro es el encuentro y reconocimiento de lugares inesperados.

Wynn (2010) trae al presente la definición del término alquimia, el arte de la transformación, para explicar cómo los guías de las caminatas urbanas –turísticas- «usan recursos públicos de la cultura, la historia y el espacio para participar en la construcción de significados [trad.]» (Wynn, 2010:160). Una reinterpretación de cómo los elementos culturales de constituirse como elemental paja, se convierten en oro. Wynn (2010) describe a estos alquimistas urbanos como capaces de desprender moléculas básicas del cotidiano urbano, pudiendo rescatar fragmentos paisajísticos olvidados, oscuros y dar coherencia a una serie de pensamientos,

lugares y recuerdos. La «transformación» resulta a partir de las miradas particulares dadas en el continuo de una trayectoria.

3.2.3. El acto performativo, como el eje de la acción

Wolfrum expone lo performativo como parte de una experiencia espacial haciendo énfasis a la acción en la realidad arquitectónica, por supuesto, no considera solamente el aspecto físico, su propuesta está muy relacionada con la concepción de la nueva espacialidad, el espacio producido de Lefebvre, «más allá del espacio social, el espacio se define, hoy en día, como resultado de una práctica corporal» afirma Wolfrum (2013:105); la autora concuerda con esta visión del espacio producido en forma continua desde la cotidianeidad.

La arquitectura de la ciudad se despliega a partir del encuentro de actores y espectadores en forma conjunta y la actualización de memorias y prácticas de uso (Wolfrum, 2013). «La situación, el uso, el proceso y los actores son las llaves para la compresión performativa [...], incluyendo la arquitectura de la ciudad» define Wolfrum (2013:108). Un ejercicio dado por la autora es acerca de la plaza pública, son sólo materiales, árboles, piedras, que al ser utilizada cobra el sentido de escenario urbano.

Describe Wolfrum (2013) al espacio físico como un aspecto muy relevante, pues debe haber la claridad y concisión para poder instigar a la actuación, entiéndase pues como «espacios articulados, atmósferas densas, complejidades estéticas, formas, materiales y repertorios arquitectónicos. En cuanto a la contingencia, esta incluye, apertura, variabilidad en el uso, potencial de diversos significados, oportunidades de aprobación, flexibilidad y opciones performativas» (Wolfrum, 2013:109).

3.2.4. El performance, la vida en la realidad social

Revisando el término performance se encuentran acepciones que lo acercan a lo urbano, por un lado, es comúnmente una presentación donde artistas ensayados se presentan ante un espectador (Bial, 2007, citado en Floret, 2014), no únicamente acotado al repertorio artístico, puede catalogarse aquí un evento religioso, una competencia deportiva o un discurso político (Floret, 2014). En la otra vertiente, en el entendido de que la vida de los individuos está estructurada y socialmente notada en función del comportamiento, existe la posibilidad de que toda actividad humana puede catalogarse como performance (Carlson, 2007, citado en Floret, 2014).

La palabra performance, sin duda, tiene una fuerte asociación a las disciplinas del arte, particularmente el

teatro, en 1960, Schechner confrontó el concepto con teorías de la Antropología Cultural y la Sociología, identificando que este componente existía en la vida diaria, los deportes, el juego, los compartimientos políticos, analizando las diferentes formas de comunicación, conexiones entre comportamiento humano y animal e incorporando aspectos de la psicoterapia ocupadas del análisis de la interacción persona a persona (Schechner, 1973 citado en Dirksmeier & Helbrecht, 2010). El planteamiento para diferenciar una posible ambigüedad con las artes escénicas, es como lo define Dirksmeier & Helbrecht (2008), el artista y espectador se encuentran ante una situación de alguna manera libre, abierta, el performance cotidiano constituye más bien cierto espacio interior en la realidad social.

Otra idea que relaciona el concepto performance, fue dada por Goffman, donde explica el orden de la interacción (*interaction order*), la interacción humana no siempre empieza influenciada por el medio ambiente (Goffman, 1983 citado en Dirksmeier & Helbrecht, 2010); el performance será significativo en función del entorno social y es entonces cuando la interacción puede tener el carácter teatral, sucede en un periodo de tiempo y se tiene un grupo de observadores, a los cuales también influencia; interacciones mundanas en un nivel consciente e inconsciente (Goffman, 1969 citado en Dirksmeier & Helbrecht, 2010).

A pesar de que el concepto de performance, puede parecer difuso en su aplicación, constituye una forma de teorizar la acción humana; marca identidades, cuenta historias, habilita a las personas a jugar un rol social o conducta que no siempre puede precisarse (Dirksmeier & Helbrecht, 2010). El acercamiento al performance, más allá de la representación, emociones, afectos y prácticas es un nuevo foco de los estudios urbanos; puede ser constituido como un lugar de mediación entre el contexto y el cuerpo (Dirksmeier & Helbrecht, 2010). Cabe traer un argumento ideado por De Certeau (1984, citado en Dirksmeier & Helbrecht, 2010), quien, a su vez, está enfocado en la teoría espacial de Lefebvre, de cómo, los peatones escriben o producen espacio a través de su performance corporal, pero ellos mismos no pueden identificar el desarrollo mismo de su práctica.

Para visualizar el acercamiento conceptual del performance a lo performativo, se describe el siguiente relato:

Montado en mi bicicleta, no estaba simplemente viajando a mi trabajo, estaba transformando y reconstruyendo mi cuerpo, tanto literalmente que me volví más apto físicamente y también en el sentido más abstracto, Butleriano. En este caso, sin embargo, no se construyó mi género/sexualidad (Butler 1990). Me estaban cargando toda una serie de etiquetas como: en forma, saludable,

ecológico, sostenible (y también demente, loco, imprudente). Ya no soy yo mismo, fui construido como un 'ciclista' (Jones, 2005, traducción).

In mounting the bicycle, I was not simply travelling to work, but transforming and reconstructing my body, both literally as I became more physically fit, and also in the more abstract, Butlerian sense. In this case, however, it was not my gender/sexuality being constructed (Butler 1990). I was being loaded with a whole series of labels: 'fit', 'healthy', 'eco-friendly', 'sustainable' (and also 'mad', 'crazy', 'reckless'). No longer myself, I was constructed as a 'cyclist' (Jones, 2005).

Este es el relato de un ciclista geógrafo que desde la vivencia de la experiencia describe la constitución de lo performativo validada desde la misma ciencia que domina. Jones hace fuerte énfasis en que la comprensión de la ciudad como ciclista depende en gran medida de la fortaleza y forma física del cuerpo, también acusa sus conocimientos de cuando aprendió a andar en bicicleta en la infancia, pues no estaba dispuesto a arriesgar su persona, su vida misma, este desplazamiento lo ha hecho comprender como el hecho urbano también es afectado por él (Jones, 2005). Esta experiencia describe una vivencia y un aprendizaje, un cambio en la forma de constituirse como un individuo siendo exigido físicamente y asimismo asumiendo roles o etiquetas preconcebidas y realistas a su imagen montado en bicicleta.

3.2.5. La evolución, performatividad desde la acción a la crítica

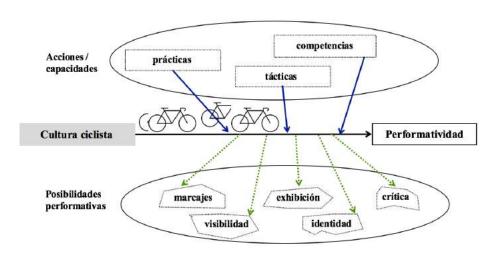
La performatividad es también entendida con una connotación de crítica o estrategia de manifestación, un llamado de atención. De acuerdo a Del Monte (2014:117):

Los performances son acciones reiterativas que transmiten memorias, saberes sociales, discursos e identidades, es decir, son transferencia del sentido [...]. Son un grito que apela la mirada del otro, en donde lo que se comunica es la presencia del actor social y su situación.

Aun cuando este ejercicio investigativo no se avoca a la cuestión identitaria, se hace referencia a la disertación teórica de Del Monte (2014) de la posibilidad performática que tienen los grupos, en su caso haciendo un análisis de *bikers* y *lowriders*⁷, de hacerse reconocer en el lugar público, siguiendo una variedad de estrategias. Estos grupos tienen una capacidad de movilizarse por la ciudad, como un mecanismo para la

⁷ Estos grupos están conformados en forma de club, propietarios de motos y autos antiguos modificados que circulan por la calle con una gran carga simbólica (Del Monte, 2012).

búsqueda del reconocimiento identitario, define Del Monte (2014); esta capacidad de movimiento lo referencia el autor con los conceptos de automovilidad de Featherstone, Thrift & Urry, así como la motomovilidad de Pinch & Reimer, es decir, movilidades motorizadas con capacidad de comunicación. Retomando el planteamiento del análisis de lo performativo en la rodada del grupo ciclista de este proyecto de investigación, se presume que las prácticas espaciales pueden fungir como estrategias de comunicación, visibilidad o de exhibición (véase Esquema 2).



Esquema 2. Posibilidades performativas a partir de acciones en la práctica ciclista

Fuente: Trejo, 2017, basado en Del Monte, 2014, Borden, 1998.

Por otro lado, la noción de crítica performativa es revisada por Borden (1998) desde la perspectiva de los patinadores urbanos o *skateboarding*, quienes tienen a la calle como su plano principal, en sus movimientos a través del espacio urbano y su interacción directa con la moderna arquitectura citadina, recae la crítica. Bajo la nueva reputación ganada por la movilidad en bicicleta y la presencia en grupo de estos ciclistas por la ciudad, que van restringiendo en cierta manera el paso de lo motorizado, se va construyendo ideológicamente un contexto de crítica en un espacio del dominio público, denominado crítica performativa (Furness, 2007). No sólo eso, hay una pugna por el espacio dominado, definido por Lefebvre (1974) por el automóvil, llaman la atención y confrontan las normas impuestas sobre la función de algo (Furness, 2007), sobre la propia calle, que es pública, pero está destinada a los vehículos de motor, marginando *de facto* a los ciclistas.

Uno de los casos documentados por Furness (2007) y distinguidos por el amplio alcance de la práctica espacial colectiva, es la organización del *Critical Mass* en San Francisco, la rodada comunitaria que reúne

ciclistas en horas de tráfico pesado en la ciudad y que en conjunto emiten un mensaje conciso: «¡No estamos bloqueando el tráfico, somos tráfico!» [trad.]. Furness (2007) compara el ejercicio de Borden de la crítica performativa de los patinadores desde una práctica espacial individual y la crítica amplificada a un espectro político y cultural, desde la práctica colectiva del *Critical Mass*.

Es una intención del proyecto conocer las prácticas urbanas propias del acto performativo que en cierto modo se vuelven parte de toda una estrategia para validar y lograr la mediación con los otros ocupantes del espacio. A su vez se ha considerado hablar de las tácticas urbanas que tienen un sentido de cambio inherente, que a pesar de su simplicidad tienen un trasfondo de mejorar o cambiar las condiciones de algo, manifestado desde las acciones de los propios usuarios.

Una buena definición de lo que es una práctica urbana en el escenario urbano actual es dada por Hiernaux (2008:33): «Son complejas y están marcadas por un atado de factores y elementos que responden a diversas dimensiones de la vida metropolitana, tanto en lo material como en lo subjetivo, por lo que resulta difícil establecer lo que las conduce y orienta»; el mismo autor remarca que cada vez es más aceptado hablar de cómo las prácticas pueden estar sujetas al azar, fuera de un comportamiento previamente razonado. Existe una estrecha connotación de apropiación e interpretación del sujeto; en los paseos urbanos bicicleteros⁸ las posibilidades podrían ir desde lograr la simple presencia en un contexto urbano, ser parte de un acontecimiento y hasta de un ideal de trascender o manifestarse en un sentido socio-cultural.

Existen otras acciones en los contextos urbanos con sentido de cambio y trascendencia, estas son las tácticas urbanas, vistas como una demanda a los tomadores de decisión e instituciones habilitadas para favorecer, permitir y materializar cambios en el entorno urbano.

3.2.6. Tácticas urbanas, liberar una estrategia

En la medida en que lo performativo está siendo leído como una representación muy fiel de las necesidades y hasta aspiraciones de los ciudadanos en la producción social del espacio, específicamente del espacio público, aparece la noción del urbanismo táctico (UT) o *tactical urbanism*; los impulsores del concepto conciben la posibilidad de animar a otros, a comprometerse a la acción urbana y lograr cambios en el espacio público, aludiendo a lo complejo y burocrático del camino tradicional de la planeación urbana, realizan

⁸ Haciendo alusión el nombre Paseo Urbano Bicicletero (PUB) acuñado por líder del mismo, Arturo Viazcán en Tijuana, Baja California

intervenciones temporales, efimeras (Mould, 2014), convirtiéndose en una plataforma de gestión urbana. Para Mould (2014) existe incluso un gran componente creativo, al momento de liberar la estrategia urbana.

La construcción del concepto tiene origen en el contexto de la teoría urbana contemporánea, lo táctico refiere a los trabajos de Certeau (1984) donde las prácticas se configuran como actividades variadas presentadas con una narrativa políticamente neutral y amigable con el discurso capitalista, que reapropian y reconfiguran la vida temporalmente de un lugar particular, y tan pronto toman el espacio termina lo táctico y legitima una estrategia de ciudad. La incorporación de las tácticas urbanas como parte la revisión teórica y de los cuestionamientos de esta investigación se debe a la cualidad plural de los paseos ciclistas, su periodicidad y la latente posibilidad de hacer o buscar cambios temporales para afrontar la complejidad de compartir el escenario con los vehículos automotores.

Streets Plans Collaborative es el organismo y oficina de consultoría urbana, con sede en Nueva York, encabezado por el urbanista Myke Lydon, a quién se le atribuye el término urbanismo táctico, y ha desarrollado una serie de metodologías de urbanismo táctico con un objetivo de revertir los efectos de la expansión suburbana a través de promover vecindarios de uso mixto, caminables y compactos; mejorar la calidad del espacio construido e incrementar la efectividad del transporte multimodal (Streets Plan Collaborative, s.f.), encontrando mayor potencial en proyectos de implementación progresiva y de escala menor.

El escrito Urbanismo Táctico volumen 1: acciones de corto plazo, cambio de largo plazo, (*Tactital Urbanism: short term-action, long-term change*) determina el marco conceptual de la metodología.

Mejorar la habitabilidad de los pueblos y ciudades comúnmente inicia en la calle, la cuadra o a la escala de los edificios. Si bien los esfuerzos a gran escala tienen su lugar, cada vez los esfuerzos de mejora a pequeña escala se ven como una oportunidad para organizar las inversiones más sustanciales. Este enfoque permite que una gran cantidad de actores locales puedan probar conceptos antes de hacer compromisos políticos y financieros sustanciales. A veces sancionado, a veces no, estas acciones son comúnmente referidas como urbanismo de guerrilla, *pop-up* urbanismo, reparación de ciudad o urbanismo hágalo usted mismo. Por el momento, decidimos llamarle Urbanismo Táctico (Bartman, Woudstra & Khawarzad, 2012, traducción propia)

Se menciona en el mismo texto la posibilidad de compartir las tácticas a todo el mundo, y el reconocimiento de las siguientes características: ser un acercamiento para promover el cambio, ofrecer soluciones locales para desafíos de planeación local, apostar por compromisos a corto plazo sobre expectativas realistas, asumir riesgos menores con posibilidad de obtener grandes recompensas y desarrollar el capital social de los ciudadanos construyendo capacidad de organización entre las instituciones públicas y privadas, sin fines de lucro y sus voluntarios.

Steffens (2013) en una aproximación al urbanismo táctico en Latinoamérica, bajo el mismo concepto de *Streets Plan Collaborative*, desde el laboratorio Ciudad Emergente con sede en Santiago de Chile, identifica diferencias respecto a los casos presentados en ciudades de Norteamérica, surgidos como respuesta a la recesión económica, accesibilidad al internet y cambios demográficos internos; mientras que en América Latina se identifican otros detonantes, relacionados con el ejercicio de las instituciones públicas, particularmente se define así:

El Urbanismo Táctico puede ser entendido como instrumentos para eliminar estas barreras que impiden a las personas desarrollar sus capacidades como por ejemplo, la desconfianza en la clase política, la falta de involucramiento ciudadano, la infranqueable inequidad medioambiental, económica y social que viven los ciudadanos (Steffens, 2013:15).

Steffens (2013) apela a la lógica del aprender haciendo, formando ciudadanos comunes y corrientes como agentes de cambio de sus barrios; las acciones resultantes se caracterizan por ser livianas, rápidas y baratas (acciones LRB); puede reunir a un grupo de vecinos para tomar una calle y calmar el tráfico o trazar una ciclovía con pintura y brochas.

El denominador común de todas las estrategias es aquel que habla de ciudadanos organizados quienes, a través de la colaboración e inteligencia colectiva, están mejorando la habitabilidad de su medio ambiente construido, acota Steffens (2013:17).

El concepto de UT hace alusión al enfoque de las capacidades (*capabilities approach*) de Amartya Sen (1984), aunque tiene un enfoque nacido para entender la calidad de vida, habla de la noción de bienestar y de la libertad de llevar una vida valiosa.

El enfoque de las capacidades surge en el contexto del desarrollo humano. Defiende que el desarrollo no termina en el aumento de la producción económica nacional, y que por eso su estimación mediante la renta disponible es insuficiente. El desarrollo tiene que ver, más bien, con las cosas que las personas pueden realmente hacer o ser (los llamados funcionamientos), y así con las capacidades de que disponen, entendidas como las oportunidades para elegir y llevar una u otra clase de vida. Es este el sentido en que una sociedad desarrollada es una sociedad más libre, y en el que el desarrollo es el camino hacia una libertad mayor (Cejudo, 2007).

Este enfoque enfatiza la discusión entre los funcionamientos y las capacidades, es decir, lo que está ya realizado y lo que es efectivamente posible hacer, los logros y la libertad. Bajo ese modelo es importante considerar que las personas tienen la libertad de elegir el tipo de cosas que quieren hacer y actuar bajo sus propios ideales; prestando atención al vínculo entre el bienestar mental, social y hasta espiritual con las dimensiones socioeconómicas y culturales de la vida (Robeyns, 2003). En esta perspectiva, el urbanismo táctico revalora esa libertad de las personas de llevar a cabo acciones usando lo que tiene a su alcance, amoldando circunstancias individuales; aquí hablamos de un contexto urbano espacial definido por una preeminencia del transporte motorizado donde cierto grupo de personas consiguen usarlo para rodar en bicicleta.

3.2.7. Algunas consideraciones sobre el habla para la acción, expresión performativa

Por último, cabe decir que, dentro de los estudios de Lingüística, existe el concepto de performatividad como una expresión que implica una acción, es una propuesta de John L. Austin, donde señala como verbos como jurar, declarar, bautizar producen una oración que transforma el presente, crea una nueva realidad (Conde-Salazar, 2012). Asimismo, el término performativo, se identifica como una derivación del neologismo inglés *to perform*, relativo al sustantivo acción, se le reconoce la traducción al castellano como realizativo a Carrió y Rabossi, traductores de la obra de Austin (Torre, 2004). El concepto de Austin no es utilizado en este ejercicio investigado, pero ha de comentarse para fines de evitar diferencias argumentativas en los lectores.

4. ENSAMBLE Y DISEÑO METODOLÓGICO

En el presente capítulo se desarrollan los aspectos relacionados con el diseño de la investigación, la descripción acerca de delimitación de la población y muestra de estudio, el perfil de los ciclistas participantes. Se delimita también el espacio al que se le denomina Mesa de Otay, sede de los grupos y paseos ciclistas considerados en este proyecto, cerrando con una descripción de los instrumentos de recolección de información y las técnicas de análisis aplicadas.

4.1. Naturaleza de la investigación: implicaciones metodológicas

Esta investigación se circunscribe dentro de un enfoque fenomenológico, multifacético en el sentido de poder observar una experiencia desde diversos ángulos y multirelacional, no circunscritos en una estricta secuencia, sino más bien, enfocándose en las formas como suceden y sus interdependencias.

Tabla 2. Comparativa de los alcances de los enfoques de investigación

Preguntas	Postulados enfoque positivista	Postulados enfoque fenomenológico
I. ¿Cómo funciona el mundo?	Realidad es una. Puede ser estudiada en cada una de sus partes, dividiéndola en forma cuidadosa.	Existen múltiples realidades. Estas son construcciones sociológicas interconectadas. Estas realidades solo pueden entenderse de esa manera.
II. ¿Qué relación existe entre el investigador y el objeto de estudio?	El investigador puede apartarse por completo del objeto de estudio. Es posible ser totalmente objetivo.	El investigador y lo que se pretende conocer se constituye como una interdependencia.
III. ¿Qué papel juegan los valores en la tarea de entender el mundo?	Los valores pueden ser inhabilitados en función de lograr el conocimiento.	Los valores median y dan forma a lo que es entendido.
IV. ¿Pueden establecerse elementos causales?	Un evento precede a otro evento, puede resumirse que uno es la causa de otro.	Los eventos se co-constituyen entre si mismos. Existen relaciones multidireccionales que pueden ponerse de manifiesto.
V. ¿Qué posibilidad existe de generalizar los resultados?	Los resultados obtenido en cierto tiempo y espacio pueden ser generalizados.	Solo explicaciones tentativas son posibles para cada tiempo y espacio.
VI. ¿Cómo contribuye esta investigación al conocimiento?	Generalmente, se busca comprobar una proposición.	Generalmente, busca descubrir nuevas proposiciones.

Fuente: Basado en Maykut & Morehouse, 2005, adaptado de Lincoln & Guba, 1985.

Maykut & Morehouse (2005) determinan lo fenomenológico como un paradigma alterno al paradigma positivista vigente, la manera en que entendemos la naturaleza afecta directamente la forma en que nos observamos y nos conducimos en relación a ese conocimiento. Estos autores resumen una serie de postulados que clarifican qué perspectiva adquiere el mundo, cómo trabaja en función de la mirada positivista y fenomenológica (véase Tabla 2).

En este proyecto se adopta una metodología mixta, sin embargo, tradicionalmente el enfoque positivista tiende a resolver sus cuestionamientos con técnicas cuantitativas, mientras que el fenomenológico tiende a las técnicas cualitativas, así, lo cualitativo busca patrones resultantes a partir de los datos obtenidos; lo cuantitativo hace una construcción hipotética a partir de la cual prueba los datos obtenidos, resume Maykut & Morehouse (2005).

La discusión del trasfondo de la fenomenología es amplia como corriente filosófica y por sus implicaciones como método, ahora bien, enfocándonos en el entendimiento de la ciudad, es posible sostener una postura que ubica al espacio urbano como un fenómeno cambiante y dinámico; trascendiendo a sus cualidades geométricas y tangibles, por ejemplo, la plaza, la calle, el parque se observan fuera de propiedades mensurables y físicamente descriptivas (Gutiérrez, 2015). Es válido plantear una propuesta multidisciplinaria en la selección de las metodologías, desde disciplinas como ciencias sociales, geografía humana, psicología y antropología, define Gutiérrez (2015).

Los abordajes positivistas de los fenómenos urbanos están siendo rebasados por las realidades y las situaciones que no pueden entender o resolverse en lo mesurable, no obstante, el estudio de la ciudad multifacética se queda también en términos poco legibles para los urbanistas y tecnólogos. Este proyecto de investigación encuentra una oportunidad para comentar criterios de diseño urbano desde el entendimiento de las prácticas, tácticas y actos performativos de los participantes de los paseos ciclistas en la ciudad fronteriza de Tijuana, México.

4.2. Apunte metodológico

Se hacen esta parte anotaciones sobre la selección de las técnicas de recolección de investigación, el perfil de los participantes y los criterios para el análisis de la investigación.

4.2.1. Estudios socioespaciales y algunas anotaciones sobre movilidad

De acuerdo a la conceptualización del paradigma de Kuhn (1991, citado en Miglioli & Szejer, 2015) existe toda una constelación de creencias, valores y técnicas que comparten las comunidades científicas. Mas aún, la comunidad científica determina cuáles son los problemas que hay que abordar, cómo deben ser abordados, qué métodos y técnicas, etc.; los planteamientos de los enigmas por resolver finalmente basados en el propio paradigma (Miglioli & Szejer, 2015).

Hablar de los estudios socioespaciales, como es el presente, lleva a idear desde qué campo disciplinar se puede abordar. Una consideración es diseñar el proyecto de investigación desde la transversalidad, lo socioespacial se interesa por problemas de investigación que requieren muchas veces dejar la certeza de cierto territorio disciplinar para abrirse al diálogo y la transformación (Piazzini, 2004, citado en Piazzini 2011). Los estudios socioespaciales comparten con los estudios culturales, la convicción de que lo cultural o espacial no son ámbitos que deben encasillarse, incluso aludiendo a la geografía, la ciencia de lo espacial, de acuerdo a Piazzini (2011).

Pese a la costumbre académica de diferenciar lo social y lo natural, como si el mundo estuviera dividido así, estos no son dominios dados de la realidad ¿Qué pasa si lo que se quiere conocer, comprender o explicar se encuentra en medio de estas divisiones, en el territorio fronterizo en donde habitan aquellos híbridos que son herencia del pensamiento dual de la modernidad? La respuesta es mantener una crítica simétrica de lo natural y lo social dados y preexistentes, pero también al tiempo y las materialidades como simples subproductos, expresiones o reflejos de estos dominios (Piazzini, 2011). Dicho en forma práctica:

Así, desde los estudios socioespaciales se comienzan a trabajar en una perspectiva crítica, más integrada los modelos de planeación y ordenamiento territorial, urbano y regional, así como a prácticas sociales e institucionales relacionadas con las memorias y la consagración de los patrimonios (Piazzini, 2011).

Se define entonces que este ejercicio investigativo tiene un enfoque socioespacial, considera la realidad y la vivencia de la ciudad por las personas, los colectivos, a través de prácticas espaciales temporales, diversas, reproduciendo el espacio y constituyendo un cúmulo de dinámicas particulares, espaciales y materiales que pueden llegar a ser transformadoras. Por ejemplo, existen acercamientos a las prácticas urbanas observadas desde la esfera microurbana y la vida práctica, lo cotidiano de las personas, sumando sus acciones e

imaginarios, fuera de las variables estructurales tradicionales, como ingresos, género, ocupación, etc., por ejemplo, los abordajes dados a partir del enfoque de la construcción social del territorio de Lindón (2002).

Girando la perspectiva hacia los análisis geográficos a pequeña escala, Batty (2005) resume el énfasis que éstos otorgan a la disposición estructural de los objetos y cómo éstos se mueven en el tiempo y el espacio; cambios que en perspectiva son ocasionados por varios factores. El autor indica a su vez, la existencia de un movimiento rutinario, estos sistemas están energizados, hasta vivos si se quiere. Como observadores dentro de la escena debemos tener un enfoque dinámico, más que estático; las interacciones resultan de la articulación de los objetos más que por la inserción del sentido de movilidad, los entornos se vuelven importantes. Los movimientos cubren procesos de diferentes tiempos y velocidades, de lento (años) a rápido (minutos y segundos); en escala humana, las interacciones ocurren sobre áreas de diversos tamaños y cada una implica diferentes dinámicas, propósitos y objetivos.

En este proyecto de investigación resalta la búsqueda de los vínculos de las cosas que suceden mientras los ciclistas ruedan, los aprendizajes y la exploración de sus límites; existe el movimiento y sus diferentes velocidades en el espacio constituido como escenario urbano, aquí se mueven personas, y como indica Batty (2005) los estudios espaciales también consideran interacciones basadas en el movimiento de ideas.

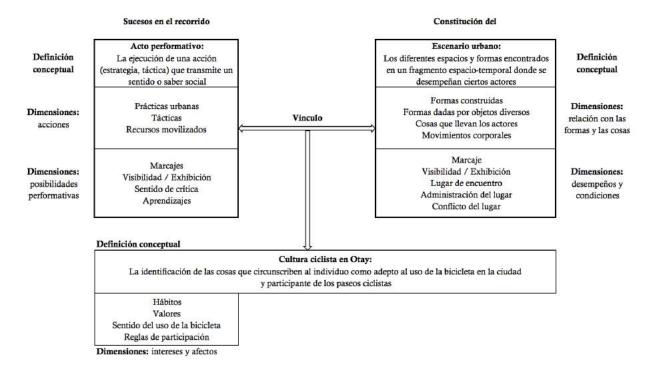
La visión clásica de la etnografía también ha virado hasta concebir la etnografía multisituada, estudios donde los sujetos principales son los peatones y/o ciclistas que han planteado desafíos metodológicos para lograr registros de las dinámicas de los movimientos. Yarad (2016) recoge algunos formatos de observación, como el «seguir a la gente» o «caminar con él», definidos por Marcus y Urry, moverse con o dentro de las formas de movimiento del usuario; la etnografía multisituada es desde lo virtual, con ayuda de aplicaciones, el desarrollo informático como un factor de cambio de paradigma. Este tipo de metodología observacional móvil ayuda a construir relatos sociales capaces de recuperar la riqueza cotidiana, se puede capturar y gestionar esa información cambiante (Yarad, 2016).

Ante el marco de la realidad de la ciudad y el movimiento, se suma una reflexión de Urry (2003 citado en Jirón, 2009) los desplazamientos en la ciudad no han sido debidamente investigados, la economía y el transporte examinan simples categorías de viaje, no obstante, entender esas conexiones obliga a concentrarse en la experiencia más que en la movilidad, pues la movilidad es un medio para lograr actividades basadas socialmente y no el objetivo de tales actividades. Urry (2003, citado en Jirón, 2009) caracteriza a estas investigaciones categóricas enfocadas en los viajes, como a-móviles: pues apartan el

cómo la vida social supone los movimientos actuales y los imaginados también, de las personas de un lugar a otro lugar, de personas a personas, evento a evento.

4.2.2. Operacionalización de conceptos

El desarrollo de esta investigación está basado en la revisión de tres dimensiones conceptuales, la cultura ciclista, el acto performativo y la constitución del escenario urbano. A continuación, se describe cada uno de éstos, considerando las dimensiones a medir, en función del marco teórico desarrollado (Esquema 3). Al objetivo de indagar acerca del proceso de mediación a través de las prácticas y las tácticas urbanas en el escenario urbano, se precisó caracterizar a los ciclistas participantes de Otay desde sus intereses y aspiraciones ciclistas.



Esquema 3. Síntesis de la revisión conceptual y sus dimensiones

Fuente: Trejo, 2017

4.2.3. Población de estudio

Los grupos o colectivos ciclistas son una población difícil de definir en términos cuantitativos, no existe un conteo oficial de cuantas personas participan en los paseos urbanos, los grupos se pueden constituir de manera informal a partir del interés compartido de realizar un recorrido urbano; algunos de los participantes

de los paseos están relacionados con ciclismo de competencia en ruta o de montaña. Los grupos ciclistas considerados en la investigación son agrupaciones legalmente constituidas.

En la fase de investigación exploratoria del proyecto se identificaron los grupos y colectivos, así como los paseos urbanos ciclistas que recorren la ciudad de Tijuana, a partir de ello, se valoraron criterios de antigüedad del paseo, el itinerario, la frecuencia y el reconocimiento de la ciudadanía en general. Se encontró que los paseos suelen relacionarse a una persona, un grupo de personas o colectivos, con etiqueta de iniciador o a quien se le reconoce que hace la invitación al paseo, ahora bien, la familiaridad y la apertura de los grupos respecto a recibir nuevos ciclistas, con la excepción de los que catalogan a la ruta como intermedia o avanzada por la exigencia física, hace posible que cualquier ciclista participante realice la invitación a unirse al paseo.

Los paseos al depender de la iniciativa voluntaria de una persona o un grupo de personas, tienden a desaparecer, a fusionarse, o en su defecto, perder la constancia en las convocatorias. Una nota respecto a las dificultades presentadas en la selección del paseo, se hicieron varios recorridos con diversos grupos de la ciudad, se había seleccionado el paseo *Giant Trip*, un paseo semanal familiar convocado por los propietarios y socios de una tienda de bicicletas y accesorios, sin embargo, la tienda se mudó al oeste de la ciudad y, el paseo cambió su punto de partida a la zona Centro de Tijuana, posteriormente desapareció, por lo que ya no pudo ser considerado en la investigación.

Los paseos ciclistas seleccionados para este proyecto tienen una antigüedad de más de dos años y son reconocidos por la comunidad ciclista de la Mesa de Otay, aquí se describen a continuación:

- Orgullosamente Pedaleando en Baja California (OPBC), liderado por Dante Pedraza, iniciador de los bicipriantes.
- □ *Otay Border Cycling* (OBC), liderado por Roberto Partida. OBC se representa también a través del grupo Otay en Bici, donde abandera paseos ciclistas con causas sociales.

Ambos grupos inician sus paseos en el Parque 1er Centenario, mejor conocido como Parque Telnor, por encontrar a un costado de las oficinas de la compañía Teléfonos del Noroeste. Su acceso principal es por la Calzada Tecnológico, en cierto tramo también denominada, Blvd. Alberto Limón Padilla, principal vía que atraviesa la Mesa de Otay de Este a Oeste.

4.2.4. Muestreo poblacional

Se utilizó el método de muestreo no probabilístico bola de nieve para seleccionar a los sujetos de estudio. Actualmente, no existe un censo, registro o control de los ciclistas urbanos o de los grupos que organizan paseos ciclistas por la ciudad. Cuando cierto tipo de población es difícil de localizar, este tipo de muestreo permite recolectar datos a partir de unos cuantos individuos y pedir a esos, que provean información para localizar a otros más (Babbie, 1998). Este también formalmente usado para la investigación cualitativa y aplicación de la técnica de entrevistas; es propio para poblaciones de individuos difíciles de numerar a través de otros tipos de muestreo (Snijders, 1992; Faugier & Sergeant, 1997 citados en Atkinson & Flint, 2001).

Uno de los aspectos a considerar en este tipo de muestreo es la identificación de personas claves (gatekeepers); a partir de ellos se crearán las cadenas de referidos, la selección de las personas claves depende de los fines del estudio. A partir de esto, es posible minimizar la situación de tener que hacer repetidas solicitudes para lograr la entrevista y tener bajos niveles de respuesta (Atkinson & Flint, 2001). Los sujetos de estudio considerados para la investigación fueron de sexo indistinto, mayores de edad, participantes en los paseos ciclistas con al menos tres meses de antigüedad de manera constante.

4.2.5. El ciclista de Otay, perfil participante en investigación

El perfil del ciclista participante se conforma así, el rango de edad predominante fue de 31 a 40 años con 36%, le sigue el rango de edad de 41 a 50 años y 51 a 60 años con 25% respectivamente. En cuanto a género, 58% de los participantes son *hombres* y 42% son *mujeres* (véase Gráfico 1).

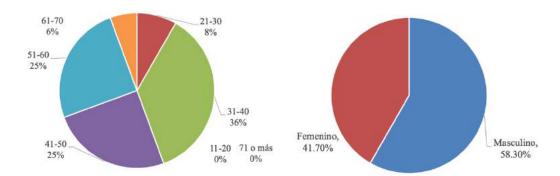


Gráfico 1. Rango de edad y género de los participantes ciclistas

Fuente: Elaboración propia, 2017

En relación a la antigüedad con la que se participa en los paseos ciclistas (véase Gráfico 2), el mayor porcentaje corresponde al rango de 5 a 10 años, 19%; 18% corresponde a la participación en los paseos ciclistas con 0 a 6 meses y de más de 2 años a 3 años. Cabe decir que la mención más de 10 años considera la participación en paseos. En cuanto a la frecuencia de asistencia a los paseos, 46% de los participantes lo hace de 4 a 8 veces al mes, 2 a 3 veces al mes, equivale a 18% y 14% de los participantes participa más de 12 veces al mes.

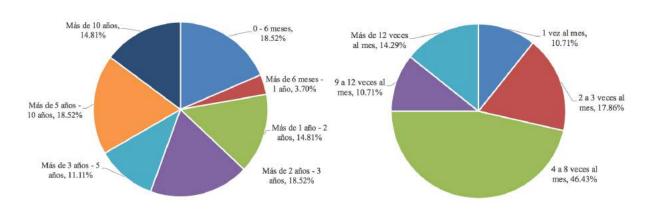


Gráfico 2. Antigüedad de participación en los paseos y frecuencia de la participación

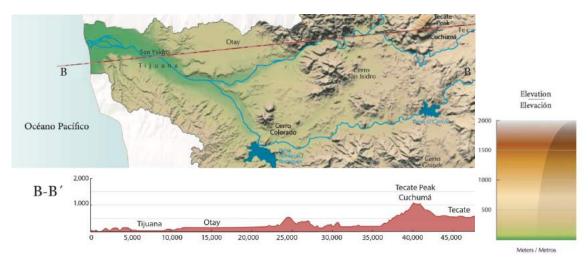
Fuente: Elaboración propia, 2017

4.3. El escenario urbano: la Mesa de Otay

Se consideró el punto de partida de las rutas de los paseos ciclistas, así como la propia referencia de los grupos identificados como de Otay, para considerar a la meseta de Otay como la zona de estudio principal, por su configuración topográfica esta gran explanada natural ofrece condiciones para la actividad ciclista, aunque los ciclistas están ajenos a los límites administrativos y geográficos por lo que las rutas que se extienden más allá de la meseta fueron igualmente observadas. La única condición para considerarlas es que mantengan el punto de partida original, el parque 1er Centenario o Telnor.

En general, la topografía de Tijuana es accidentada y con zonas de difícil acceso contrastando con la presencia de mesetas y valles de condiciones llanas; el traslado de una zona a otra en cualquier medio de transporte terrestre significa encontrar cambios bruscos de relieve. En la ciudad, la topografía es una restricción para la introducción de servicios y ciertos usos urbanos; el rango de pendientes varia del 0 a 35% según lo refiere el Instituto Municipal de Planeación de Tijuana (Ayuntamiento de Tijuana, 2002). En el Mapa 2 se muestra un plano topográfico y una sección para identificar la meseta de Otay, esta se encuentra en la cota promedio de 150-160 msnm, contrastando con el litoral costero de Tijuana con una altitud cercana

a los 0 msnm o los valles aluviales del arroyo Alamar y el río Tijuana, que son los límites naturales de la meseta al sur y este y, al oeste, respectivamente.



Mapa 2. Topografía de Tijuana y corte transversal de la meseta de Otay

Fuente: Trejo (2017). Adaptado de Department of Geography San Diego State University (2005).

La zona principal por donde ruedan los paseos ciclistas abarca los límites administrativos de la Delegación Mesa de Otay y Centenario (véase Mapa 3).



Mapa 3. Meseta de Otay y sus límites delegacionales

Fuente: Elaboración propia, 2017.

Como referencia urbana, Otay alberga equipamiento con servicio regional como: el Aeropuerto Internacional General Abelardo L. Rodríguez, la Central Camionera de Autobuses, el campus principal de la Universidad Autónoma de Baja California (UABC), dos unidades académicas del Instituto Tecnológico de Tijuana (ITT), campus Tomás Aquino, campus Otay y el Parque de la Amistad.

En cuanto a los mapas, se tuvo acceso a las publicaciones abiertas de los usuarios de las aplicaciones *MapMyRide* y *STRAVA*, señaladas por los propios ciclistas como las que comúnmente usan para hacer sus registros de rutas en tiempo real. Se consideraron paseos de los años 2014, 2015, 2016 y 2017 y la inclusión de todos los niveles de dificultad de los paseos, desde principiantes hasta avanzados.

Aunque el proyecto de investigación está conducido a entender la constitución del escenario urbano desde las formas urbanas, los objetos, los accesorios que llevan los ciclistas consigo y los marcajes, se consideró válido describir referencias urbanas principales con el fin de acercar al lector al conocimiento de las peculiaridades de la zona de estudio.

4.4. Técnicas e instrumentos de recolección de información

De acuerdo a Bernal (2010) la tendencia en la investigación es el diálogo entre enfoques, pues es difícil que un sólo método o técnica aporte información suficiente para la comprensión del objeto de estudio. La presente investigación utiliza métodos mixtos que son complementarios, considera una batería de técnicas e instrumentos para la recolección de datos que se resume en observación participante, redes semánticas naturales, entrevista semiestructurada, encuesta y cartografía colaborativa desarrollada a partir de la información geográfica voluntaria (véase Tabla 3).

Tabla 3. Resumen de las técnicas de recolección de información y los objetivos de investigación

Objetivos específicos Técnicas de recolección información 1) ¿Qué tácticas y prácticas se reconocen en este ejercicio de apropiación, al participar en un Entrevista / Encuesta recorrido ciclista en grupo?; 2) ¿Cómo se visibilizan los ciclistas en el desarrollo Entrevista / Encuesta de su práctica, desde la mirada performativa?; 3) ¿Qué aprendizajes se construyen en la cultura de Redes Semánticas Naturales los paseos ciclistas en su proceso performativo?; Entrevista / Encuesta 4) ¿Qué formas espaciales y objetos del escenario Redes Semánticas Naturales urbano son identificadas o llevados en la interacción Información Geográfica Voluntaria: cartografía colaborativa de los ciclistas durante su práctica?

Fuente: Elaboración propia, 2017

4.4.1. Observación participante

En la primera fase de investigación exploratoria se llevó a cabo un ejercicio de observación participante, se desarrolló a partir de ubicar en sitios de internet, específicamente páginas y redes sociales de los grupos ciclistas seleccionados, y los sitios donde se publican los avisos e invitaciones a los paseos indicando horas y días. Además del acercamiento a los puntos de partida de los paseos ciclistas que son representativos en la ciudad, se participó en los paseos mismos. En los grupos se logra identificar plenamente a los guías del recorrido, quienes son los que definen la ruta a seguir, debido a la tarea que desempeñan, se catalogan como individuos clave.

El proceso de observación debe ser claramente definido para fundamentarlo como tal, para ello se deben identificar los elementos que conforman el mismo, en principio determinar a los sujetos que se investigan, el objeto del estudio, los medios en los que se da la observación, los instrumentos a utilizar y el marco teórico del estudio (Cerda, 1998, citado en Bernal, 2010).

Dado que el recorrido ciclista está alienado a un movimiento constante, resultó complejo realizar notas durante el mismo. Se pudieron tomar algunas fotografías con teléfono celular y se indicaron notas al final del mismo en un diario de campo. Los resultados de las observaciones apoyaron lo sustentado en el marco

teórico para definir de las categorías conceptuales y dimensiones. Además, acompañó el desarrollo de la técnica de cartografía colaborativa al haber observado aspectos relacionados con las formas y los objetos relacionados del escenario urbano y los accesorios que llevan consigo los ciclistas.

4.4.2. Redes semánticas naturales

Se utilizó este modelo de asociación conceptual para lograr una aproximación de las ideas relacionadas con la cultura ciclista y las dimensiones del acto performativo, la selección obedeció a la idea de alejarse de las ideas preconcebidas que existen del *performance* ciclista y abrir paso a ideas francas y libres. La codificación se resolvió a través de la estadística que muestra los pesos semánticos y el tamaño de la red.

Las Redes Semánticas Naturales (RSN) permiten asociar significados y conceptos sobre alguna cosa. La técnica RSN posibilita el estudio de los significados que tienen palabras y expresiones en cierto grupo social (Hinojosa, 2008). Una de las ventajas que aporta es la construcción de manera natural de las taxonomías artificiales, que por lo regular son creadas por el investigador, son ahora construidas por el propio sujeto (Valdez, 1998 citado en Arellano, Chávez & Anguiano, 2012).

Sobre los aspectos técnicos para desarrollar el instrumento, Vera, Pimentel & Batista (2005) describen que debe diseñarse una primera parte, puede ser una página donde se recojan los datos personales de los sujetos que participen en la investigación, como edad, lugar de residencia, o lo que requiera la investigación; una segunda parte (en siguiente página) presentará las palabras estímulo-concepto, se sugiere presentar las palabras concepto en la parte superior vertical de la hoja y tener disponible diez líneas horizontales bajo cada concepto para que el sujeto escriba libremente las palabras que asocia con este. Otros autores como Hinojosa (2008) describen que las palabras estímulo pueden ser mínimo cinco palabras, pudiendo ser verbos, sustantivos, adjetivos, nombres, pronombres, pudiéndose omitir artículos y proposiciones.

Puede aplicarse en formato individual o con un grupo no mayor de 10 personas, para evitar que exista interacción excesiva que contamine y provoque sesgo en las respuestas; antes de iniciar el ejercicio se debe presentar un ejemplo a los sujetos para saber si comprenden las instrucciones del ejercicio y si no existen dudas (Vera *et al.*, 2005). Cabe resaltar la idea de que las personas participantes deben trabajar con asociación libre de palabras, fuera del pensamiento estructurado y reflexivo puesto que no se buscan definiciones conceptuales (Vera *et al.*, 2005).

4.4.3. Entrevistas

Los entrevistados considerados para este proyecto de investigación fueron los líderes de los grupos ciclistas y personas referentes en la cultura ciclista de Otay. Flowerdew & Martin (2005) definen la entrevista como una alternativa para tener un diálogo más que un interrogatorio; la intención es el entender las experiencias que otorgan sentido a la vida de las personas.

El cuestionario de la entrevista se aplicó mediante entrevista personal, se solicitó previo al inicio de la entrevista la autorización para grabarla en audio, algunas personas negaron la autorización y pidieron hacerlo en forma confidencial. La entrevista se diseñó como semiestructurada, que de acuerdo a Bernal (2010) otorga mayor flexibilidad en el formato, el orden y los términos para su realización.

4.4.4. Encuestas

Sobre la selección de los potenciales informantes, como se describe en el título muestreo del presente documento, se utilizó el llamado bola de nieve, con esto se logra que a partir de un individuo se pueda tener el contacto con otro que comparte la misma práctica espacial, para este caso, el rodar en un particular paseo ciclista.

La encuesta se considera una técnica para conseguir datos primarios de las personas, los datos obtenidos para este ejercicio correspondieron a datos relacionados con actitudes, opiniones o creencias, una de las categorías de información dadas por Flowerdew & Martin (2005). De acuerdo a los mismos autores, es preciso considerar un cuestionario piloto donde ya se incorporen aspectos de diseño, formato, longitud, seriación y la clasificación de las preguntas de acuerdo a los objetivos de la investigación. El cuestionario fue autoadministrado y se aplicó cara a cara.

4.4.5. Diseño de cuestionario

El cuestionario consiste en un conjunto de preguntas diseñadas para medir una o más variables (Hernández, Fernández & Baptista, 2010), en esta investigación se consideraron preguntas cerradas, donde se les presentaron a los individuos posibilidades de respuesta previamente definidas, presentándose los casos de variables dicotómicas o de opción múltiple; las respuestas se precodificaron para posterior análisis en función de escala de actitud o escala de medición ordinal, según el caso. También se diseñaron preguntas basadas en palabras estímulo-concepto de la técnica de Redes Semánticas Naturales.

La codificación de preguntas abiertas se realizó a partir de la creación de categorías semánticas de análisis que fuesen mutuamente excluyentes, además de la medición de frecuencia. Define Hernández *et al.* (2010)

este ejercicio como una actividad similar a cerrar una pregunta abierta de la prueba piloto pero donde se espera un producto diferente.

De acuerdo a lo especificado por Hernández *et al.* (2010), el cuestionario se estructuró de la siguiente manera: *1)* portada; *2)* introducción; *3)* instrucciones; *4)* agradecimiento final. En la portada, se incorporó un elemento atractivo de identificación; para la introducción, se indicó el propósito general del estudio, datos de quien lo aplica, una serie de instrucciones iniciales y la incorporación de cláusula de confidencialidad y un agradecimiento; respecto a las instrucciones dadas en el cuerpo del cuestionario se utilizaron fuentes diferentes o emplearon cursivas para distinguir del enunciado de la pregunta y las respuestas; finalmente, se concluye con un agradecimiento por el tiempo y las respuestas otorgadas.

4.4.6. Información geográfica voluntaria: cartografía colaborativa

El mapeo colaborativo es una técnica de recolección de información que ha dado un giro sustancial en la última década, a partir del uso de los teléfonos móviles y otros dispositivos de mapeo capaces de producir geodatos, convirtiendo al ciudadano ordinario en un neogeógrafo (See, Fritz & de Leeuw, 2013). Es una nueva expansión tecnológica que sale del ámbito de las ciencias para dirigirse a prácticas sociales que los dispositivos vinculan a internet, sucede a la par de la aparición de la Web 2.0, facilitadora del trabajo colaborativo, que permite la aparición de los geógrafos voluntarios a nivel global (Buzai, 2014). Técnicamente al mapeo colaborativo se le denomina también Información geográfica voluntaria, IGV, traducción de *Volunteered Geographic Information*, VGI.

Originalmente se trató de obtener mapas a partir del método tradicional, utilizar mapas impresos a escala y superponer a la cartografía, papel transparente (vegetal) para permitir la incorporación de diferentes niveles de información, de acuerdo al Manual de Mapeo Colectivo de Ares & Risler (2013), la técnica se complementaría con el uso de iconografía, códigos de colores por temática y en función de criterios de percepción, por ejemplo, verde asociado a espacios arbolados; también el uso de indicadores o flechas para señalar áreas o demarcar límites. A partir de realizar algunas pruebas se encontraron aspectos técnicos que sortear, como las escalas de los mapas resultando que las rutas ciclistas se extendían por varios kilómetros, la legibilidad del mapa a partir de la escala resultó también un contratiempo; los ciclistas se mostraron más abiertos e interesados en compartir datos generados a través de sus dispositivos en aplicaciones como: STRAVA o *MapMyRide*, aunque si hubo un par de excepciones que prefirieron mantener el anonimato de su usuario en las aplicaciones y trabajar en formato impreso.

Los datos obtenidos fueron de muy buena calidad, las rutas contienen el polígono del recorrido, duración, velocidad promedio y perfil topográfico, también contienen anotaciones libres de los usuarios ciclistas, imágenes anexas y se puede conocer a otros usuarios que participaron del mismo recorrido. La ventaja operacional de acceder a estos mapas digitalizados es su base georeferenciada y la notación del tiempo real. Curtis (2016) enfatiza que el software de Sistemas de Información Geográfica (SIG) e incluso la disponibilidad de aplicaciones como *Google Earth* totalmente compatibles con la información geográfica (en formato vectorial) producida por voluntarios posibilita al investigador a realizar un análisis más rápido y el poder comparar con otras capas de información.

La información no solamente está disponible en las aplicaciones de registro de actividad física o deportiva, también son compartidas por los usuarios en aplicaciones de mensajería instantánea o redes sociales, como *WhatsApp* o *Facebook* acompañados de comentarios u otras informaciones. Estos datos adicionales que contienen información espacialmente relevante, a la que se accesa en forma indirecta, se les denomina datos incidentales (*incidental data*); esa información se puede encontrar también en blogs, foros, *Twitter* y otras plataformas similares; el desafío para el investigador es integrar estos datos provenientes de diversas fuentes bajo este modelo de Información Geográfica Voluntaria (See, Fritz & de Leeuw, 2013).

Los ciclistas usan estas aplicaciones basadas en plataforma de diseño muy amigable como *Google Maps*. Los resultados se comparten con amigos y visitantes de las redes ayudando a transmitir conocimiento de lugares y espacios (Turner, 2006 citado en Haklay, Singleton & Parker, 2008). El mapa colecciona tiempos, cambios topográficos, velocidades y anotaciones de las vicisitudes encontradas.

4.5. Técnicas de análisis

A continuación, se describe en forma breve las consideraciones para el análisis de la información obtenida de los diversos instrumentos y sus fases.

4.5.1. Análisis de las redes semánticas naturales

El tratamiento estadístico de las Redes Semánticas Naturales (RSN) implica la medición de la relación de las palabras escritas por los sujetos, se construye una tabla por cada palabra estímulo-concepto, a continuación, se hace una lista de las palabras mencionadas, a la derecha habrá diez casillas para registrar la jerarquía dada; el valor semántico de la jerarquía 1 es 10, de la jerarquía 2 es 9 y así sucesivamente (Hinojosa, 2008).

En la red semántica se pueden calcular dos valores principales (Hinojosa, 2008):

- i) Medición del valor J, es el total de palabras definidoras por los sujetos. En resumen, es el tamaño de la red.
- ii) Medición del valor M, indicará el peso semántico de cada palabra definidora. Se multiplica la frecuencia de mención de la palabra por la jerarquía dada.

Al finalizar con las mediciones se toman las diez palabras definidoras con mayor valor M y se dice que este grupo, denominado SAM (*Semantic Association Memory*), es el que otorga significado a la palabra estímulo-concepto; a partir del cual se hacen comparaciones y correlaciones posteriores entre los grupos estudiados (Hinojosa, 2008).

4.5.2. Análisis de preguntas

Los mensajes recibidos en las preguntas abiertas se analizaron de manera categórica, uno de los análisis realizados en la información recabada fue a través de la creación de categorías semánticas a partir de las dimensiones definidas en la operacionalización de variables. En el cuestionario se consideraron también preguntas cerradas para definir el perfil del ciclista participante, tales como: edad, género, antigüedad en la participación de paseos ciclistas, número de veces que participa por periodo de tiempo, por mencionar algunos, para ello se consideró una escala de rangos categóricos para que el usuario seleccionara el que corresponde a su situación.

En general, de acuerdo a Schmidt (2004), el análisis de las entrevistas semiestructuradas se puede realizar en cinco fases: 1) revisión repetida del material para la formación de las categorías de análisis, 2) organización de las categorías en una guía de codificación, 3) codificación del material, 4) cuantificación de los resultados de la codificación, y 5) interpretaciones detalladas de los casos.

En la primera fase, las entrevistas deben ser transcritas y posteriormente leídas en forma repetida, el objetivo es encontrar en cada entrevista los tópicos principales y otros aspectos individuales que se relacionen; es posible que se pueda identificar más de un tópico o aspecto, debe evitarse leer de manera simple las respuestas, identificarse en qué momento los entrevistados comienzan a usar los términos que les fueron cuestionados, qué les significan, qué otros aspectos complementan su respuesta, cuáles se omiten y cuáles nuevos conceptos aparecen; en esta fase no deben compararse las respuestas de las entrevistas, solamente marcar similitudes y diferencias (Schmidt, 2004). El mismo autor define que a partir de los tópicos encontrados y los previamente desarrollados debe crearse un sistema analítico de categorías.

En la segunda fase, debe realizarse una descripción detallada de cada categoría formulada y hacerse pruebas con algunas entrevistas para afinar las categorías y cada una de sus variantes (Schmidt, 2004). En la tercera fase, cada entrevista es codificada en función de las categorías de análisis, una nota relevante del autor para diferenciar esta fase de la anterior, es como las categorías de análisis fueron construidas a partir del material y ahora son aplicadas al material (Schmidt, 2004). Por último, el autor indica la opción de tener como material de apoyo, hojas de evidencia de la codificación, indicando el número de página y línea del texto de la entrevista que corresponde a lo evaluado.

En la cuarta fase se busca la cuantificación de los resultados encontrados en la codificación, una manera de presentar información es formato tablas, con las frecuencias de análisis por categoría, no es el resultado en sí mismo, pero otorga información sobre la base de datos; para las categorías principales, se puede presentar una tabla de resultados general, donde las filas presenten los casos y cada columna los resultados del análisis por categoría (Schmidt, 2004).

La última y quinta fase obedece a cumplir la meta del análisis, la contrastación y revisión de las hipótesis y la potencial consideración para construir nuevas teorías (Schmidt, 2004).

4.5.3. Análisis cartográfico

Los puntos geográficos identificados por los ciclistas en la cartografía colaborativa y los mapas creados desde las aplicaciones de sus móviles (extensión .gpx) fueron integrados a un *software* de Sistemas de Información Geográfica (SIG). Algunos mapas que fueron compartidos como imagen se trazaron en la plataforma *Google Earth* para después ser exportadas a la plataforma SIG (extensión .kml). El resto de la información, es decir, las incidencias textuales presentadas a través de palabras o frases, se trabajaron con la técnica de análisis de contenido, el mismo ejercicio que para las preguntas abiertas. El uso de SIG permitió incorporar, una vez obtenida la información desde los sujetos, capas de polígonos de administración urbana y datos de orden urbano que se consideraron pertinentes respecto a los resultados de la investigación.

5. VÍNCULOS PERFORMATIVOS: VISIBILIZACIÓN, COMUNICACIÓN Y APRENDIZAJE

Este capítulo tiene el propósito de presentar los resultados de los análisis de la información que los actores emitieron a partir de las entrevistas, encuestas y la aplicación de las redes semánticas naturales, como una técnica innovadora para buscar alejar al investigador de las ideas preconcebidas asociadas a los ciclistas urbanos y permitir la creación natural de categorías de información, trabajando con las bases metodológicas del análisis de contenido semántico. Se incorpora también el análisis de la información geográfica voluntaria o cartografía colaborativa, del cual resultaron mapas, secciones topográficas, registros de actividad en redes sociales, producidos por los propios ciclistas.

En el primer subtítulo se describe la cultura ciclista de Otay con enfoque en los grupos Orgullosamente pedaleando en Baja California (OPBC) y *Otay Border Cycling* (OBC) incorporando primeras impresiones sobre las actitudes y valores asociados a la práctica y las preferencias de ir en uno u otro paseo. Enseguida, se describe el marco para la acción, los cuatros aspectos del escenario urbano, *a)* formas urbanas; *b)* formas temporales diversas; *c)* objetos que llevan los actores y, *d)* los movimientos corporales de los participantes, a partir de Lindón (2010). El último subtítulo presenta los resultados del abordaje de los actos performativos desde el concepto de Wolfrum (2013), mostrando el cúmulo de prácticas y tácticas urbanas descritas por los propios actores, estas últimas definidas por el concepto de urbanismo táctico, definido por el organismo *Streets Plans Collaborative*. El eje es comprender el vínculo performativo de los ciclistas con el escenario urbano a partir de tres posibilidades, visibilización, comunicación y aprendizaje.

5.1. Cultura ciclista en Otay

Los incentivos para la formación de los grupos ciclistas, sus intereses y aspiraciones, su evolución y los aspectos referentes al diseño de la oferta de sus paseos urbanos bicicleteros en la zona de Otay constituyen una base para entender la cultura ciclista local. A su vez, los grupos ciclistas han constituido un lenguaje propio y referencias para enunciar su estrategia y su llamado a la acción. En este capítulo se revisan las palabras que usan para definir su actividad, se revisa las maneras en que ellos autodefinen el andar en bicicleta y los valores asumidos o vinculados a sus expresiones en el marco performativo.

5.1.1. ¿Cómo es la cultura ciclista?

Entender el fenómeno del ciclismo urbano desde la perspectiva de la cultura ciclista, es una manera de comprender el rol del espacio intrínsecamente relacionado a lo discursivo y a los significados (Pelzer, 2010). Conocer otras variables más allá de las relacionadas con la infraestructura física, ayuda a romper los

paradigmas de movilidad, desde los cuales se piensa incrementar el uso de la bicicleta solamente como una solución sustentable de transporte en la ciudad o como una práctica que favorece la salud (Pelzer, 2010). Los grupos ciclistas congregan intereses que se adaptan a un estilo de vida donde la bicicleta toma un papel notable. En Otay es manifiesta una evolución en los grupos ciclistas respecto a sus fines e intereses, su permanencia está ligada a la existencia de líderes capaces de sostener la periodicidad de las convocatorias y el formato de rutas basadas en objetivos claros, tal es el caso de Roberto Partida y Dante Pedraza que han posicionado a través de las asociaciones que lideran, la oferta de paseos en la zona de Otay y ha influenciado la formación de otros grupos con tácticas urbanas similares, permeando una cultura del ciclismo urbano con ecos en toda la ciudad.

5.1.1.1 Inicios de los grupos ciclistas en Otay

Existe un reconocimiento generalizado al grupo Ciclopista Tijuana como el iniciador del movimiento ciclista en la ciudad de Tijuana. Algunos de los que pedaleaban con Ciclopista en la zona del Río consideraron iniciar recorridos en otros lugares; en 2011, en la meseta de Otay se creó el grupo con las siglas OPBC denominado Otay *Paradise Bike Crew*, este grupo también estaba asociado al nombre de Otay en bici, que de acuerdo a lo indicado en su descripción de la página de *Facebook* (https://www.facebook.com/otay.enbici.7/) se cataloga como un proyecto no lucrativo con fines de promover la movilidad en bicicleta.

La dinámica de los paseos en el periodo de lunes a viernes en la zona de Otay es en horario nocturno aproximadamente después de 7:00 p. m., tanto OPBC y OBC, así como otro par tienen como punto de reunión y de salida el parque Telnor. Los fines de semana puede haber recorridos para conmemorar algo, ir a lugares diferentes, incluso más lejanos, en relación a las rutas en los días laborales, son invitaciones especiales las cuales establecen claramente el nivel técnico y físico de los ciclistas que quieran unirse.

Respecto a la afluencia de participación, los mismos ciclistas y líderes del grupo ciclista, la participación aumenta en los periodos no invernales, puesto que la temporada invernal coincide con la temporada de lluvias y una baja en la temperatura media, lo que vuelve la actividad menos atrayente o segura, sin embargo, de acuerdo al acceso que se tuvo a los datos de las rutas mapeadas por los ciclistas a través de sus aplicaciones móviles, se puede evidenciar la continuidad de los paseos en los periodos invernales (véase Imagen 2).



Imagen 2. Paseo ciclista en Otay promovido por Otay en Bici en 2015

Fuente: Comunicación personal, Otay en bici, 14 julio 2015

Sin un mínimo de participantes da inicio un paseo, es el guía el sujeto principal a dirigir el evento. OPBC reporta que ha tenido de 80 a 100 participantes en la noche en Otay:

[...] Como se han separado los grupitos, ya los grupos cuentan como con 20, 25, ha bajado el número, pero eso es bueno. Mucha gente [...] porque ni un sólo grupo tiene toda la gente y somos muchos ciclistas en diferentes zonas de la ciudad (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

Asimismo, de acuerdo a un integrante de OBC (García & Maravilla, 06 abril, 2016):

De asistencia normalmente vienen 40 a 60 personas, hacemos eventos especiales [...] casi cada tres meses se hace la *vuelta a Tijuana*, recorremos [...] entre 85 y 100 km, salimos de Playas [...de Tijuana...], salimos a las ocho de la mañana y llegamos a las tres de la tarde, recorremos todo lo que es la ciudad y convivimos con otros grupos (véase Imagen 2).

Solamente como una referencia de la participación de los ciclistas en estos paseos, el grupo Ciclopista Tijuana, iniciador de los paseos urbanos en la ciudad llegó a realizar paseos con alrededor de 300 a 400 ciclistas, según manifiesta Ulises Roma (comunicación personal, 13 de abril 2017), uno de los líderes actuales del grupo (véase Imagen 3 y 4).



Imagen 3. Paseo de miércoles promovido por Ciclopista Tijuana en junio 2013

Fuente: Delgado (19 junio 2013).



Imagen 4. Paseo del décimo aniversario Ciclopista Tijuana en febrero 2015

Fuente: Vas (22 febrero 2015).

5.1.1.2. Orgullosamente pedaleando en Baja California

Una referencia que podemos encontrar de este grupo, además de los relatos compartidos y de observar la

manera en cómo viven la experiencia, es la información descriptiva encontrada en su muro:

Bicipriantes Otay nace de la inquietud de los miembros de OPBC para abrir un espacio para gente

con deseo de pasear en bicicleta pero que todavía no se sienten seguros de unirse a un grupo de

gente que ya tiene tiempo en la actividad ciclista. [...] Si vives por el área de OTAY y tienes el

deseo de subirte a la bici en un ambiente tranquilo y de aprendizaje te invitamos a unirte a nuestro

grupo y lo que es mejor es GRATIS. (https://www.facebook.com/Bicipriantes/).

Cabe decir que esta es la página abierta de la organización, al realizar el paseo con ellos se suma la

posibilidad de ser invitado al grupo cerrado OPBC Bicipriantes. Como una referencia de liderazgo, entre

los grupos ciclistas Dante Pedraza es conocido como El Coman-Dante.

El líder fundador de OPBC, originalmente llamado Otay Paradise Bike Crew es Roberto Partida, Robie,

«El grupo va creciendo en número de miembros y surgen diferencias administrativas razón por la que se

retiran algunos miembros del grupo» (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016). Después

de una disputa legal, Dante Pedraza legitima el derecho de usar las siglas OPBC, el grupo busca un nuevo

nombre en español siendo denominado Orgullosamente Pedaleando en Baja California y conformado como

una asociación civil.

Uno de las acciones de educación en el uso de la bicicleta iniciada por Pedraza fue adoptada también por el

nuevo OPBC, el realizar recorridos para los bicipriantes, los iniciados en el aprendizaje en el uso de la

bicicleta, pensado como una escuela con tres niveles: principiantes, intermedios y avanzados. El origen del

término lo relata Dante Pedraza:

En Rosarito [...cabecera del municipio Playas de Rosarito...], la compañera Esperanza Valdés, una

ciclista de hace muchos años, ella empezó un grupito, le puso el nombre de Bicipriantes en Rosarito,

de hecho, puedes encontrar Bicipriantes Rosarito en Facebook. [...] Yo pedí permiso a la maestra,

allá en Rosarito y le dije que si me permitía ponerle a los Bicipriantes de Otay dijo [...] claro,

adelante. (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

82

En suma, es la palabra bicicleta más el término principiante. Actualmente, pasean, como el líder mismo lo define, tres días a la semana y cada día es un nivel diferente, avanzado, intermedio y los bicipriantes.

5.1.1.3. Otay Border Cycling

Roberto Partida, Robie encabeza actualmente el grupo *Otay Border Cycling* (OBC), al 2017 cumple poco más de cinco años de existencia, se autodenominan como la principal agrupación ciclista en Mesa de Otay (https://www.facebook.com/OtayBorderCycling/), una descripción corta y categórica. Abren la invitación a la comunidad a participar de sus paseos, en una entrevista de radio local ponen de manifiesto sus maneras y su apertura:

Lo único que ocupas, primero que nada, es ganas de venir [...] bicicleta, ya casi ahorita no es tan importante la bicicleta, aquí te puedes acercar y nos puedes decir ¡hey! quiero incursionar en esto, pero no tengo bicicleta y te prestamos una, un casco, te orientamos de repente en, sabes que, vente a un *raite* un poquito más leve (García & Maravilla, 06 abril, 2016).

El grupo OBC adopta las funciones de educación para ciclistas y oferta recorridos de bici-escuela. Existe también la definición de niveles donde los asistentes pueden elegir en función de conocer su capacidad física y su habilidad para andar en bicicleta. Una frase que engloba la propuesta de intentar subir a la bicicleta se resume en la siguiente opinión «[...] traten de hacer traslados en bicicleta, traslados menores de cinco kilómetros y vean la diferencia de palpar la ciudad de cerca en cámara lenta, y no en el auto o en el transporte público» (García & Maravilla, 06 abril, 2016).

Por su parte, a la fecha sigue existiendo el grupo de Otay en bici (https://www.facebook.com/OtayEnBiciOficial) asociado a OBC y enfocado a convocar a paseos de fin de semana con ciertas temáticas o relacionado con fechas conmemorativas no necesariamente concernidas a la idea de la movilidad en bicicleta.

5.1.2. Distinguirse por la elección y el sentido de la práctica

En este espacio se cuestiona una serie de aspectos prácticos como las preferencias para elegir un paseo, cómo participar de una convocatoria de paseo, cuáles son las maneras en que los ciclistas se refieren al conjunto de prácticas y tácticas y la definición de las actitudes y valores. Al final, desciende sobre un campo de aproximaciones de los idearios, las aspiraciones y el significado de andar sobre una bicicleta.

5.1.2.1. Pedalear ¿hasta dónde, desde dónde, qué día?

Un inicio singular del *performance* de los ciclistas puede situarse en el momento donde se está dispuesto a participar de esta experiencia. Conocer los días y momentos en los que alguien se puede unir a un paseo ciclista depende de consultar las páginas de los grupos ciclistas disponibles en *Facebook*. Como antecedente, en el año 2011 y 2012 los principales grupos con paseos se publicitaban en folletos y gacetas comerciales de circulación local, éstos materiales estaban enfocados en informar y orientar a los turistas y a los ciudadanos en general en qué actividades se podían hacer en la ciudad incluyendo la actividad de andar en bici. Bajo el título Paseos Ciclistas en Tijuana aparecía una lista que indicaba el día, el nombre del paseo, el lugar de inicio y el nivel, en ocasiones haciendo alusión a la cantidad de kilómetros por recorrer (véase Imagen 5).

En los actuales perfiles de *Facebook* de los grupos OPBC y OBC (véase Imagen 6) aparecen las invitaciones a unirse a las rodadas. La invitación puede darse a través de un *post* breve con una descripción del nivel del paseo; otra opción es un *post* que incluya una imagen de un mapa o ruta, este puede estar georreferenciado y corresponde a ruta grabada en tiempo real –en otro recorrido- con aplicación móvil; por último, una versión más elaborada, es la presentación de carteles donde se describa las zonas que serán recorridas, el nivel, hora y punto de inicio. Siempre, existe también la opción de tener a un amigo, cercano o conocido que invita e instruye al nuevo ciclista en los tiempos, días, niveles.



Imagen 5. Gaceta comercial, informando sobre paseo ciclista

Fuente: Free Tj map, 2011

La información más valorada en esta invitación a rodar es el nivel del paseo, o en su ausencia, una mención de la cantidad de subidas y bajadas que tendrá el recorrido, esto conduce a pensar en la exigencia que se va a tener, el tiempo que puede tardar y hasta pensar quienes irán al mismo.

En los carteles y mensajes en *Facebook* es común encontrar anotaciones de énfasis para invitar a sumarse a esta actividad y el recordatorio de los accesorios a llevar.

Bicipriantes nivel C hoy salimos los principiantes los que comienzan y también los que han dejado de pedalear y retoman está bellísima pasión que es volar en dos ruedas. Así que los esperamos en el parque y como siempre... cascos, luces, hidratación y bici en buen estado mecánico. Nos vemos en el parque a las 7:45 para salir a las 8 pm [...]. Dante Pedraza (comunicación personal, abril 5, 2017).

Imagen 6. Carteles publicados de Otay Border Cycling para promoción de paseos







Fuente: Comunicación personal, *Otay Border Cycling*, 30 marzo 2016; 6, 17 y 27 abril 2016 En la ciudad otros grupos ciclistas han iniciado convocatorias, pero con el paso del tiempo los paseos han perdido continuidad e incluso han desaparecido. En Otay, tanto OBC como OPBC han construido una oferta de paseos dispuesta para el acceso a más ciclistas entendiendo sus diferencias, su capacidad física y su deseo de recorrido.

5.1.2.2. Preferencias para la elección de paseo

En la encuesta aplicada a los participantes de los paseos, se les solicitó comentar sobre las razones por las que elegían un paseo; en el Gráfico 3 se ilustra toda la gama de respuestas, la más frecuente fue por la ruta o el nivel del paseo, ambas relacionadas en el sentido de poner de manifiesto el acondicionamiento físico del ciclista para lograr concluir el recorrido; en segundo lugar, el tiempo promedio que llevará el realizar el recorrido; como tercera opción más mencionada se encontró la selección de una ruta segura, la seguridad se logra cuando la rodada va por sitios seguros y suma al paseo uno o varios ciclistas de apoyo, liderados tradicionalmente por el guía, quienes actúan en caso de tener alguna ponchadura, desperfecto mecánico, o accidente vial. Cuando el ciclista que se une es un menor de edad se pone mayor énfasis a la tarea de seguridad.

Gráfico 3. Frecuencia de mención de razones por las que se selecciona un paseo ciclista



Fuente: Elaboración propia, 2017

La cuarta razón por la que se elige un paseo es por quiénes asistirán al paseo, esto obedece a la búsqueda de la red de amigos o conocidos que comparten esta actividad. Este factor es de gran peso en esta práctica corporal, sustenta decisiones y genera un sentido de continuidad, incluso llevando a los terrenos de la apropiación.

El momento de selección de la ruta no siempre está dado por un conocimiento previo de la ruta o el nivel, una táctica de los ciclistas nuevos o novatos –bicipriantes– fue observada en repetidas ocasiones, llegar y preguntar ¿por dónde van ustedes, es la ruta para principiantes, a qué horas salen? Es una oferta a la carta, mientras los diferentes contingentes se preparan para salir desde el parque Telnor y se van dando instrucciones, estos nuevos ciclistas se acercan en busca de algo que pueda resultar sugestivo, para rodar. Es notable la apertura de los ciclistas a integrar a nuevos, siempre y cuando se respete el principio del nivel del *ride,* por ejemplo, si el paseo es de un nivel avanzado, entonces serás recomendado a otro paseo. Se valora la sinceridad respecto al nivel en el que el nuevo ciclista se encasilla.

5.1.2.3. ¿Y estos ciclistas van a pedalear, rodar, raitear?

La manera común en la que se refieren los ciclistas a esta actividad es pedalear, pasear, rodar y raitear, en ese orden de familiaridad; el término *raitear* es una concepto también usado por los motociclistas o *bikers*, lo documenta Del Monte (2014) como una referencia a la actividad de los propios *bikers* donde se movilizan

en moto hasta los lugares donde participan de prácticas de convivencia y de reunión social; es una apropiación del término inglés *ride*, traducido como viaje o paseo; esta estrategia desde la movilidad incita la formación de redes sociales al estrechar vínculos y redes de comunicación. El uso de esta acepción tiene también una influencia de lenguaje en la región fronteriza y la vecindad con Estados Unidos. Para los ciclistas es el paseo mismo un espacio asequible para la comunicación aun en movimiento. En una primera recapitulación, en la Imagen 7 se representan las palabras mencionadas para nombrar a la actividad performativa, con menor peso aparecen andar en bici, bicicletear, hacer ejercicio e ir con los bikers.

En el caso de las invitaciones del grupo OBC promovidas en sus redes sociales, el término paseo ciclista es el más usado, también se usa la palabra rodada o de manera más informal el paseo es también un *ride* (véase Imagen 8), el vocablo en inglés tiene como significado viaje (en sustantivo) o ir en bici, andar en bici (como verbo). El término paseo se mantiene en las informaciones del grupo OPBC apareciendo también el término *raite*, menciona el líder.

Utilizamos la palabra *raitear*, que no es una palabra mexicana, mexicana [...] otro mundo dice rodar, por lo que hace el movimiento de la bicicleta, rueda, y la otra cosa es pedalear, entonces por lo que es el pedal [...] entonces nosotros paseamos, si lo quieres ver de esa manera, paseamos [...] (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

Imagen 7. Nube de tag según peso semántico, otras maneras de nombrar el andar en bici



Fuente: Elaboración propia, 2017.

La palabra paseo lleva una connotación de placer o de algo que es agradable. Trasciende a la noción de movimiento y revalora lo performativo desde un sentido intrínseco de manifestación cultural que posibilita el encuentro fuera de las tareas diarias y cotidianas. En contradicción, es un *performance* que puede resultar

cotidiano para los otros, aunque los que rueden no sean los mismos y no vayan exactamente por los mismos lugares.

Lunes 25. Julio. 2016

Nivel 1.5 c

José L. Ruíz c

100 Min. c

26 KM. c

CIMARRÓN

La ruta de hoy nos llevarà a la caseta de cuota de la carretera Tijuana - Tecate, para retornar en el monumento al Cimarrón, para lo que primero tomaremos la Colz. Tecnológico hasta llegar a la Ciudad Industrial. continuando en dirección al bulevar 2000.

Salida puntual a las 8.00 p.m.

Imagen 8. Carteles usando sinónimos del término paseo: rodada, ride



Fuente: Comunicación personal, Otay Border Cycling, 25 julio 2016 y 26 agosto 2015

5.1.2.4. El significado de andar en bici

RODADA POÉTICA naria + Convivencia + Rodada Simbólica MIÉRCOLES 27 DE JULIO

Cuando se ve pasar el contingente de ciclistas se percibe el sonido de los llamados, las voces, los avisos, la energía de los cuerpos en movimiento, a simple vista muchos sujetos se mueven, en este acercamiento a cómo se vive la experiencia del ciclista se indagó sobre el significado que otorgan a esta práctica y se encontraron conceptos relacionados con una actividad lúdica, libre, de disfrute y de búsqueda del bienestar individual.

A partir de aplicar la técnica de Redes Semánticas Naturales (RSN) a través de un instrumento de encuesta, se recibieron treinta y tres palabras definidoras como respuesta por parte de los ciclistas, a este valor se le denomina *J*, es decir, es el tamaño de la red. En Imagen 9 se muestran las treinta y tres palabras mencionadas, la escala representa la frecuencia de mención; también están incluidas las palabras que tuvieron al menos una mención.

Imagen 9. Nube de tag según peso semántico, del significado de andar en bicicleta...



Fuente: Elaboración propia, 2017.

En la Tabla 4, se muestra el grupo de palabras denominado SAM, *Semantic Association Memory* (traducido al español Memoria de Asociación Semántica), estas palabras son las reconocidas como más cercanas a la experiencia, la representan, la describen, las ocho palabras contenidas tienen una frecuencia de 15% o más del total de menciones.

Tabla 4. Cálculo de valores de la palabra estímulo, andar en bicicleta

	Valor semántico (peso) Estímulo Andar en bicicleta	5	4	3	2	1	_		
			·	Jerarquí:	a	_			
							Valor M(5)	Frecuencia	Porcentaje
	ejercicio-salud	10	8	4		1	95	23	0.88
	amistad-convivencia		2	5	8	7	46	22	0.85
	diversión	4	5				40	9	0.35
Palabras	sensación de libertad	4	2	1	2		35	9	0.35
definidoras (SAM)	bienestar	1	3	2	1	2	27	9	0.35
	relajación		1	4	1		18	6	0.23
	recreación	1	1	1	2		16	5	0.19
	paseo	1	1			2	11	4	0.15
	J=33								

Fuente: Elaboración propia, 2017.

Las relaciones encontradas se bifurcan en dos grandes motivaciones, la del ser individual y el ser social, la frecuencia número uno es el término ejercicio-salud, frases como «hacer ejercicio al aire libre», «para estar saludable», «bajar de peso», «quemar calorías», forman parte de ese concepto. En ese orden relacionando lo individual, aparece las palabras diversión, bienestar, relajación con una frase como «desestresarme de un día laboral», recreación, y paseo, caso aparte es la referencia a la sensación de libertad, denota un estado que expresa fuertemente la experiencia vivida, porque además el individuo en aplomo a su fuerza física mueve una máquina, deja su voluntad y se vuelve voluntarioso, sin ser pura inercia; por otro lado, el deseo y la construcción de lazos fraternos con otras personas de intereses similares, el binomio *amistad-convivencia* enfatiza la experiencia de socializar, de convivir, hacer amigos. Ambos intereses conllevan una fuerza performativa que sitúa las prácticas urbanas bajo un escenario circunscrito en un tiempo donde interceden deseos y goces y hasta una disciplina para hacer algo diferente y participar de la vida social con otros. La rodada se manifiesta como una experiencia con gran impacto social para el individuo.

5.1.2.5. Actitudes y valores asociados

Existe un discurso que asume a los ciclistas como personas que forjan un estilo de vida particular (Pelzer, 2010); en este ejercicio se documentó acerca de los valores asociados a este multifacético conjunto de prácticas y tácticas urbanas que los ciclistas realizan; más allá de lo que comúnmente se piensa de un ciclista, como alguien solamente preocupado por el medio ambiente o por su salud (Pelzer, 2010), más aristas se avizoran en el hecho performativo, las tácticas y prácticas se desarrollan bajo la premisa de un variado grupo de valores humanos particularmente propositivos, aquí el escenario urbano se posiciona como una ventana de gran fuerza expresiva con significados dispuestos ante la mirada y juicio de los otros.

Imagen 10. Nube de tag según peso semántico, de los valores que se fomentan desde el ciclismo...



Fuente: Elaboración propia, 2017.

Los ciclistas mencionaron 47 palabras definidoras (valor *J*), constituyendo la red más amplia de conceptos producida en el ejercicio con el método de RSN (véase Imagen 10). Los cinco valores principales nombrados se acercan a la idea preconcebida de los ideales ciclistas: respeto, autocuidado-salud, amistad-convivencia, trabajo en equipo y proteger ambiente son las principales respuestas, con los siguientes porcentajes 54, 46, 35, 31 y 23% respectivamente (véase Tabla 5). Cada palabra o valor resume particularidades, por ejemplo, proteger al ambiente resultó de frases como «valorar la vida y a la naturaleza». Continúa la lista con educación vial, solidaridad, motivación, ser positivo, cuidar a otros, movilidad sustentable, alegría, compromiso, unión; en total catorce conceptos componen la Memoria de Asociación Semántica (*SAM*) y determinan una connotación de armonía, condescendencia y tolerancia.

La amplia lista de valores, actitudes, sentimientos y sentires obtenidos apuntan hacia calificativos positivos, de motivación, de desafío, incluso de trascendencia: amor, confianza en sí mismo, felicidad, valorar al otro, emoción, entre otros. Llama la atención dos menciones que podrían leerse como una connotación contraria a lo anterior, enojo y confrontación, los ciclistas mencionaron estas respuestas pensando en aquellos que no sienten empatía con ellos, mostrándose reacios a negociar el área de acción común.

Tabla 5. Cálculo de valores de la palabra estímulo, actitudes o valores que se fomentan...

	Valor semántico (peso)	5	4	3	2	1			
	Estímulo	Jerarquía					_		
	Actitudes o valores que se fomentan						Valor M(5)	Frecuencia	Porcentaje
	respeto	9	1	1	2	1	57	14	0.54
	autocuidado-salud	3	2	3	2	2	38	12	0.46
	amistad-convivencia	1	3		2	3	24	9	0.35
	trabajo-en-equipo	1	3	2		2	25	8	0.31
	proteger-ambiente	2	1	1	2		21	6	0.23
	educación-vial	1	2	2	1		21	6	0.23
Palabras	solidaridad		1	1	4		15	6	0.23
definidoras (SAM)	motivación		1	2		1	11	4	0.15
	ser-positivo		1		3		10	4	0.15
	cuidar-a-otros		2	1			11	3	0.12
	movilidad-sustentable		1	2			10	3	0.12
	alegría	1		1		1	9	3	0.12
	compromiso		1	1		1	8	3	0.12
	unión		1		1	1	7	3	0.12
	J=47								***************************************

Fuente: Elaboración propia, 2017.

5.2. El marco desde y para la acción

Este apartado se desarrolla basado en la teoría del escenario urbano y las cuatro categorías que lo integran a partir de Lindón (2010), *a)* las formas urbanas construidas; *b)* las formas dadas por objetos diversos que están de cierta forma incorporados al lugar, pudiendo ser objetos pasajeros; *c)* formas materiales menores que los propios actores llevan consigo y, *d)* los movimientos corporales desde la perspectiva del ciclista.

5.2.1. Las relaciones espaciales en el escenario urbano

En este espacio se describen los resultados proveídos a través de cotejar la Información Geográfica Voluntaria producida desde las aplicaciones móviles, además de los datos incidentales de las plataformas asociadas. Asociaciones a lo topográfico aparece como algo diferenciador. Los pasos por dónde va la ruta, los objetos que acompañan al ciclista en su performance y aquellas vociferaciones y señas con que se comunican serán desarrolladas en esta sección.

5.2.1.1. Analogías topográficas

La producción de mapas e imágenes es parte de la práctica a través del uso de aplicaciones móviles asociadas con señal GPS⁹, recibida a través de aparatos celulares y, en menor medida, de monitores de actividad física. Las nuevas formas, a través del uso de tecnología móvil para construir mapas, alimenta las redes de colaboración y comunicación virtuales, sin exigencias para los individuos, lo hace porque puede y quiere hacerlo, lleva esto a recordar el término de habilitaciones (entitlements) de Amartya Sen, es un recurso que se tiene, del cual se dispone y que vuelca a la práctica ciclista a escenarios híbridos, reales y virtuales, conformados por una serie de informaciones y entradas múltiples.

Al mapa se atribuye el potencial de ser un identificador de las líneas de deseo, aquellos caminos que indican por donde prefieren o quieren pasar los usuarios. Por ejemplo, existen rutas que recurren a la misma calle o vialidad, que entran a ciertos barrios fuera de la competencia del tráfico vehicular y en general de la agitación de las vialidades primarias y secundarias. El escenario urbano tiene elementos físicos que lo componen y que son diferenciados de manera peculiar, usando tácticas diversas y su fuerza corporal los ciclistas circunvalan a través de él, generan flujos y sinergias temporales, crean una serie de notaciones particulares para nombrar ciertos fragmentos del recorrido. Por ejemplo, la topografía variante y retadora se imagina y se asocia a expresiones de esfuerzo por el cambio de nivel y la exigencia física del recorrido, aspectos climáticos, formas peculiares de los perfiles topográficos producidos y asociaciones a lugares emblemáticos de la ciudad o de los barrios.

Influenciado por las formas como se publicitan las rutas ofertadas por los grupos, OBC tiene una tendencia a mencionar muchos lugares y sitios por los que se pasará, relaciona espacios con un fuerte exposición de lo identitario, el paseo toma el nombre de alguno de estos lugares; informa el nivel de exigencia y hace énfasis en las zonas que se recorrerán para dimensionar hasta dónde llegará la ruta; mientras OPBC es más descriptivo respecto a la cantidad de subidas y bajadas, en general a las pendientes, relaciona directamente los cambios de nivel a enfrentar durante el viaje, mencionando de forma enfática la dificultad o facilidad presente.

⁻

⁹ Se está plenamente acostumbrado a esta tecnología, pero remota apenas al año 2000, cuando los Estados Unidos liberaron la señal de GPS para uso público, lo cual significó proporcionar mejores mediciones con aparatos de GPS sencillos y de bajo costo (Haklay, Singleton, & Parker, 2008).

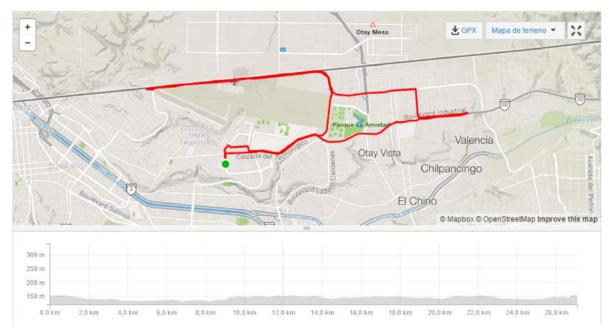
Una palabra comúnmente encontrada en los comentarios de los participantes de los paseos ciclistas fue rebajes, su uso es habitual en las redes sociales y es una referencia a una pendiente; es una subida constante, pero con distancia considerable, especialmente apta para incluirse en rutas de avanzados e intermedios más atrevidos o experimentados, de acuerdo al criterio de OPBC. Este término aparecerá constantemente en las invitaciones al paseo y es una palabra que ayuda a las personas a decidir si ese es un paseo asequible.

Los bicipriantes de OPBC determinan sus rutas a través de tres niveles, nivel avanzado (A), nivel intermedio (B), nivel de los que van empezando (C) ¿cómo se diferencian cada nivel?

Por ejemplo, si es un grupo de principiantes, nuestras velocidades son menores de 15 km/h, y si es un grupo de avanzados, las velocidades ya son de 20, 25 km/h, entonces ya, cambia. Igual el reto ciclista, o sea el terreno que vamos a recorrer, cuando son principiantes es un terreno plano, es un terreno sin obstáculos de subidas o bajadas grandes o pesadas. Y entre más vas subiendo, por ejemplo, los intermedios, tienen el reto de una subida, de una buena subida; y el avanzado tiene el reto de dos subidas mínimo en su paseo de esa noche (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

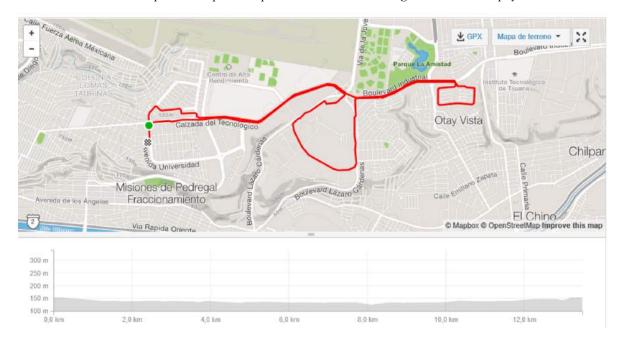
El nivel C constituye una experiencia de pedalear en gran parte del recorrido en recta por vialidades principales primarias o secundarias, fragmentos cortos realizados al interior de barrios o colonias y prefiriendo una pendiente suavemente inclinada, subida o bajada, en función de la dirección en la que se haga la ruta, un recorrido de constancia, sin muchos cambios, aquí algunos ejemplos seleccionados (véase Mapas 4, 5, 6 y 7).

Mapa 4. Ruta para bicipriantes nivel C, Aeropuerto-Bellas Artes



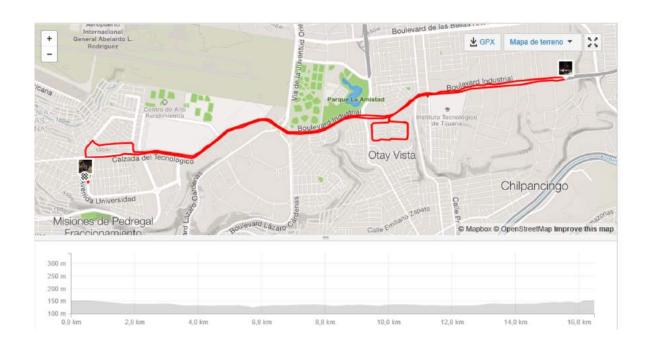
Fuente: DP (29 diciembre 2014)

Mapa 5. Ruta para bicipriantes nivel C, la Pechuga, con carro de apoyo



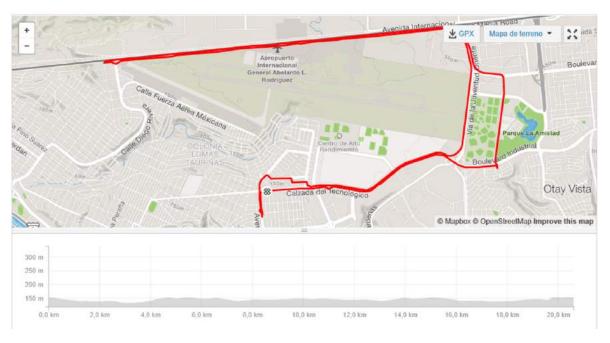
Fuente: CarlosM (7, septiembre, 2016).

Mapa 6. Ruta para bicipriantes nivel C, Blvd. Industrial, visita al Monumento de la Esperanza



Fuente: DP (22, junio, 2016).

Mapa 7. Ruta para bicipriantes nivel C, Aeropuerto-Parque La Amistad



Fuente: Demon (24, agosto, 2016).

La Calzada de Tecnológico y Blvd. Industrial son el eje del recorrido, se incluye también Aeropuerto-Vía de la Juventud, Blvd. Bellas Artes y unas secciones del Blvd. Lázaro Cárdenas en sus dos sentidos, vialidades con sección primaria de alto flujo vehicular. Se presentan pequeñas secciones de colonias donde se rueda sobre vialidades terciarias como Altabrisa, Otay Vista, Nueva Tijuana y La Pechuga. Para este recorrido se hizo una notación relevante por parte de los entrevistados, la rodada solía avanzar sobre el Blvd. Industrial hasta llegar a la intersección con la carretera de cuota a Mexicali (2D), esta sección es de acceso controlado, combina transporte pesado al ser la salida natural hacia la capital del estado, existen una serie de accesos de terracería hacia asentamientos irregulares. Aconteció que a un grupo de ciclistas les robaron sus bicicletas y tuvieron que regresar a pie, a partir de esa experiencia los ciclistas de los paseos aquí considerados comunicaron lo sucedido y no van más por esa zona.

El escenario del nivel B intermedio integra al menos una pendiente moderadamente escarpada, además de los denominados rebajes, subidas continuas; una característica peculiar es que se recorre un espacio diferente a la Meseta de Otay y se pedalea por las zonas bajas adyacentes cercanas a los cauces del río Tijuana y el arroyo Alamar. Se está hablando de una diferencia de altitud donde Otay se ubica en los 153 msnm y se llega a 24 msnm en las zonas más bajas. Las vialidades que se recorren para hacer este cambio de nivel son particularmente exigentes, pues en un tramo de aproximadamente 2 km se hace el cambio de nivel. Posibilita ingresar a calles secundarias más estrechas, no por ello con menos tráfico. Las ilustraciones siguientes muestran lo comentado (Mapa 8, 9, 10 y 11):

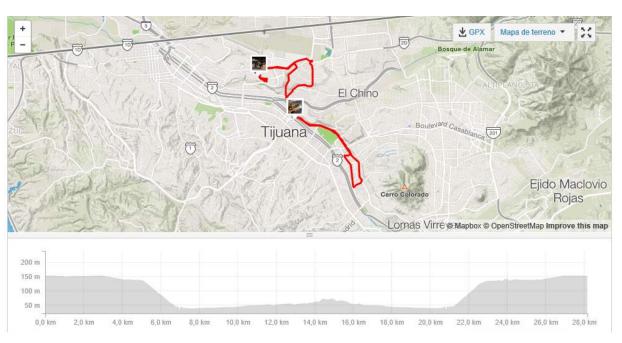
En el Mapa 8 el recorrido desde el Blvd. Industrial hasta la parte baja de la Col. Chilpancingo y cerrando el circuito hacia el mismo Blvd. Industrial ha sido bautizada como El Cucharón. En palabras del líder se define así.

Por ejemplo, esta me gusta, porque esta le digo El Cucharón. Únicamente salimos del parque, salimos del parque aquí, pero vamos a las fábricas, hay unas fábricas acá abajo, entonces bajo el Gato Bronco, me voy por todas las fábricas, de hecho, me voy por el Chilpancingo y luego subo las fábricas y salgo aquí luego, luego, nada más que yo me voy recto, entonces ya no sigo aquí, me regreso (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

General Abelardo L. Rodríguez **业** GPX Mapa de terreno ▼ Otay Vista Chilpancingo a Universidad Misiones de Pedregal nulevard Lazaro C Fraccionamiento @ Mapbox @ OpenStreetMap Improve this map 250 m 200 m 150 m 100 m 0,0 km 2,0 km 4,0 km 10,0 km 12,0 km 14,0 km 16,0 km

Mapa 8. Ruta para bicipriantes nivel B, Ejido Chilpancingo, El Cucharón

Fuente: DP (01, agosto, 2016).



Mapa 9. Ruta para bicipriantes nivel B, hacia Blvd. Insurgentes

Fuente: CésarR (27, junio, 2016).

Trusmarillus

EL BORDO

Parque La Amistad

COTORNA
LOMAS
TAUHINAS
Calzada del Tauto
Calzada del Tauto
Calzada del Tauto
Cotorna
Lomas
Calzada del Tauto
Cotorna
Lomas
Calzada del Tauto
Calzada

Mapa 10. Ruta para bicipriantes nivel B, bajada Buena Vista, subida Libertad - Aeropuerto

Fuente: DP (08, agosto, 2016).

10,0 km

12,0 km

14,0 km

16,0 km

18,0 km

20,0 km

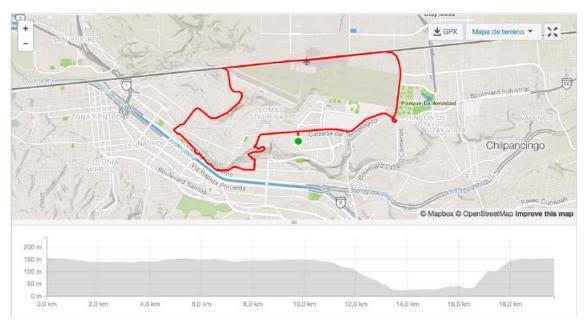
50 m 0 m 0,0 km

2,0 km

4,0 km

6,0 km

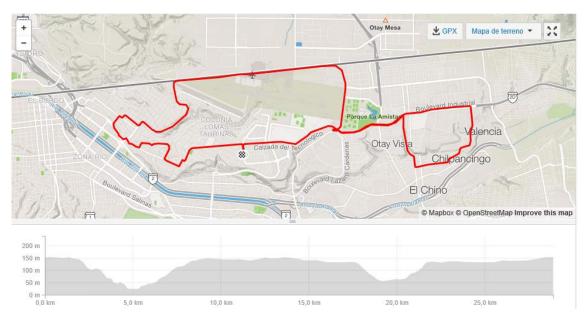
8,0 km



Mapa 11. Ruta para bicipriantes nivel B, hacia los rebajes

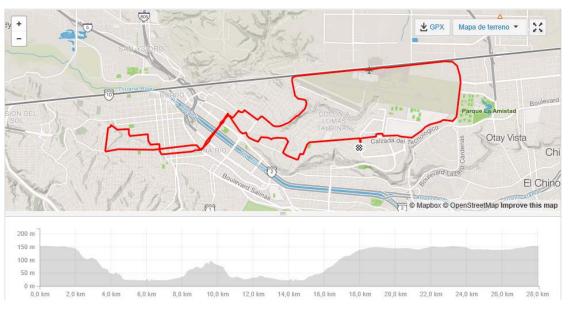
Fuente: DP (10, julio, 2017).

En cuanto a los bicipriantes avanzados nivel A la ruta amplía su rango, ya sea hacia pendientes más escarpadas o incluir más de un cambio de nivel, aquí aparecen algunos nombres peculiares de las rutas en referencia a las formas que aparecen en el perfil topográfico (Mapa 12, 13 y 14).



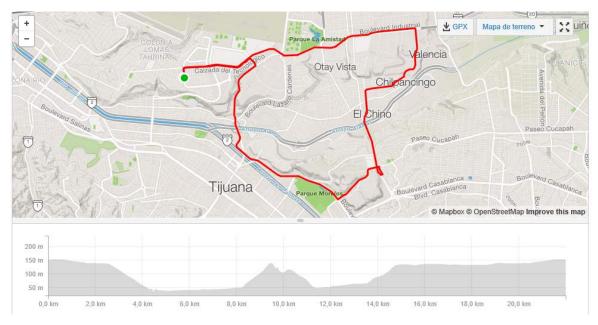
Mapa 12. Ruta bicipriantes avanzados nivel A, Chilpancingo y Zona Río

Fuente: DP (09 agosto de 2016).



Mapa 13. Ruta bicipriantes avanzados nivel A, 9 y Aeropuerto

Fuente: Demon (30, agosto, 2016).



Mapa 14. Ruta para bicipriantes avanzados nivel A, Blvd. Industrial-Chilpancingo

Fuente: DP (23, agosto, 2016).

Resúmanse las pendientes de la siguiente manera (véase Imagen 11) se puede ir en un recorrido realmente plano, sin cambios, hasta romper la barrera de la topografía y llegar a pedalear en terrenos que consideran subir de dos a tres pendientes.

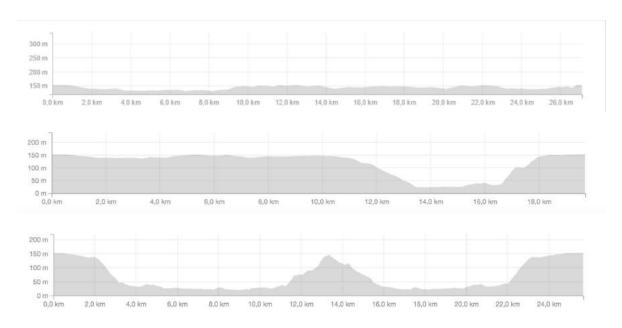


Imagen 11. Secciones topográficas nivel C, B y A

Fuente: DP (29, diciembre, 2014; 29, agosto, 2016; 16, mayo, 2017)

En cuanto a los niveles de dificultad de los paseos se encuentra preponderancia de acceso a vialidades terciarias o calles de barrio en las rutas de bicipriantes C, no así en los paseos avanzados (A) donde hay mayor flujo sobre las vialidades primarias y secundarias con recorridos más largos y continuos (véase Mapa 15). Al final del día, los bicipriantes siempre son principiantes, aun cuando ya son avanzados.

Ciertas formas encontradas en los perfiles topográficos de las rutas han sido renombradas, por ejemplo, la ruta denominada el Reto de las tres colinas (véase Mapa 16). Inicia en parque Telnor, baja de la Mesa de Otay por la Col. Buena Vista (km 4), pasa a la parte baja de Zona Río, sube a las Colonias Altamira e Independencia al mismo nivel de la Mesa de Otay (km 12.5), regresando a la Mesa de Otay por Buena Vista (km 22). Por la exigencia el trayecto se clasifica como avanzado.



Mapa 15. Rutas C y A, diferenciando acceso al barrio

Fuente: DP (15, octubre, 2014; 23, agosto, 2016).



Mapa 16. Ruta para bicipriantes avanzados nivel A, Reto de las tres colinas

Fuente: César R (16, mayo, 2017).

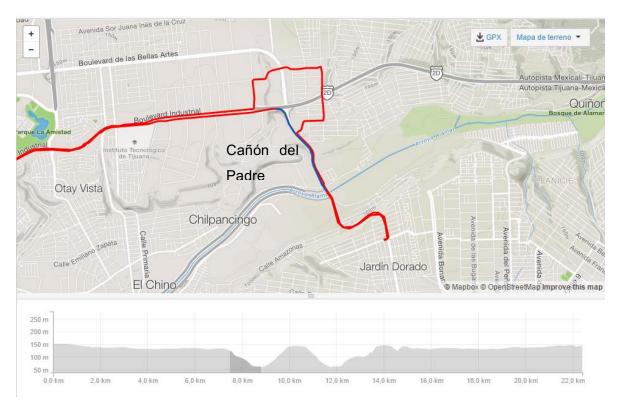
Otra ruta peculiar es la llamada El Megabache (véase Imagen 12), que llega a la parte baja del cauce del arroyo Alamar a la zona denominada Cañón del Padre; la ruta es promovida por OBC. Esta ruta se ha encontrado catalogada como de nivel intermedio (1.1416) y también avanzado (2.0). A continuación, se muestra una sección de la ruta obtenida a través del mapeo colaborativo (véase Mapa 17).



Imagen 12. Cartel anunciando ruta «El Megabache»

Fuente: Comunicación personal, Otay Border Cycling (22 mayo de 2017).

Mapa 17. Sección de ruta, indicación llegada parte baja del Megabache, nivel 2



Fuente: Tj Trek (26, agosto, 2014).

La ruta considera prácticamente el paso de toda la sección del cauce del arroyo Alamar y llanura de inundación, o bien, el cruce del Megabache, para posteriormente regresar a la Mesa de Otay. En la siguiente imagen tomada de *Google Earth*, se muestra el perfil topográfico, se indica la sección azul en el Mapa 17 sobre la fotografía satelital (véase Imagen 13). Llama la atención la distancia temporal de la información presentada, el cartel publicado en 2017 tiene antecedentes de mapa desde el 2014, es una ruta vigente.

GAMINO VIENDE

EL NACO

EL NAC

Imagen 13. Fotografía satelital, sección ruta «Megabache»

Fuente: Elaboración propia, 2017, adaptado de Google Earth (13 julio de 2017).

5.2.2. La calle, menciones e ideales

Recordar en esta sección la descripción del escenario urbano «...serían burbujas de espacio-tiempo en las cuales ciertos personajes se desempeñan de diferentes maneras, manejan el espacio, lo usan, lo conquistan, lo apropian, defienden y exploran» (Buttimer (1976, citado en Lindón, 2010). Esta concepción está alejada de los lugares emblemáticos de las urbes, dado que no existe una exclusividad o lugar preestablecido, una localización o una particular carga de sentido socialmente reconocida, en particular, por la memoria colectiva, esto de acuerdo a Lindón (2010). La calle como tal, es también un sustento físico que coexiste en lo temporal. El escenario urbano es concebido como un integrador de formas espaciales y movimientos corporales, con cuatro dimensiones principales: lugar de encuentro, lugar administrado, lugar del conflicto, lugar observado desde la relación con las formas espaciales.

Desde la perspectiva del ciclista la calle tiene en su estructura una superficie que condiciona su desempeño y seguridad, lo restringe o lo alienta a avanzar, le permite mantener con cadencia o más bien dejarla a un lado, para estar atento a los obstáculos que encontrará, un tope o una serie de boyas, plásticas o metálicas, algo previsto y pensado para detener al vehículo automotor o un bache, causado por falta de mantenimiento o por una falla en la misma estructura del elemento, son condiciones físicas que pueden poner en riesgo la

integridad de un ciclista si no se tiene la pericia adecuada para afrontarlos; por su parte, un automóvil podría resultar con una falla mecánica o daño físico y una posibilidad muy baja de lesión para el chofer.

Los ciclistas de Otay expusieron desde una perspectiva muy abierta las cinco cosas que quisieran cambiar para mejorar su experiencia y, existen particularmente dos aspectos sobresalientes: el entorno físico y la forma en la que se vive la cultura vial de todos los que llevan un vehículo consigo en la calle. Las frases se agruparon en un total de 26 conceptos diferentes (J=26), que pueden verse integrados en la Imagen 14.

Imagen 14. Nube de tag según peso semántico, los cambios para mejorar la experiencia



Fuente: Elaboración propia, 2017.

Siguiendo el criterio de selección de la Memoria de Asociación Semántica (grupo SAM, Semantic Association Memory) que agrupa a los textos con frecuencias de mención igual o mayores a 12%, el grupo se redujo a trece palabras, estas tienen el mayor peso y significancia en la experiencia del individuo (véase Tabla 6). Señalización apareció como el concepto más mencionado con 62% aunque no fue la primera opción en ninguna de las respuestas; caso contrario la palabra respeto, la más mencionada en primer lugar con una frecuencia de 58%, en términos prácticos, que el automovilista respete a los ciclistas; cercano a este número con 54% está la mención de mejorar calles, esto engloba: limpieza de las vialidades, pavimento en buenas condiciones, reducir o erradicar baches; como cuarta opción con 38% de frecuencias está el fomento a la cultura vial, que los ciclistas relacionan con un proceso educativo, el hacer conciencia y lograr un cambio cultural, incluso mencionan en específico, hacer campañas en medios para asegurar la eficacia; algunas menciones hablan de construir esta cultura vial para que más ciclistas puedan pedalear solos.

Tabla 6. Cálculo de valores concepto estímulo cambios para mejorar la experiencia...

	Valor semántico (peso)	5	4	3	2	1			
	Estímulo	[[] erarquía							
	Cambios para mejorar la experiencia						Valor M(5)	Frecuencia	Porcentaje
Palabras definidoras (SAM)	señalización	0	6	5	2	3	46	16	0.62
	respeto	6	3	3	2	1	56	15	0.58
	mejorar calles	5	2	2	1	4	45	14	0.54
	fomento cultura vial	3	0	1	6	0	30	10	0.38
	ciclovías	3	5	1	0	0	38	9	0.35
	espacios para ciclistas	1	2	1	3	0	22	7	0.27
	seguridad	0	0	1	3	2	11	6	0.23
	más paseos	2	0	1	1	0	15	4	0.15
	alumbrado	0	0	2	0	2	8	4	0.15
	fomento bici transporte	1	1	1	1	0	14	4	0.15
	carril compartido	3	1	0	0	0	19	4	0.15
	apoyo autoridades	0	0	1	0	2	5	3	0.12
	fomento deporte	0	0	0	1	2	4	3	0.12
	J=26								

Fuente: Elaboración propia, 2017.

El resto de las opciones se decanta por acciones de infraestructura como la creación de ciclovías, espacios para ciclista, sin especificar si deben ser carriles confinados, compartidos, ciclopistas, etc., alumbrado público, incorporación de carriles compartidos; por otro lado, se considera que debe existir un ejercicio de concientización del uso de la bicicleta como un deporte, fomentar la bici como un medio transporte sustentable, promover más paseos ciclistas y tener más apoyo de las autoridades.

Respecto a la infraestructura ciclista, existen opiniones muy certeras sobre la movilidad dadas por los propios ciclistas, al hablar de su presencia en las calles fuera de la ciclovía, exponen la diferencia de ser un ciclista que se mueve para acceder a su trabajo, a la escuela, es pues, una experiencia diferente la de un usuario que usa la bici como medio de transporte utilitario. La ciudad invirtió en la construcción de una ciclovía, fuera de la zona de Otay, pero no del rango de acción de las rutas de los paseos, esta infraestructura ha resultado controversial por la ubicación y su diseño de doble sentido sobre un carril de una vialidad primaria de un sólo sentido.

En general, la opinión sobre esta infraestructura es comentada por Pedraza de OPBC,

Nosotros como usuarios en grupos ciclistas queremos aclarar que la ciclovía no es para grupos ciclistas es para la movilidad urbana, es muy diferente, [...] la movilidad urbana es [...por ejemplo...] la bicicleta del señor que sale a las cinco de la mañana para ir a su trabajo, que tiene que ir de punto A a punto B, se tiene que cuidar de los carros porque va solo, en los grupos ciclistas no son tan vulnerables (Uniradio I, 18 de febrero de 2015).

Los líderes de los grupos ciclistas manifiestan de manera constante la diferencia de la práctica que realizan en términos de movilidad, son proactivos en el sentido de promover la bicicleta como una opción de transporte sustentable; asimismo, existe la certeza de que ambas prácticas requieren una transformación y cambios para aplicar reglas de convivencia vial legítimas favorecedoras de la interacción peatón, ciclista y conductor de vehículo automotor.

5.2.2.1. Oferta a la carta: parque Telnor

El sitio emblemático del movimiento ciclista en Otay es el parque Telnor como comúnmente se le denomina por la cercanía con un edificio de la compañía Teléfonos del Noroeste-Telnor, aunque su nombre oficial es parque 1er Centenario (véase Mapa 18). El parque está cercano a la vialidad secundaria Av. Universidad que hace un circuito y conecta con las vialidades primarias Calzada del Tecnológico y Blvd. de las Américas Norte.



Mapa 18. Microlocalización parque 1er Centenario o Parque Telnor

Fuente: Elaboración propia, adaptado de Google Maps, 2017.

En este lugar se concentran de tres a cuatro grupos en horario similar, cada uno con su paseo, y una definición muy clara del nivel y tiempo aproximado del recorrido, previa convocatoria. Una práctica peculiar sucede previo al inicio del paseo, los ciclistas que llegan sin haber seleccionado previamente un paseo cuestionan sobre las características de la ruta a los líderes y deciden con cuál rodar.



Imagen 15. Fotografia en el parque Telnor al finalizar el paseo con OPBC

Fuente: Comunicación personal, OPBC Bicipriantes, 27 junio 2017

Este encuentro de diversos grupos es una muestra del carácter afable de lo que acontece alrededor de los paseos ciclistas, a pesar de que algunos grupos ciclistas sean antagónicos de otros por sus prácticas, o porque originalmente eran uno solo y decidieron algunos miembros desertar para conformar otro colectivo, pueden compartir y encontrarse en lo cotidiano. La oferta es amplia y es para todos. El parque se transforma en un espacio representativo de la colectividad, valorado por encima de las diferencias.

Aunque no hay menciones o referencias específicas de las características del parque, normalmente iluminado en la parte central, cercado con una malla ciclónica en todo su perímetro; existe un quiosco sobre una explanada circular al centro, que es el marco de las fotos que se toman al final del paseo (véase Imagen 15), particularmente OPBC tiene el hábito de hacerlo, comparte la imagen en el grupo de *Facebook* y etiqueta a los participantes.

5.2.2.2. El Bici Tour, andar por la Meseta y ¿por dónde la subida y la bajada?

La primera mención sobre la consideración principal que se tiene para seleccionar el paseo es el conocimiento del nivel, la ruta misma y el tiempo del recorrido; habiendo vaciado las rutas producidas por los ciclistas a través de sus aplicaciones móviles fue posible identificar la extensión de la meseta que se

recorre por parte de ambos grupos ciclistas, descrita por las siguientes categorías: Bicipriante nivel *C*, *B* y *A*, los que comienzan, intermedios y avanzados respectivamente; en símil, nivel *OBC* 0.5 y 1.0, 2.0 y 2.14 o 2.5 y 3.0, principiantes o biciescuela, intermedios y avanzados, correspondientemente.

En la descripción de la ruta, con mayor énfasis en los paseos de OBC, la referencia geográfica más grande es la colonia, si bien no es una referencia física, permite reconocer al participante los cambios de nivel topográfico que enfrentará, preguntarse por dónde subirá y por dónde bajará la Meseta, si su nivel lo amerita. Se recorren desde colonias populares hasta colonias de perfil residencial alto; colonias base de fundación de la ciudad hasta aquellas relacionadas con altos niveles de inseguridad o acontecimientos trágicos, como la conocida Lomas Taurinas, que fue la mención más común. Algunas colonias son Altabrisa, Libertad, Buena Vista, Independencia, Empleado Postal y Anexa Postal, conocida como La Postal; y Jardines del Pedregal, entre otras (véase Tabla 7).

Tabla 7. Listado de colonias nombradas como referencia de ruta

Colonia	Otro nombre o refererencia		
Lomas Taurinas			
Fracc. Las Palmas			
Chapultepec	La Chapu		
Independencia	E:		
Empleado Postal	Conocido como «La Postal»		
Anexa Postal	Conocido como «La Postal»		
El Lago			
Guaycura			
Jardínes del Pedregal			
Hipódromo			
Colinas de Aguacaliente			
20 de noviembre			
70/76			
El Soler			
Playas de Tijuana			
Zona Río			
Fracc. Jardines del Pedregal	Subir por entre las casas		
Libertad	Pasar por callejones de la Libertad		
Altabrisa	Pasar por las calles		
Centro	Primer cuadro de la ciudad		

Fuente: Elaboración propia, 2017.

El *Bici tour*, en referencia al *city-tour* de Sieverts ofrece una posibilidad distinta de observar la ciudad, conocerla y dimensionarla desde una perspectiva más cercana, es una vivencia que no puede ser equiparada a la velocidad y sentido de burbuja del vehículo automotor (véase Imagen 16). De acuerdo a las razones por las que los ciclistas participan en este paseo, revisadas en otra sección del documento, muy pocas menciones tuvo la respuesta de pedalear para conocer nuevas zonas de la ciudad, es algo que se va consiguiendo al animarse a salir de las rutas de los principiantes y que los ciclistas van descubriendo sobre la marcha; esto es un resultado de la experiencia misma (véase Imagen 17 y 18).

Imagen 16. Paseo por el Boulevard Agua Caliente, cercanías Colonia Chapultepec



Fuente: Autoría propia, 16 noviembre, 2015

En los mapas siguientes se identifican las rutas según su nivel, se indican los límites administrativos de las colonias, el punto de partida es el parque Telnor, con la finalidad de establecer cómo se extienden estos recorridos en la meseta de Otay y fuera de esta.

Imagen 17. Paso por la Avenida Revolución «Revu», Centro de la ciudad



Fuente: Comunicación personal, OPBC Bicipriantes, 27 junio 2017

Imagen 18. Paso por los alrededores del Cerro Colorado



Fuente: Comunicación personal, OPBC Bicipriantes, 26 marzo 2017

Estados Unidos de América Estados Unidos Mexicanos SIMBOLOGÍA PtoPartida Bicipriantes_C_Merge1 **BICIPRIANTES Nivel C** Bicipriantes_BC_170116_20/Tracks Bicipriantes_C_140514_20/Tracks Bicipriantes_C_150408_20/Tracks Bicipriantes_C_150415_20/Tracks Bicipriantes_C_160518_20/Tracks Bicipriantes_C_160824_20/Tracks Bicipriantes_C_160907_20/Tracks Bicipriantes_C_161019_20_/Tracks Bicipriantes_C_161109_20/Tracks Bicipriantes_C_161116_20_/Tracks Bicipriantes_C_161207_20/Tracks Tijuana Bicipriantes_C_170412_20/Tracks Bicipriantes_BC **BICIPRIANTES Nivel BC** Bicipriantes_BC_160820_20/Tracks Bicipriantes_BC_170216_20/Tracks ColoniasTijuana CallesTijauana Municipios_2010_5A Playas de Rosarito Escala 1:80,000

Mapa 19. Rutas bicipriantes Principiantes

Los bicipriantes principiantes se mantienen sobre la meseta de Otay (véase Mapa 19), los paseos tienden a ir hacia el este de la zona. Se considera pedalear por la recta del aeropuerto, pero no ir hacia la bajada; existen excepciones en los que los paseantes principiantes participan en al menos una subida o bajada, pero será por el paso menos exigente. Se presentan recorridos muy particulares en calles vecinales tranquilas, sin tráfico, ayudan a generar confianza entre los paseantes más inexpertos, estos circuitos serán revisados a detalle en el Esquema 4.

Estados Unidos de América Estados Unidos Mexicanos SIMBOLOGÍA EL LAGO PtoPartida Bicipriantes_B **BICIPRIANTES Nivel B** Bicipriantes B con visita de bambú Diego, Eric y Alan Bicipriantes Intermedios Nivel B Bicipriantes Level B Bicipriantes Nivel B Bicipriantes nivel B Bicipriantes nivel B a ritmo de Maday...y los llevaba enga Bicipriantes nivel B Bicipriantes nivel B. Rico pedaleo. Cortita pero sustanciosa Bicipriantes nivel B a los rebajes Nivel B con visita presidencial AEC. Tijuana Nivel B custodiando a una Bicipriante. Con dino y triqui triqui OPBC Bicipriantes nivel B OPBC Bicipriantes nivel B Intermedios ColoniasTijuana CallesTijauana

Mapa 20. Rutas bicipriantes Intermedio

Municipios_2010_5A

Playas de Rosarito

Los bicipriantes B (véase Mapa 20) tienen preferencia por tramos rectos extensos por vialidades principales (primarias y secundarias); bajar y subir la meseta al menos una vez es el reto. Hacia el este pasean por el Blvd. Industrial-Universidad-Tecnológico (véase Esquema 4, en la simbología léase punto 2) y a su regreso consideran rebajes hacia el cauce del arroyo Alamar. Otra ruta es hacer un circuito por el aeropuerto y bajar hasta la Zona Urbana Río Tijuana. Existe una diferencia con OBC intermedio (véase Mapa 21), para bicipriantes B los paseos son más cortos en distancia.

Escala 1:80,000

Estados Unidos de América Estados Unidos Mexicanos EL LAGO Tijuana **OBC Nivel 2** SIMBOLOGÍA PtoPartida OBC_2_Merge **OBC NIVEL 2** Otay 14-15 Buenavista.kmz Otay-Trepada Gato Bronco.kmz Otay14-13 mayo Martes Nivel 2 Blvd Industrial Chilpancingo.kmz Otay14-15 mayo Jueves Nivel 2 OBC Playas.kmz Otay14-19 junio Jueves Nivel 2 Otay Vista Parque Morelos subida Central.km Otay14-24 abril Jueves Nivel 2 OBC Centro Altamira Buenavista x Amer.kmz Otav14-29.kmz RUTA OTAY 15-24 FEB .kmz RUTA OTAY 16-17 MAY.kmz ColoniasTijuana CallesTijauana Municipios_2010_5A

Mapa 21. Rutas OBC Intermedio

Kilómetros

Los paseos con nivel intermedio de OBC (véase Mapa 21) se extienden a las zonas bajas aledañas a la meseta de Otay, alcanzando también otras pendientes intermedias, como el Soler (oeste), Colinas de Agua Caliente (sur) y Guaycura (sureste). Suelen extenderse en el recorrido hacia la Zona Urbana Río Tijuana en el oeste; al sur, hacia colonias Colinas de Agua Caliente y 20 de noviembre; y hacia el oeste, a la colonia Guaycura, incluyendo la subida por la Central Camionera, una de las más exigentes por su grado de pendiente promedio de 45%.

Escala 1:100,000

Estados Unidos de América Estados Unidos Mexicanos **SIMBOLOGÍA** ★ PtoPartida EL LAGO Bicipriantes_A_Merge **Bicipriantes A** Bicipriante_A_150430_20_/Tracks Bicipriantes_A_140506_20/Tracks Bicipriantes_A_140513_20/Tracks Bicipriantes_A_150428_20/Tracks Bicipriantes_A_160809_20/Tracks Bicipriantes_A_160823_20/Tracks Bicipriantes_A_160830_20/Tracks Bicipriantes_A_161004_20/Tracks Bicipriantes_A_161011_20/Tracks Bicipriantes A 161025 20/Tracks Bicipriantes_A_161108_20/Tracks Tijuana Bicipriantes_A_170321_20/Tracks Bicipriantes_A_170412_10/Tracks ColoniasTijuana CallesTijauana Municipios_2010_5A ilómetros Escala 1:80,000

Mapa 22. Rutas bicipriantes Avanzados

En el Mapa 22 se trazaron las rutas de los paseos de OPBC, los bicipriantes avanzados extienden sus trayectos hacia el este de la meseta de Otay considerando subida y bajada con grados de pendientes promedio de 35% a 45%. Los tramos rectos por vialidades principales son recurrentes, el hecho de bajar de la meseta de Otay refuerza su ejercicio de visibilización en otras zonas de la ciudad. En cuanto al oeste, los paseos llegan hasta la zona centro y regresan a la meseta.

Estados Unidos de América
Estados Unidos Mexicanos
Estados Unidos Mexicanos
Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexicanos

Estados Unidos Mexic

Mapa 23. Ruta OBC Avanzados

0

2

3

4

Los paseos avanzados de OBC pueden sumar hasta 80 kilómetros de recorrido, hay dos referencias encontradas donde prácticamente se atraviesa la ciudad hacia el oeste hacia la Col. Playas de Tijuana y al sur, cercano a los límites con el municipio de Playas de Rosarito (véase Mapa 23). Ningún paseo tiene una connotación deportiva como tal, pero estos paseos están muy cerca de ello. La presencia de rutas donde los exigentes desniveles topográficos no imposibilitan recorrer grandes distancias y hasta librar más de tres rebajes, rompe la idea preconcebida de que la topografía en Tijuana es algo posible de librar en bicicleta; por supuesto, se está frente a un proceso de evolución y aprendizaje continuo del ciclista, pasando de la

Escala 1:80,000

experiencia primeriza a una experiencia habitual que lo va habilitando a su vez, para ir a los límites de la mancha urbana de Tijuana.

Haciendo alusión al concepto del escenario urbano y de la categoría de las formas urbanas construidas, es la calle misma lo más idealizado, integrado a un razonamiento sencillo, esta describe la exigencia de la ruta ¿es una recta? ¿tiene rebajes? A modo de resumir esta visión pragmática del ciclista se construyó el siguiente Esquema 4 donde se identifican las vialidades más andadas, incluyendo la nomenclatura de vialidad primaria, secundaria o local¹⁰, la identificación de los circuitos de los principiantes; las referencias de la ciudad mencionadas en las descripciones de las invitaciones de los paseos; y la inclusión de un polígono para definir la extensión de la meseta de Otay como una figura (forma gris) donde se asienta el inicio del paseo y la línea que hay que traspasar para subir al siguiente nivel, acaso el intermedio.

Tabla 8. Listado de referencias de subidas/bajadas en los paseos

MENCIÓN	REFERENCIA				
Vado	Bajada ((De la Postal hacia la Libertad)				
Rampa de la Central Camionera	Bajada				
5 y 10 y Alba Roja	Bajada				
Rampa de la Buena Vista	Bajada / Subida (Por las Américas)				
Rampa del CETYS Universidad	Bajada / Subida				
Megabache (Terán Terán)	Bajada / Subida				
Calle Segunda	Bajada / Subida (Al Soler)				
Calle Sexta (baja de la Col. Independencia)	Bajada (A la Col. Independencia)				
Calle de las macetas	Bajada (desde Colinas de Aguacaliente)				
Gato Bronco - Monarcas	Subida				
Calle Novena (subir a la col. Independencia)	Subida (A la Col. Independencia)				
El Volcán / Volcán de Toluca	Subida (a Otay, por Anexa Buenavista)				
Rampa termales	Subida				
Rampa Javier Bátiz	Subida (a la Casa de la Cultura / Col. Altamira)				
Rampa Aquiles Serdán	Subida (Por la Col. Libertad / Col. Empleado Postal)				
Septiembre	Subida (Por Col. Del Río / A Otay)				
Rampa de la Postal	Subida				
Rampa Ejido Chilpancingo	Subida (A Ciudad Indsutrial)				
Rampa aguas termales	Subida (A Otay)				
Rampa Jacume	Subida (Col. Guaycura)				
Puente México	Recta				
Sprint UABC	Recta				
Campestre	Recta				
Perimetro aeroportuario	Recta				

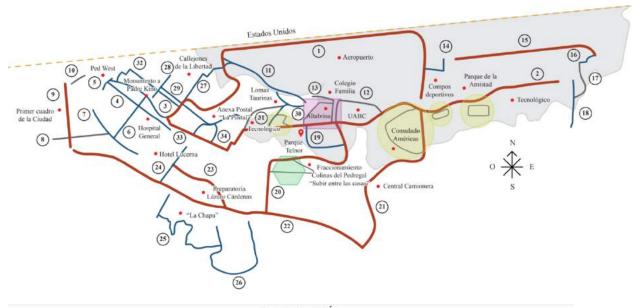
Fuente: Elaboración propia, 2017

La información del esquema vial fue tomada de la Carta Urbana del Programa Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana 2010-2030. Consultada en https://www.implantijuana.org/servicios/cartografia/carta-urbana-2010-2030/

Bicipriantes tiene una tendencia a hacer más circuitos al interior de las colonias. Si bien, la vialidad cercana al punto de salida, que atraviesa de este a oeste la meseta resulta un gran distribuidor de los paseos, incluido también el Blvd. Aeropuerto que, sin ser de acceso controlado, al ir paralela a la barrera física que limita México con Estados Unidos tiene un sólo cruce de semáforo y los ciclistas no tienen que hacer tantas paradas.

Los viajes fuera de la meseta de Otay enfrentan a los ciclistas al encuentro de caminos para bajarla o subirla (véase figura gris en Esquema 4), aquí sólo participan ciclistas intermedios o avanzados, los pasos y veredas recurrentemente explorados para librar este desnivel se resumen en la Tabla 8. Para bajar de Otay se puede ir por el camino sinuoso del Vado pasando por las calles de la Colonia Postal hacia la Colonia Libertad; o bien, puede irse por la pendiente pronunciada de la Central Camionera, y la más cercana al punto de partida el Parque Telnor, bajar por la Rampa Buena Vista, habiendo realizado el circuito se puede subir por la Rampa Ejido Chilpancingo, por la Rampa Aguas Termales y por la misma Central Camionera, esta última sólo para avanzados. Estos cambios topográficos son bien pensados, chasquear las cadenas con el cambio para preparar la subida y hacerlo alineado con el resto del grupo. Con el tiempo también se piensa en tener una bicicleta más ligera, tal vez mas velocidades, porque eso te ayuda a mantener la cadencia y a respetar al grupo, manteniéndolo compacto. Las referencias asocian equipamientos urbanos, colonias y calles vecinales por las que se pasea.

Esquema 4. Vialidades, circuitos y referencias de los paseos principiantes-intermedios



SIMBOLOGÍA

- Blvd. Aeropuerto
- Blvd. Industrial Universidad Tecnológico
- Sección Blvd. Cuauhtémoc Norte Av. Padre Kino
- Vialidad Paseo Tijuana / Paseo Centeno
- Av. Frontera Av. Aquiles Serdán
- Av. Independencia
- Av. Sánchez Taboada
- Calle Séptima Galeana
- Av. Revolución
- Puente peatonal Calle Primera El Chaparral
- Av. Fuerza Aérea Mexicana Calzada del Tecnológico - Calle 16 de septiembre
- Av. Paseo de la Independencia Blvd. Constituyentes

Punto de partida

Referencias urbanas

- Blvd. Alejandro Von Humboldt -
- Av. Instituto Politécnico Nacional
- Blvd. Bellas Artes
- 16) Calle Uno Poniente
- (17) Av. 11 Norte - Av. Maquiladoras
- Av. Industrial
 - Vialidad primaria
- Vialidad secundaria Vialidad local
- Meseta plana de Otay

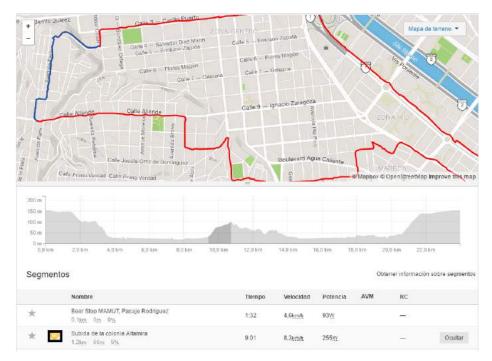
- Av. Universidad
- Blvd. Acceso a Otay Buena Vista / Blvd. Las Américas Norte - Blvd. de las Américas
- Blvd. Lázaro Cárdenas
- Blvd. Federico Benítez Blvd. Salinas / Blvd. Agua Caliente
- (23) Av. Paseo de los Héroes
- (24) Av. Abelardo L. Rodríguez
- (25) Av. Sonora - Calle Caborca - Av. Buenaventura -Av. Mérida - Avenida Zitácuaro
- Av. Hipódromo Blvd. Lomas Campestre -Blvd. de las Américas
 - Av. 16-A / 16 de septiembre
- 27 (28) Calle 11
- 29 Av. Pino Suárez - Av. Carlota Sosa Maldonado
- Prolongación Blvd. Universidad 30)
- (31) Calle Pasteje
- (32) Av. Aquiles Serdán
- (33) Av. Defensores de Baja California
- Calle Carlos Laso

Circuito / trayecto vialidad local - Bicipriantes

Circuito / trayecto vialidad local - OBC

Circuito / trayecto vialidad local - Bicipriantes y OBC

Fuente: Elaboración propia, 2017



Mapa 24. Subida a Casa de la Cultura o Col. Altamira, rampa Javier Bátiz

Fuente: L. Hernández, comunicación personal, 24 de abril de 2017

Un ejemplo en ruta de paseo avanzado es la Rampa Javier Bátiz también conocida como subida a la Casa de la Cultura o Colonia Altamira, un lugar reconocido localmente como mirador de la ciudad, llega a una cota de casi 100 msnm para continuar en bajada y acercarse una zona baja que después tendrá que abandonarse para subir a la meseta de Otay (véase Mapa 24).

La topografía también es una bandera para desarrollar una ruta, es el caso de la Vuelta al Cerro Colorado (véase Imagen 19), este es uno de los cerros más altos de la ciudad, destaca por el tono de su tierra y ubicación en la zona este de la ciudad; está cercano a una zona industrial y bordeado por colonias populares. Tanto OBC como OPBC hacen el recorrido bordeando el cerro por las vialidades principales, manteniendo al parque Telnor como punto original de salida. Es un recorrido cercano a los 40 kilómetros, en nivel avanzado, por lo que se suele llevar carro de apoyo. Ediciones pasadas se llevaron a cabo entre semana, y en la última edición, promovida por OPBC se realizó en día domingo.

El *bici tour* es una secuencia ecléctica, resultado de sumar las variaciones topográficas que llevan el paseo por mesetas, cañones, paso de puentes para librar los cauces de los ríos y arroyos que atraviesan la ciudad,

asimismo, las peculiaridades del crecimiento urbano de esta ciudad fronteriza. Considerando el apoyo de los sistemas de información geográfica en el ejercicio de análisis cartográfico, se incorporaron dos variables urbanas metropolitanas: usos de suelo e índice de marginación de la ciudad de Tijuana para visualizarlos en contraste con los trayectos de los paseos principiantes-intermedios que según se identificó son de recorridos más cortos e incorporan al menos una pendiente importante.



Imagen 19. Cartel de promoción Vuelta al Cerro Colorado, edición 2017

Fuente: Vuelta al Cerro Colorado, 2017.

Paseos como este se promueven entre los ciclistas pero no tienen una periodicidad definida, existen referencias de paseos o rutas que llevan varios años en la lista de opciones. Por ejemplo la ruta conocida como Megabache (véase Imagen 12) promocionada en cartel en 2017 fue identificada con recorridos desde 2014, en la revisión de rutas de la aplicación STRAVA.

Estados Unidos de América

C Aeropuerto Intl. A. L. Rodríguez

Palacio de Gobierno

Rutas ciclistas OBC Otay Nivel 1

Usos de Suelo Tijuana B.C.

Palacio de Gobierno

S Escala 1:75,000

Mapa 25. Usos de suelo de Tijuana y paseos OBC Principiante-Intermedio

SIMBOLOGÍA



Fuente: Elaboración propia, 2017.

El Mapa 25 resume los cinco usos de suelo principales, el punto de partida es el parque Telnor, como lo llaman los ciclistas coloquialmente, está inmerso en un uso habitacional, haciendo un recorrido hacia el este, se encuentra un parche de uso industrial y uso de suelo destinado a equipamiento especial, siendo etiquetado así por la ubicación del campus de la Universidad Autónoma de Baja California y del Consulado Americano, respectivamente, el recorrido al este continúa sobre la meseta de Otay en una pendiente ligera y constante, encuentra una zona habitacional que colinda con el principal parque industrial en esta parte de la ciudad. Hacia el oeste, la meseta presenta uso de suelo habitacional, y bajando de Otay hacia la cota aproximada de 25 msnm, se ubica una zona de comercio y servicios correspondiente a la zona Centro y sus colindancias, tómese como referencia la ubicación del palacio de gobierno. Hacia el norte se encuentra el equipamiento de mayor dimensión territorial, el aeropuerto internacional Abelardo L. Rodríguez, que se convierte en un límite físico muy particular y sin llegar a ser un circuito, como tal, tiene una recta que resulta muy atractiva de incorporar en los paseos.

Estados Unidos de América

Estados Unidos Mexicanos

ORC Otay

Nivel 1

Indices de marginación

Tijuana B.C.

ARBERTA

ARBERTA

ARBERTA

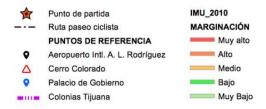
NOBEPENDENCIA

ARBERTA

ARBE

Mapa 26. Índice de marginación de Tijuana y paseos OBC Principiante-Intermedio

SIMBOLOGÍA



Fuente: Elaboración propia, 2017.

Se consideró también hacer un contraste con el índice de marginación 11, en el Mapa 26 se identifica primero el punto de partida, el parque Telnor, en una zona de muy baja marginación, haciendo un recorrido hacia el oeste se encuentran parches de media y baja marginación, es hasta bajar de la Mesa de Otay que los paseos llegan a la Zona Urbana Río Tijuana donde la marginación representada es muy baja. Los paseos suelen acercarse a la Garita El Chaparral y usar los puentes vehiculares y/o peatones para cruzar hacia la zona Norte, una zona de alta marginación, reconocida como la zona de tolerancia de la ciudad anexa al centro. Si movemos la navegación hacia el este, se encuentra a las zonas de equipamiento e industriales con muy baja marginación, las zonas habitacionales en ese rumbo presentan índices de marginación baja y media.

Datos obtenidos en la sección de estadística de acceso libre del Consejo Nacional de Población (CONAPO) en su última versión 2015. Para ampliar información consultar: http://www.conapo.gob.mx/es/CONAPO/Datos Abiertos del Indice de Marginacion

Se está encontrando una evolución del ciclista respecto al conocimiento de la topografía y la habilitación física para lograrlo, ante una lógica de movimiento discontinua tomando como referencia a Guallart (2009) que puede estar asociada a aspectos estratégicos, funcionales, y/o relaciones. En el sentido formal, la topografía rompe las cadencias, pero al momento mismo de la experiencia, también es un elemento donde reside el éxito, el logro, el cambio hacia otro nivel. El escenario por su parte, es contrastante, no resulta un problema salir de las tranquilas calles que rodean al parque Telnor e incorporarse muy pronto a la vialidad primaria Blvd. Universidad y seguir las pautas de la ruta previamente conciliada para los principiantes o los avanzados, y hasta se vale construir niveles intermedios. Observar la traza urbana en los niveles de uso de suelo y marginación es encontrar lo diverso, lo cambiante y la oportunidad de encuentros con visiones y personas distintas, recordar pues, las referencias a ciertos problemas sociales que los ciclistas han visibilizado, de acuerdo a su opinión, a través del *Bici tour*.

5.2.3. Los otros objetos y los que llevan consigo

Hablar de los objetos de los ciclistas nos remite a una parafernalia, hay un conjunto de cosas necesarias para participar del paseo, los grupos invitan a la acción y requieren a los participantes el uso de ellos para poder sumarse a la actividad; existe un compromiso inherente de los líderes ciclistas de realizar prácticas seguras y valorar el uso cotidiano del casco y las luces; los objetos encontrados en el ejercicio de investigación van de los obligatorios hasta los que ayudan a hacer la práctica más confortable, pasando por algunos que caracterizan su preferencia por un paseo o un grupo, el *jersey* con el logo o la imagen del mismo.

5.2.3.1. Los objetos, el casco y actitud sobre su uso ¿el rol de los objetos?

La convocatoria a las rodadas lleva consigo una solicitud de objetos mínimos que debe portar la bicicleta y llevar el ciclista para unirse a los paseos, considerando el horario nocturno de los paseos, el rodar seguro a través de hacerse visible es primordial. En OBC puede leerse en sus carteles el mensaje «Sin casco no hay *ride*». El objeto que porta el ciclista es parte de la conformación de su escenario y da pauta de la forma en cómo se vive la experiencia. Es una muestra también de la aceptación de las reglas de participación de los paseos ciclistas definidas en las convocatorias.

En la revisión de los objetos que los ciclistas llevan consigo, realizado a través de la aplicación de RSN, se mencionaron 16 objetos diferentes (véase Imagen 20). Menos de 10% de los encuestados mencionaron el teléfono celular considerado un objeto que permite mapear la ruta y capturar imágenes, pero no se considera esencial para la rodada. *Jersey*, mochila y rodillas-coderas fueron mencionados por menos de 4% de los participantes, sobre el *jersey*, existe todo un significado de pertenencia, llevar consigo el logo del paseo o del grupo ciclista se traduce en ser parte de él.

Imagen 20. Nube de tag según peso semántico, de los objetos que llevan consigo los ciclistas



Fuente: Elaboración propia, 2017

Tabla 9. Cálculo valores concepto estímulo accesorios para andar en bicicleta

	Valor semántico (peso)	5	4	3	2	1			
	Estímulo	Jerarquía							
	Accesorios u objetos para andar en bicicleta						Valor M(5)	Frecuencia	Porcentaje
	casco	16	2	1	2		95	21	0.81
	luces	3	5	5	3	1	57	17	0.65
	tubo	2	4	3	4	4	47	17	0.65
Palabras	hidratación			4	8	4	32	16	0.62
definidoras	guantes		8	1	2	4	43	15	0.58
(SAM)	herramienta		1	4	2	4	24	11	0.42
	lentes		1	2	2	2	16	7	0.27
	bomba de aire	2	2	1		1	22	6	0.23
	bici	2	1		1		16	4	0.15
	J=16						•	•	•

Fuente: Elaboración propia, 2017

Dentro de las menciones, un objeto poco común fue el botiquín de primeros auxilios porque, aunque se considera necesario suele ser más bien una tarea de los organizadores del paseo ciclista llevar consigo el accesorio. En los paseos de aniversario o que son organizados para promover alguna causa, festejo o los que hacen recorridos fuera de los límites de la mancha urbana, llegan a solicitar a los ciclistas una cuota de recuperación con lo que se tiene disponibilidad de carro de apoyo con servicios de asistencia en caso de

accidente, aunque sólo da cabida a lesiones realmente menores, los incidentes mayores son canalizados a los servicios de emergencia correspondientes. Cabe decir, que los accidentes mencionados por los ciclistas en los paseos se relacionan con caídas y choques con otros ciclistas, pero no mencionan lesiones que requirieran traslados para atención médica de emergencia.

La Memoria de Asociación Semántica (grupo SAM, Semantic Association Memory), agrupó nueve palabras, consideradas como las que tienen mayor peso y conexión con la experiencia, las frases tienen una frecuencia de 15% o más del total de menciones (véase Tabla 9). El casco es el accesorio predominante, 81% de los participantes lo mencionaron en su primera opción. Las luces fueron la segunda frase más comentada, después el tubo, es decir, la cámara de refacción para caso de pinchadura de llanta, el cuarto objeto comentado fue la hidratación, esta forma de mención muy común para los ciclistas, esto hace referencia a llevar un bote, puede ser una camelback o algún otro aditamento anexo a la bicicleta que permita llevar agua o líquido para hidratación. Guantes, herramienta, lentes, bomba de aire y la bici, cierran el grupo de los objetos que los ciclistas consideran muy necesarios para vivir esta experiencia, estos accesorios complementan el uso de vestimenta particular y conforman una imagen de una persona que parece estar enlistada en una competencia.

En este escenario constituido por los paseos ciclistas existen reglas aceptadas de común acuerdo por los ciclistas, incluso, las reglas para recibirte son claras, son para todos y son visibles a través de los medios donde se publicitan, se otorga especial énfasis en el uso del casco obligatorio, aunque como se ha comentado en otras secciones, esta regla no aplica para todas las rodadas, pues existen otros paseos en la ciudad que no comulgan con la idea de llevar casco y lo dejan al criterio mismo del ciclista.

En el mundo, países con bajos niveles de accidentalidad como Dinamarca y Holanda liberan de esta acción a los ciclistas (Seijas, 2015). No es objeto de este estudio discutir sobre la pertinencia del uso del casco, pero sí enfatizar que existe un debate a nivel internacional sobre esto, en el caso mexicano, la Bicired, la Red Nacional de Ciclismo Urbano tiene una postura de casco no obligatorio haciendo referencia a los casos europeos. Esa división fue evidente durante las sesiones abiertas para discutir el contenido de la Ley de fomento para el uso de la bicicleta y protección al ciclista para el Estado de Baja California, publicada en Periódico Oficial el 07 de abril de 2017, donde la sociedad civil, participantes de paseos ciclistas y líderes de grupos y paseos ciclistas, no llegaron a un acuerdo, por tanto, el casco no pudo ser considerado materia de reglamentación en la denominada Ley.

5.2.3.2. El accesorio que los diferencia

La imagen del ciclista deportivo está muy cercana a la de los ciclistas que participan en los paseos de Otay, compone el uso de la camiseta de licra o *jersey*, suelen ser de colores fuertes y/o con elementos anti reflejantes, las que son de tipo profesional llevan bolsillos y con logos de marcas de patrocinio. Los *jerseys* también se compran a precios accesibles, pues se tiene la facilidad de comprar estos productos tanto en tiendas deportivas de Tijuana como en el estado de California (San Ysidro, Chula Vista, San Diego, en Estados Unidos), de primera o segunda mano.

Esta ropa va pegada al cuerpo, el pantalón o short es igualmente de licra y ajustado, acolchado en la parte de la entrepierna, que es lo más confortable ante un trayecto exigente con pendientes constantes. Este atuendo en extremo deportivo tiene comentarios de crítica de ciclistas de otros paseos, «Los que anda en los paseos con esa vestimenta son unos payasos, puedes andar en bici con tu ropa normal, si vas a trabajar ¿a poco así te vas a ir?» (Anónimo, comunicación personal, 22 de agosto de 2015). Estos ciclistas durante el paseo mismo se recrean, se alinean a una etiqueta de vestimenta y presentación que no se impone, pero resulta muy atractiva, el ciclista no tiene un objetivo de destino particular, se concentran en su experiencia, su forma de vestir constituye una imagen de una práctica muy profesional.

Respecto al uso de vestimenta particular en Tijuana ha habido participaciones en paseos, no es el caso de Otay, pero la invitación es abierta para todos los ciclistas, donde se pide llevar ciertos accesorios o vestirse de cierta forma, uno de los más recordados es la Rodada de altura, realizado el sábado 3 de marzo de 2012, un paseo dirigido exclusivamente a mujeres con la particularidad de que debía asistirse en tacones, cuenta una participante de la experiencia «Los transeúntes y comerciantes nos apuntaban con sus celulares; unos nos alentaron con aplausos y vitoreos, y otros de plano se pusieron muy infames, hombres particularmente» (Esquina Tijuana, 4 de marzo de 2012).

Un objeto no mencionado pero que fue observado durante las prácticas fue el uso de los zapatos clip, que se fijan en los pedales, son de uso deportivo y se requiere habilidad para su manejo en el paseo urbano, dado que si no se logra zafar el pie a tiempo puede significar una caída o accidente, además porque en el paseo existen paradas continuas, lo que no sucede durante una competencia deportiva, dado que este accesorio ayuda a canalizar de mejor manera la fuerza del pedaleo; los ciclistas más experimentados son más proclives al uso de calzado con clip.

Proponer logotipos o diseños específicos para *jerseys* personalizados es una iniciativa por parte de los lideres de OPBC y OBC que se ha constituído omo una práctica que lleva consigo un sentido de pertenencia los asociados al grupo o paseo y los participantes, sin diferenciar entre los ciclistas recién incorporados o los ciclistas participando en forma periódica.

Una situación que aconteció con el logotipo del grupo OPBC, que es muy reconocido entre la comunidad ciclista de los paseos urbanos. Previo a la división de los líderes del grupo mencionado se realizó un concurso entre los ciclistas para diseño de logo y de la imagen que estaría en los *jerseys*, el logotipo ganador lleva una cadena de bicicleta como referencia principal, tres de los diseños fueron basados en bicicletas, pero el otro contenía partes de la bicicleta, el diseño es original de Dante Pedraza, al momento de legalizar la asociación civil Orgullosamente Pedaleando en Baja California se registró como el logo oficial.

Yo gané el concurso. El diseño, así como lo ves, el OPBC y la cadenita y todo, hubo un concurso para sacar los diseños para hacer nuestro logo, y en ese concurso participamos como cuatro diseños, y los otros tres diseños eran esa bicicleta estilizada, no sé si la has visto, como una especie moderna, ves tú tres o cuatro rayas y se ve triste, se ve, se ve bonita, bien moderno, no ves nada y a mí me gustó. Honestamente digo, están bonitas, pero son iguales que las demás, y le enseñé y dije, mira si todos los logos, así le planteé cuando hice mi presentación, si ves todos logos, todos los logos son iguales, o están para acá o están para allá o van para acá, o van para acá, pero es el mismo monito disfrazado ahí, y a veces parece motocicleta, no parece bicicleta, pero es el diseño, yo ofrezco engranes, cadena, bicicleta [...], no pues está más bonito este, porque aparte se distingue más, o sea sabemos que es OPBC. Ahí está, muchas veces criticamos a otros grupos, porque ves tú el diseño y dices se parece a esos, son esos o son esos, se parecen y cuando ves a OPBC no se parecen, OPBC es OPBC (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

En la Imagen 21 se muestra la versión original del logotipo, el *jersey* se complementa con color amarillo y negro, el cual es criticado por otros grupos por considerarse de difícil visibilidad en los paseos de la noche.

Imagen 21. Logotipo original de OPBC

Fuente: Comunicación personal, Opbc AC, 30 junio 2014



Por otra parte, las camisas de algodón con cierto diseño y logotipos son comunes para el grupo OBC en sus paseos con causa, limitado a la presencia de los primeros asistentes, es su manera de retribuir la participación de los ciclistas a través de módicas cuotas de apoyo o llevando los artículos sugeridos para donación (véase Imagen 22).

Imagen 22. Publicidad con información relacionada con intercambio de donación por camiseta



Fuente: Comunicación personal, Otay en bici, 24 junio 2017, 29 abril 2017

El *jersey* es una referencia de pertenencia a un grupo particular o de preferencia a participar en un paseo específico, este objeto se incorpora a la práctica y llega a formar parte de la parafernalia, en cierto sentido, es ponerse el atuendo para iniciar la experiencia, estar a punto e ir con los que me identifico.

5.2.4. Tope, tope, tope..., la importancia de comunicar

Enfatizar el valor de los sentidos en los performances de los ciclistas por circular bajo un escenario hegemónico al automovilista. El grupo ciclista tiene un protocolo de comunicación basado en las señales manuales, pero también los sentidos están avivados para comunicar lo que suceda, porque la experiencia del individuo está dada a través de asociar su fuerza performativa con el resto de los participantes.

5.2.4.1. Comunicar: chiflando, con gritos y señas

Como se desarrolló en la sección teórica el marcaje y el escenario urbano, la señalización espontánea dada a través de las señas de manos, gritos o vociferaciones es algo muy habitual y esperado durante el paseo. La calle no está habilitada para el ciclista, por tanto, puede encontrar cualquier cosa que se traduzca como peligro, puede ser desde una junta entre dos losas de concreto, una grieta en el asfalto, una tapa ausente o rota de un registro, incluyendo la falta de señalización. Dice uno de los participantes «Nos comunicamos chiflando, con gritos, antes usábamos silbato, pero hace ruido, es molesto, a la demás gente le molesta» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017). Otro de los guías menciona usamos «Señales de mano, con voz, grito, con silbato [...] a veces si tenemos la oportunidad [...con...] walkie talkie, con radio» (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

Una de las tareas del guía, es llevar la voz líder, es el primero en encontrarse con los obstáculos fijos del camino como topes, baches, cunetas, alcantarillas, y entonces ante el aviso, la palabra se va repitiendo a todo lo largo del contingente «¡Tope, tope, tope... tope!», así podría traducirse. El caso del paso de las alcantarillas y de vías del tren, tanto el guía como las alas del grupo enfatizan cruzarlas en forma perpendicular a las vías, aunque siempre está la opción de bajarse y cruzar caminando.

En ocasiones no se necesita verbalizar una orden para entender que el grupo necesita hacer una parada para reagrupar, no es una regla, pero previo al inicio de la rodada, se pueden establecer puntos para reagrupar y a partir de ahí, continuar.

5.2.4.2. Negociando el paso: pidiendo chance

Por su parte, la comunicación con el automovilista es sustancial, de origen el diseño de la vialidad y la potencia del auto ponen en amplia desventaja al ciclista, esto es sopesado por un contingente compacto y continuo; bajo esa organización se tiene que pedir el paso al auto y hasta el peatón «Los automovilistas, hay de dos, o nos apoyan o nos pitan» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017).

Algunos en su ignorancia nos piden subirnos a la banqueta o que nos vayamos a la zona del Río a pedalear en la canalización, no se puede hacer eso, aunque si, a veces [...] tenemos que usar el espacio del peatón por nuestra seguridad, ni modo (Anónimo, comunicación personal, 19 de junio de 2017).

La consecuencia de no poder negociar un espacio seguro con el automovilista es quedarse en los lugares que son para el peatón, los ciclistas tienen muy claro que no deben estar en las zonas, pero los automóviles no dan otra opción «yo si ratoneo y me pongo enfrente de todos, así les digo que yo quiero mi espacio y me voy para enfrente» (Anónimo, comunicación, 22 de agosto de 2015). «La reacción negativa es que te mienten la madre... las mujeres también» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017).

Es una reacción dividida, pero sí existe confrontación con los automovilistas porque se disputa el derecho de uso de la vialidad. Por su parte, los guías prefieren no confrontarse, piden permiso a los automovilistas.

Sin que yo me detenga, saco la mayor parte de carros [haciendo la seña manual], luego ya me meto y le pido disculpas, agradezco y siempre les digo "agradezcan al carro" [...] y ellos [...los ciclistas...] "gracias, gracias", y el carro se queda, bueno estoy enojado, pero doy chance; pero es un pleito constante. (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

Sobre las señas manuales del ciclista se usa comúnmente la extensión de brazos para marcar las vueltas izquierda o derecha, no obstante, los ciclistas manifiestan que el automovilista no sabe normalmente cómo interactuar con el ciclista y cómo resolver lo que está pasando ¿debe esperar?, ¿debe pasar? es un vacío real donde la pericia del ciclista, el entrenamiento vial y el conocimiento de la ruta se conjugan para llevarlo a buen fin.

5.2.4.3. Saludos y ánimos

La interacción es también una oportunidad para cruzar palabras de saludo y comentarios breves, aun cuando los paseos son nocturnos se puede interactuar con los peatones, mientras se espera el semáforo o avanzando por el contingente, montarse en la bici es una manera de acercarse a los otros, la comunicación con el extraño es habitual. Los ciclistas refieren a los niños pequeños como los más efusivos o emotivos «Los niños se emocionan y van les avisan a sus mamás» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017), de hecho, algunos niños participan como ciclistas en los eventos especiales o promovidos el día domingo, el resto de la semana de rodadas nocturnas no participan.

En general, los peatones están muy activos con los ciclistas, voces de aliento son comunes durante el recorrido «Que les vaya bien», «Cuídense, sigan adelante», «Échenle ganas, si se puede»; es una lección que potencia a otros a intentar estar del otro lado, arriba de la bicicleta. Es también un ejercicio de urbanidad de dos actores identificados por su vulnerabilidad ante el vehículo automotor y su velocidad.

5.3. Actos performativos «No one has to travel alone»

En este capítulo se describen esas acciones acontecidas en el *performance* ciclista, esencia del acto. Sucede también la movilización de deseos, el hacerse visible y el estar en el escenario urbano donde es posible aprender algo, no solamente como sujeto, sino también compartiendo y reconfigurando las ideas de todos los paseantes.

5.3.1. Descripción de las prácticas y tácticas urbanas

La presente sección describe las prácticas y tácticas que constituyen el acto performativo de los ciclistas. Las manifestaciones de los grupos son diferentes, pero no del todo contrarias, los paseos tienen la encomienda de ser siempre seguros, de usar todas las situaciones y herramientas al alcance para hacer una experiencia realmente significativa y eso está claro en las acciones que llevan a cabo. Sobre la discusión de la diferencia entre prácticas y tácticas la referencia teórica nos describe la última relacionada con un sentido de cambio, mientras que las primeras sólo son acciones dadas en la cotidianidad; a continuación, se describen los hallazgos de la investigación, sus expresiones y la discusión que compete a su identificación.

5.3.1.1. El guía ciclista, la estrategia de movilidad consensada

Una de las prácticas más peculiares de los grupos ciclistas es su forma de organizar al contingente y liderarlo, existen tres figuras representativas, un guía del grupo, las alas y el cabús, denominación dada al líder, a los ciclistas que custodian al centro en los costados del grupo y al ciclista de la retaguardia, respectivamente. El guía es una figura que lidia con una serie de requisitos y habilidades porque se le asume la tarea de cuidar al grupo, la responsabilidad es fuertemente remarcada por los participantes; debe decidir la ruta, pero también se le puede solicitar someter los cambios de ruta previo al inicio del recorrido a los participantes. Su conocimiento fáctico de la ciudad desde las dos ruedas, lo vuelve un sujeto altamente reconocido en el grupo. Es el guía el estudioso de las cosas, el hacedor del cambio, pues la ruta no se mueve si no lo concreta en la realidad durante el recorrido; su reconocimiento no lo priva de tomar decisiones que pueden ir en contra del nivel de dificultad de la ruta, por ejemplo, está sujeto y «esclavizado» a la aprobación del grupo, porque puede hacer el cambio de ruta por una solicitud de los participantes, pero ello no le resta su nivel de responsabilidad.

Dante Pedraza (OPBC) se identifica con el lema de los *Navy SEALs*, haciendo referencia a los comandos armados especiales de los Estados Unidos, «nadie se me va a quedar atrás, aunque me traiga el cadáver yo lo traigo [...] si salimos diez, regresamos diez, aunque esté en camilla, pero vamos a regresar, no se me queda nadie» (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016). Porque en otros grupos ciclistas

no existe la figura idealista del guía y no se establece el acuerdo de apoyo en la circunstancia de lejanía o apartado del grupo. «El guía en interacción con las alas y el *cabús*, son los que van compactando el grupo, van avisando a los enfrente y a los de atrás» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017).

Guías son pocos y se mantienen a través del tiempo, incluso su ausencia puede condicionar el realizar la rodada del grupo. Entrevistado un guía, hablaba de cómo decidía y buscaba acudir a las rodadas con otros grupos «para descansar porque se lleva mucho estrés» (A. Haro, comunicación personal, 19 de marzo de 2017), pero es una responsabilidad que ha tomado por muchos años, sólo ha tenido un accidente en el grupo, pero llamaron a la ambulancia y fue algo leve, el guía privilegia su labor.

A su vez, un guía dirige hacia ciertos territorios, no entabla una comunicación desde la lógica verbal con el grupo, sino que utiliza el recurso del espacio urbano para presumiblemente anclar nuevas experiencias espaciales a través de la interacción física y social y esperar que los participantes emancipen sobre esta su propia producción espacial. Ese deseo es una posibilidad descrita a partir de la constante transformación y reinterpretación al paso repetido de multitudes que ruedan con su guía por la ciudad (Wynn, 2010).

El guía debe lidiar con las cosas que puedan suceder con los ciclistas inexpertos, con que se mantengan las reglas de la rodada y hasta solicitar siempre atención al camino, menciona un líder algunas de las cosas que se enfrentan.

Actualmente ahorita ya no hay tanto problema, nos preocupan los que se suben a las banquetas, nos preocupan cuando las personas [...ciclistas...] hacen alto y no te avisan, que vas dentro del grupo, vas en la bicicleta y de repente se frena porque le dio miedo un bache, y tres ciclistas atrás ¡pum, pum, pum, pum! Y alguien se cae, entonces hay mucha preocupación de eso. Yo por eso estoy casi siempre con el señalamiento con mano y con voz, de «Hoyo, bache, tope, agua, carro», para que la gente se percate de que hay un peligro, porque muchas veces en la bicicleta estás cotorreando, «¿Oye te acuerdas de no sé quién?» ¡Pum! Porque no estás al tanto de lo que está pasando [...]. Sí, porque alguien los lleva y son ovejitas, por eso a veces no me gusta ser líder (Anónimo, 15 de marzo de 2017).

Los ciclistas que participan en los paseos opinaron sobre las tareas rigurosas del guía, se identificaron al menos doce tareas propias del guía, clasificadas en la Tabla 10, según el momento en que deben realizarse en la secuencia performativa, asimismo, los comentarios suman las obligaciones del guía con una actitud de

respeto y responsabilidad. «El guía debe responsabilizarse del grupo; proteger a los demás; mantener el grupo; que lleguen bien "hemos tenido accidentes", pero no llevamos botiquín, pensamos que no pasará nada» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017).

Tabla 10. Listado de las función del guía del paseo ciclista

INICIO	DURANTE PERFORMANCE	FIN
1. Organizar lo necesario	6. Marcar ritmo/mantener grupo	11. Charlar con el grupo al cierre de la actividad
2. Definir la ruta	7. Señalar alto y peligros	12. Organizar registro fotográfico
Definir la logística del viaje (se sugiere hacerlo en conjunto con el grupo)	8. Mantener orden	
4. Recorrer el camino antes	 Cuidar/proteger del grupo, particularmente a inexpertos 	
5. Dar instrucciones	10. Apoyar	

Fuente: Elaboración propia, 2017.

Finalmente, el guía, el individuo que domina o ejerce supremacía desde y en la práctica, a su vez, está relegado a cumplir cabalmente las promesas de la ruta, el nivel de dificultad, el tiempo a considerar, sin que pueda controlar todos los aspectos que encontrará durante el recorrido. El guía da muestras también de escuchar propuestas para definir la ruta a seguir (véase Imagen 23); durante la charla breve de inicio del paseo, el guía puede también sondear el ánimo y las opiniones de los ciclistas para hacer los cambios pertinentes en la ruta antes de iniciarla. Una costumbre es recordar brevemente por donde irá la ruta y siempre pedir mantener el grupo compacto.

Imagen 23. Post de guía de paseo ciclista

Hoy sí hay paseo solo que ando bien cateado.... Una subidita nada más. Manden sugerencias y yo les digo cuáles serían candidatas

Fuente: Anónimo, comunicación personal, 19 de junio de 2017.

Existen momentos durante el recorrido donde el guía debe hacer cambios para afrontar lo encontrado en el camino comparte uno de los guías su experiencia:

He tenido a veces que desviarme de mi ruta trazada para evitar una conglomeración fea; a veces ahí en la UABC, a veces me meto por el centro comercial, para darle la vuelta a todos los carros que están ahí haciéndose bolas, y yo fila india me meto por acá. Ahorita que están arreglando el aeropuerto, por ejemplo, es un «despapaye» vial tremendo, y el simple hecho de saber que tienes gente atrás, estás «que no les pase nada, que no les pase nada», porque a veces de dos en dos, para darle oportunidad a los autos, me voy en fila india, y a veces el auto sigue pasando a 80 km/h y dices tú, hey no tenemos espacio para los dos, entonces yo les manejo [...a los autos...] "¡Bájenle, bájenle, ahorita salimos!" (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

En general, el diseño de la ruta está acorde al nivel prometido en la publicación o cartel, se evidencian las diferencias en los líderes respecto a este proceso de diseño y de pensar la ruta. A palabras de Partida (OBC) «Se empieza desde temprano, todos los días planeando una ruta [...] para hacer, tratamos de no repetirlas durante de la semana, obviamente incluso durante el mes hacemos distintos paseos (García & Maravilla, 06 abril, 2016).

La presencia del guía es una táctica ambivalente del grupo que resulta muy eficiente y práctica y contrariamente muy dependiente alimentada de la retribución moral. Observando las dinámicas de acompañamiento a los bicipriantes, al paso del tiempo, se refleja cómo se va forjando la confianza en los participantes. Algunos llegan a convertirse en guías de paseos.

5.3.1.2. Formación y avance del grupo ciclista

Como en las parvadas de pájaros existen estrategias para ordenar el contingente, es el guía quien define en gran medida esta condición, pues la continuidad y la dirección del paseo deben sumar a la variable seguridad.

Una táctica es la formación dos en dos, es el estilo particular de OPBC, surge como una manera de controlar al grupo y protegerlo al mismo tiempo; en los inicios de los grupos ciclistas se observaba gente que entraba y salía del carril, se subían a la banqueta. En OPBC «empezó a haber ciertas reglas [...o más bien...] técnicas o un estilo particular de rodar [...] es una manera que nos permite seguridad dentro del carril, tampoco lo hacemos por ser estilosos». (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016). Es manifiesta la

preocupación de lograr la seguridad del grupo a través de la táctica de formación, si bien puede ser difícil de comprender por los otros ocupantes del escenario, e inclusive parecer una manera de acapararlo o hasta significar algo curioso. «Ah mira qué chistoso se ven todos formaditos ¿no? sí, pues yo estoy protegiendo al grupo». (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

Por su parte, la táctica de Chillones, quienes antes rodaban con OPBC está enfocada en mantenerse en un carril particular, sin que ello implique una formación específica; «Hay grupos que quieren ir a fuerzas por el carril central, nosotros vamos por la derecha, evitamos banquetas, las usamos en casos aislados» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017). La formación de los ciclistas cambia a fila india cuando existe algún accidente, tramo en construcción o tráfico vehicular, pero dependerá de cuántos ciclistas forman el contingente. Inclusive cuando la ruta pasa por la única ciclovía de la ciudad, se ven obligados a pasar uno a uno porque sólo hay un carril de ida y otro de regreso y la ciclovía está delimitada por unos bloques de concreto imposible de cruzar montando en bicicleta. De manera natural, los paseos ciclistas evitan usar esta infraestructura, además por las otras inoperancias causadas por el diseño y ubicación de la infraestructura.

Si se observa a un grupo de ciclistas sucederá que a veces ¡se pasan los semáforos!, las alas del grupo o el mismo guía pueden adelantarse para detener de manera oportuna y respetuosa a los autos y permitir el paso completo del contingente, se suma la variable del horario de la rodada nocturna que normalmente inicia ya pasada la hora del tráfico más pesado de la tarde en la zona de Otay. Otro escenario donde es común pedir el paso a los automovilistas, a pesar de la luz roja, es la vuelta izquierda con flecha, que en su corta duración puede partir al grupo. Estas acciones pondrían poner en tela de juicio los valores que los ciclistas asocian a su práctica, no obstante, tiene una connotación protectora, el grupo debe mantenerse unido para blindar su seguridad. Por las opiniones de los ciclistas, los automovilistas están más receptivos a esta solicitud, serían los choferes del transporte público los más reacios a participar de ella.

Otra táctica usada durante el recorrido es la de reagruparse, el contingente no puede mantenerse junto ya sea por las diferencias en los niveles de los ciclistas; porque en algunas rectas o pendientes hacia abajo los ciclistas toman distancia entre ellos; el guía apoyado de sus alas y cabús harán la tarea de reagrupar. Sucede la acción contraria a lo mencionado en el párrafo anterior, los ciclistas pueden esperar en el semáforo si está por terminar la luz verde a sabiendas que no podrá pasar el contingente completo, así que pararán para reagruparse. Las paradas para reagruparse pueden ser previstas previo al inicio de la ruta y durante esta, la misma dinámica irá marcando la pauta.

5.3.1.3. Estrategias de apoyo ¿barredora, sí o no?

Otra táctica de los que llevan el paseo ciclista es la incorporación de carros de apoyo, cuando iniciaron los paseos ciclistas en la ciudad en 2003 a cargo de Ciclopista Tijuana (Alonso, 2012) se tenía apoyo de patrullas de la Secretaría de Seguridad Pública Tijuana para arropar al contingente, gestión lograda por los propios ciclistas ante las autoridades; pasado el tiempo los mismos ciclistas se organizaron para suplir esta función. Aparecieron los carros de apoyo (véase Imagen 24), quienes tienen la función de ir atrás de los ciclistas, son personas del mismo grupo, sucede en ocasiones que son ciclistas lastimados no en condiciones para participar del paseo y deciden ser parte de los integrantes del carro de apoyo. Pedraza (comunicación personal, 4 de octubre de 2016) lo define así:

¿Qué hace el carro de apoyo? Apoya cambios de carril, apoya a un ponchado, se sube, repara su llanta y luego lo bajamos otra vez. Pero apoya porque no detiene a todo el grupo. Y el carro de apoyo tiene esa ventaja, que protege al ciclista, de atrás, para que no se lo vaya a amarrar un carro que no lo vio, etcétera.

Comenta uno de los participantes de OBC «Yo vengo y los apoyo con el carro de apoyo, eh, que es como la barredora, por si alguien se pincha, alguien [...requiere...] una reparación mayor y no tenemos la herramienta porque cargamos nomás con cámaras para salir del bache» (García & Maravilla, 06 abril, 2016):

Pero si ya hay una bronca porque ya se deshidrató, porque en la noche también pasa eso [...] o se cayó y no puede, pues lo apoyamos con eso [...] en este caso me toca ir con el vehículo de apoyo y con los radios de comunicación.

Un póster de OBC anuncia el carro de apoyo de esta manera «llevaremos carro de apoyo (de cooperación), te cansas, te ponchas, te rezagas = TE SUBES, descansas, o reparas, y TE BAJAS» (*Otay Border Cycling*, 26 de julio de 2016).



Imagen 24. Carro de apoyo paseo Otay en Bici

Fuente: Comunicación personal, Otay en bici, 8 octubre 2017

El término barredora se usa para describir a un carro con una función diferente, todo ciclista que ya no pueda seguir por el motivo que sea, físico, falla mecánica, ponchadura, accidente, etc., se sube a la barredora y ya no regresa al paseo. Esta connotación de barredora se toma del Paseo Ciclista Rosarito-Ensenada, realizado sobre la carretera federal que conecta a estas dos ciudades, los ciclistas que no pueden continuar siguen la siguiente instrucción: detenerse, descansar y esperar a que alguno de los camiones barredoras pasen por ese trayecto (Paseo Ciclista Rosarito Ensenada S.A. de C.V., 2017). Este es un paseo distinto a los realizados en la mancha urbana, pero excepcionalmente en los paseos dominicales de celebración, de temática particular o de aniversario organizados por estos grupos de Otay, pueden poner a funcionar una barredora, la condición es una distancia larga, condiciones climáticas o logística donde no es posible esperar a un ciclista cansado o aquejado por alguna falla o accidente ligero.

En este *performance* también hay espacio para la espontaneidad, no siempre es posible llevar el carro de apoyo por parte del paseo, durante los recorridos suelen aparecer carros de apoyo temporales anónimos, se quedan un tramo detrás de los ciclistas como escudo del resto y para ayudar al control de tráfico y luego se van.

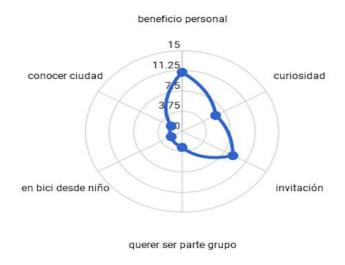
5.3.2. La metáfora de visibilizarse

Lo performativo está en permanente manifestación, hacerse presente y estar visible son una resultante de esa fuerza. Esto tiene varias aristas, se ha documentado como la energía del contingente puede sumar a los espectadores y llevarlos a intentar ser parte de ello. Indistintamente los choferes de los vehículos automotores enfrentan situaciones donde tienen que negociar con los ciclistas, la clave es que el grupo sea visible, particularmente en la rodada nocturna. Por otro lado, al menos un grupo ciclista ha incorporado rodadas por causas sociales, ambientales y se acerca a un formato de visibilización crítica performativa, encontrando otros argumentos a partir del cual los sujetos movilizan valores y actitudes positivas. Se encuentra que incluso desestiman la causa propia de la movilidad no motorizada y la exigencia de mejorar su situación de movilidad.

5.3.2.1. Llamar la atención, cualidad atrayente

Visto el evento performativo de los ciclistas urbanos resumido en una práctica corporal en cierta medida exigente ¿puede concebirse el suceso performativo como una referencia misma para que las personas busquen habilitarse y ser partícipes del mismo dentro de los lineamientos dados por los grupos ciclistas?, ¿es un factor ser visible? La identificación de las causales por las que las personas se habilitaron o iniciaron su participación, arrojó como primera opción una perspectiva de búsqueda de bienestar del individuo. De acuerdo a las menciones dadas por los ciclistas, la obtención de un beneficio personal al participar en los paseos es la más notable, engloba una intención de mejora en la salud física y mental haciendo hincapié en que es una versión diferente de práctica deportiva, erróneamente, indican los ciclistas, asociado el ciclismo urbano con el ejercicio de *spinning*. El segundo concepto más mencionado fue la invitación a participar por parte de amigos, familiares y compañeros de trabajo, incluso se hizo mención de negocios que promocionaban su apertura, relacionando ello, con alguna rodada ciclista; por ejemplo, una de las últimas experiencias recordadas fue la apertura de una barbería, que era de un conocido de los líderes del grupo.

Gráfico 4. Frecuencia de mención de razones por las que inició su participación en paseos ciclistas



Fuente: Elaboración propia, 2017

El hecho de sentirse curioso respecto a cómo se vive esta experiencia resultó también ser una causa para sumarse a los paseos «Me llamó la atención, lo intenté y me encantó la sensación» (M. Vizcarra, comunicación personal, 8 marzo 2017) y «En vacaciones cuando tenía 18 salí a pasear en bici, me topé con el grupo de Ciclopista, me les pegué y me enamoré» (Anzahar, comunicación personal, 26 marzo 2017), son algunas menciones enfatizando el influjo del hecho performativo visible. En menor medida se mencionaron ideas como, querer pertenecer a un grupo, unirse a la rodada con intención de conocer otros lugares de la ciudad y, finalmente, se manifestó el hábito de andar en bicicleta desde niño siendo natural su participación en estas rodadas (véase Gráfico 4).

«Muchos practican aquí, se juntan con nosotros, pues simplemente por salud, otros por deporte, por *hobbie* [...] por socializar, hacer ejercicio», resume el líder de OBC (García & Maravilla, 06 abril, 2016), otra opinión al respecto de los incentivos para participar muy enfática en el esfuerzo físico se resume así «Para este tipo de deportes se ocupa resistencia, persistencia, y consistencia y aparte las ganas» menciona un ciclista asistente al recorrido del grupo OBC (García & Maravilla, 06 abril, 2016). Es realmente común asociar la connotación deportiva a los paseos por ser una característica muy apreciada entre los participantes.

Los grupos ciclistas son capaces de potenciar su cualidad atrayente al diversificar sus rutas por el escenario urbano, sin restricciones más que las dadas por el límite corporal, por los acuerdos con los otros

participantes; es encontrarse con los otros no ciclistas, es un escenario constituido desde lo observable, integrador en un fragmento de tiempo.

5.3.2.2. Ser visible, estar seguro

Desde la biciescuela, a los bicipriantes y todos los que participan en los paseos ciclistas son aleccionados en la importancia de llevar todos los accesorios de seguridad como luces, delantera y trasera, casco, pero además existe una cualidad que el ciclista debe mostrar, esta frase lo resume así: «Los ciclistas dependen de todos sus sentidos para mantenerse seguros» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017); el sistema sensorial del individuo debe estar a disposición en cada momento.

Respecto a las formas de hacerse visible por la vestimenta en los paseos nocturnos, existen diferencias entre los grupos; se utilizan diferentes tonalidades, se tiene preferencia por los tonos naranja, amarillo, verde limón, aunque también se tienen *jerseys* en tonos oscuros o negros, como el caso de OPBC. Incluso los mismos ciclistas identifican diseños más visibles que otros, en el caso del guía, alas y cabús por lo regular suelen traer consigo chaleco antirreflejante.

El ser buen escucha procura la seguridad del grupo, puesto que se van dando instrucciones y avisos durante la rodada; un ciclista que no participa en seguirlas puede ser un elemento comprometedor. «Esto es muy auditivo, tienes que escuchar para andar seguro» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017). El uso de audífonos sería una regla no escrita, solicitada para los ciclistas participantes, aunque durante las rodadas se observaron ciclistas que llevaban consigo bocinas con música en volumen medio, aunque son iniciativas personales no todos los ciclistas comparten la idea de tener estos accesorios, la excepción se logra en los paseos con causa o dominicales, normalmente realizados a la luz del día, en fin de semana, donde sí es bien recibido, participar y llevar música.

Respecto a la interacción con los automovilistas, la recomendación es asegurar el contacto visual, el chofer debe tener la información sensorial necesaria para estar al tanto de dónde rueda el ciclista. En un contexto donde la cultura vial adolece de llevar siempre buenas prácticas, los ciclistas pueden también gritar, mover las manos «No estamos peleando con los carros [...es en nuestra defensa...], puedes gritar, decir ¡Hey, aquí estoy!» (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016). El aprendizaje y uso de las señas con manos potencian al ciclista a mejorar su capacidad de maniobra en la calle, no querrá decir que tendrá la reciprocidad del automovilista, pero está favoreciendo un escenario menos dificultoso.

En resumen, el ciclista tiene a su alcance varias estrategias de visibilización para la seguridad: Me hago visible, escucho todo ¿me estás viendo?, en esta peculiar frase se resumen estas maneras, resaltar la voluntad de incorporar en los discursos performativos la habilidad sensorial y la simbiosis con las estrategias y tácticas urbanas de los ciclistas en los paseos urbanos bicicleteros.

5.3.2.3. Lograr empatía, crítica performativa

De acuerdo a lo desarrollado en el capítulo para el sustento teórico de este proyecto, la crítica performativa es directa, basada en un principio de cambio, de reforma, en contra de lo establecido, busca legitimar esa solicitud con los ciudadanos, los tomadores de decisiones. El momento de crítica muestra cuando las cosas son diferentes por un momento, existen resultados favorables, al mismo tiempo que otros ciudadanos están participando e interactuando en torno a una iniciativa. Este hallazgo es una situación inesperada que acompaña lo performativo.



Imagen 25. Donaciones en el paseo Rodemos la Ayuda

Fuente: Comunicación personal, Otay en bici, 14 febrero 2017.

El suceso performativo aquí estudiado evoluciona desde una manifestación de empatía con los problemas sociales, ambientales y el entorno cultural de la ciudad. El grupo OBC ha liderado las iniciativas de los paseos con causa, sus críticas y participaciones son variadas, no tienen una bandera fija y van cambiando en función de acontecimientos locales, festejos o conmemoraciones nacionales y/o mundiales y también hay

espacio para propuestas de los mismos participantes. Estos paseos son especiales y, por lo regular, se convocan para los fines de semana en horarios matutinos, se publica el nivel y expectativa del recorrido para que los potenciales ciclistas asistentes se preparen para ello. Puede haber solicitudes extraordinarias para los ciclistas, como llevar plástico para reciclar, donaciones de alimentos, cosas significativas y sencillas; teniendo como compensación la entrega de alguna camiseta o distintivo facilitada por el propio grupo ciclista organizador (Véase Imagen 25).

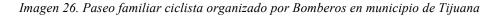
¿Por qué los ciclistas han tomado estas estrategias de apoyo hacia otras comunidades vulnerables? Este es un reconocimiento de las situaciones que aquejan a ciertos sectores de la población a través de observar y circunvalar por la ciudad, de participar con una mirada distinta desde la bicicleta, como el sentido del *city tour*, recordando el concepto de Sieverts (2015) enfocado en ir a los vecindarios y a los suburbios poco visibles; los ciclistas encuentran realidades que se vuelven invisibles en la cotidianeidad.

En varias ocasiones hemos ligado esta situación de la bicicleta con alguna causa [...] rodando nosotros aquí mismo por la Mesa de Otay, la colonia del Río [...] nos fuimos topando con una realidad que ya existía en Tijuana, pero que pensábamos estaba más en las zonas de la línea [...frontera con Estados Unidos...], Centro, nos empezamos a encontrar con comunidades de haitianos, de migrantes haitianos y empezamos a concientizarnos [...] sobre el tema y de esa la realidad y fue que decidimos organizar un paseo ciclista que se llama Rodemos la Ayuda (Síntesis TV, Febrero 10 de 2017).

Comentario de «Robie» Partida, representando a la organización *Otay en Bici* en relación al paseo organizado para apoyar a un sector de migrantes extranjeros en Tijuana, promocionado en la televisión local. «Son muchas necesidades y es difícil resolver una situación así, pero podemos unirnos y aportar un granito de arena» (Síntesis TV, febrero 10 de 2017), resume la intención del evento.

Además de lo anterior, mencionar el hecho de cómo algunos ciclistas no sienten motivación para participar de causas o iniciativas específicas en pro del propio ciclismo urbano, a razón de manifestar el desinterés de las autoridades a los llamados de los ciclistas, en los últimos años; se interesan mejor por causas que favorecen a los ciudadanos y a la propia ciudad, este encuentro con otros ciclistas y otros ciudadanos es una ventana para visibilizar sobre causas muy sensibles, oportunas, como se resumen en la Tabla 11, aunque se encontrarán también participaciones culturales y presencia en eventos locales; por ejemplo, OBC ha organizado la rodada poética acompañada de charlas y convivencia; el bicinema evento donde participaron

los reconocidos productores musicales *Bostich* + *Fussible*; rodada, cine y música se suceden en el mismo *performance*.





Fuente: Autoría propia, 8 noviembre 2015.

Las convocatorias o llamados a los paseos con causa son una oportunidad para atraer a ciclistas o a los mismos líderes de otros paseos a la zona de Otay, después del paseo las actividades pueden continuar con pláticas, video cine, juegos, etc., no es obligatoria la permanencia de los ciclistas en lo que sucede posterior al paseo, pero suele haber muy buena recepción y asistencia a las actividades programadas (véase Imagen 26).

Tabla 11. Listado de paseos con causa promovidos por Otay en Bici y OBC (2014-2017)

Año	Mes	Temática	Descripción breve de la actividad	Solicitudes o donaciones solicitadas
2014	Abril	Tijuana: Sonidos del Nortec	Rodada más película en Parque Telnor	Ninguna
2015	Abril	Rodada verde. Celebra el día de la tierra	Paseo	Vestir de verde es requerido
2015	Junio	Le Tour de Otay: La Bufadora	Travesía ciclista	No especifica la convocatoria
2015	Octubre	Rodada rosa. Enlázate a la lucha contra el cáncer de mama.	Paseo y convivencia	No especifica la convocatoria
2016	Julio	Rodada poética	Rodada simbólica, charla sobre la ruta Guadalajara-Tijuana por ululayu, y convivencia.	Ninguna
2016	Junio	Puertas Abiertas Aldeas Infantiles SOS	Asistencia a instalaciones de la Asociación Aldeas Infantiles SOS	Patrocinar la camiseta de un niño de la Aldea
2016	Agosto	Desfile de inauguración Feria Tijuana 2016	Participación en desfile y asistencia concierto de MOLOTOV	Ninguna
2017	Febrero	Rodemos la ayuda. Amor y amistad a los migrantes Haitianos	Paseo y recepción de artículos donados a la asociación Mejor Herencia A.C.	Artículos para el albergue de migrantes Haitianos
2017	Marzo	Deja tu huella. Plantemos un árbol	Pasco en bici, bicicharla ¿Cuánto tardan tus residuos en degradarse? y actividad de forestación del Parque Telnor	Botellas vacías y limpias de plástico PET de 1, 2 o 3 litros
2017	Abril	Paseo SUPER HÉROES (Batman vs Superman)	Pasco y recepción de juguetes para donación a niños de escasos recursos, en colaboración con Rotaract, socio de Rotary Tijuana	Donación juguete no bélico
2017	Junio	Ponle play "Ayúdanos a ayudar"	Paseo y recepción de despensas a Centro de Atención de Niños de Otras Aptitudes (CANOA)	Donación despensa alimentos
2017	Agosto	Le Tour de Otay: Valle de Guadalupe	Travesía ciclista	No especifica la convocatoria

Fuente: Elaboración propia, comunicación, Otay en bici y Otay Border Cycling, 2014, 2015, 2016, 2017.

Se constituye un espacio de interacción que hace visibles situaciones particulares, hechos en los que no existe ninguna responsabilidad de hacerlo; sumar voluntades genuinas, llevar un mensaje —en la camiseta o el *jersey*-, conciliar un paseo para manifestar una necesidad latente de la sociedad es una estrategia de comunicación, de cambio y mejora comunitaria, es un *performance* susceptible a alterar estructuras y políticas sociales, pero está lejos de permanecer asociado a una sola causa.

La empatía hacia los propios participantes de los paseos también es plausible cuando determinan cambiar las reglas o el tipo de práctica a realizar para fomentar la convivencia, dice una invitación al paseo «Con el fin de cohesionar y convivir, esta noche nivel 1.0 y 2.5 se fusionan» (*Otay Border Cycling*, 26 de agosto de 2015). Los ciclistas conforman este acto con grandes ideales, llevan sus prácticas a una escena abierta que se autodefine con valores y actitudes deseables en cualquier ciudadano. Aparecen otras iniciativas como

éstas «Toda la semana será una oportunidad para reintegrarse con *rides* amigables. Para los rápidos y [...de...] mayor condición, los esperamos para que nos apoyen de alas en el grupo...». (*Otay Border Cycling*, 18 abril de 2016). También muy conocedores de los tiempos y de los posibles interesados en subirse a una bicicleta, en junio del 2017 OBC indicó que todas sus rutas serían de nivel 1.0, principiantes, alternando algunas rutas de 1.5 y 2.0 previo aviso.

5.3.3. La relación de aprendizajes: habilitarse para andar en bicicleta

Tener conocimiento de algo nuevo, aprender o mejorar una habilidad es una ganancia segura en el paseo ciclista en el escenario urbano, tan sólo por un ejercicio de repetición, de observar maniobras, de atender instrucciones en todo sentido, qué se hará, cómo se hará y cuándo se hará. También se requiere adaptar el conocimiento del andar en bicicleta, modificar en cierto sentido el conocimiento del andar en la bicicleta de cuando se era infante, a viajar acompañado con otros tantos ciclistas y ¿por qué no?, en el futuro transformarse en un usuario de bicicleta adoptando costumbres e itinerarios para viajar a la escuela o al trabajo.

5.3.3.1. El legado: educación vial, de y para, ciclistas

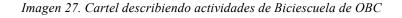
Los grupos ciclistas han logrado posicionar una táctica donde se promueve la educación vial para ciclistas, es un ejercicio donde no solamente se aprende sobre el manejo de la bicicleta, específicamente, el uso de los cambios, o bien, la enseñanza de las señas de comunicación que acompañan el rodar seguro del ciclista; se logra romper las barreras de la distancia, conseguir que alguien vaya más allá de lo que imagina. Formar ciclistas que rueden seguro es una de las máximas de este ejercicio.

Una de las menciones comunes es resaltar la diferencia del uso de la bicicleta –que puede ser fija– en un contexto particular deportivo y el seguro desconocimiento del uso de la misma en el paseo urbano en bici, aludiendo a la gran cantidad de pendientes que un ciclista debe sortear en su recorrido, aún siendo un principiante. «El andar en bicicleta no es lo mismo que hacer *spinning*, andar en la ciudad en bici es otra cosa, no saben meter cambios» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017). La enseñanza también incluye el manejo de los frenos y la importancia de usar ropa que refleje la luz (véase Imagen 27). Del mismo modo, existe claridad en cuanto a transformar una aspiración de un ciclista en una realidad, se rescata esta descripción de la biciescuela en la página oficial de OBC:

Te invitamos a participar en el curso de ciclismo urbano: Bici-escuela, en el que aprenderás a usar los cambios de la bicicleta, información básica para lograr eficientes viajes-traslados en bicicleta

por la ciudad, es decir, la bicicleta como medio de transporte (*Otay Border Cycling*, comunicación personal, 22 octubre 2015).

Esta visión refuerza la iniciativa de cambio, de intentar nuevas maneras de vivir la ciudad a partir de nuevos aprendizajes, en espacios donde en apariencia no se espera que algo nuevo suceda.





Fuente: Comunicación personal, *Otay Border Cycling*, 1 septiembre 2016.

En el grupo OBC se han determinado una serie de niveles para informar a los participantes de lo que se puede esperar del recorrido, aunque oficialmente existe el programa Biciescuela (véase Imagen 27 y 28), en entrevista en un medio de radio local, el líder del grupo describe la forma como lo implementan.

«[...] Tenemos un programa que se llama Biciescuela con el cual invitamos a la gente nueva a participar, entonces enseguida de ahí tenemos nivel 1, nivel 1.5, nivel 2, nivel 3 para que la gente vaya desarrollando ciertas aptitudes en la bicicleta [...] para que la gente pueda transportarse cuando quiera, como quiera sin importar la topografía de la ciudad, que es de muchos cerros, entonces practicamos mucho eso» (García & Maravilla, 06 abril, 2016).

Imagen 28. Aviso de Biciescuela de OBC



Fuente: Comunicación personal, Otay Border Cycling, 27 octubre 2015.

El caso de OPBC se ha concentrado en definir tres niveles, A de avanzados, B son intermedios y C los que van comenzando. Sin mucha diferencia, para ambos grupos el nivel 1 o principiante es el más sencillo, se procura terreno plano, rectas continuas y pendientes casi nulas o muy suaves, para animar a los nuevos participantes. OBC define su nivel 1.1416 a paseos urbanos compactos y fluidos que tienen una longitud promedio de 25 km/h (*Otay Border Cycling*, 17 abril 2016).

¿Qué puedes aprender en los paseos de biciescuela? La experiencia y el aprendizaje de andar en bicicleta está fuertemente anclada a la niñez, como manifestaron algunos de los participantes, la base inicial de todo es conservar el equilibrio de la bicicleta, mantener la dirección y frenar cuando sea requerido, pero estos ciclistas enfrentan una sinuosa topografía, aquí la pericia en el manejo de los cambios de la bicicleta puede resultar en un paseo más confortable, cadencioso, donde se tenga que poner solamente el esfuerzo suficiente para lograr abatir el desnivel de una subida, aunque no debe desestimarse el acondicionamiento para afrontar también las pendientes hacia abajo. Aquí se retoma un post del líder Pedraza «Dependiendo del clima hoy quisiera practicar administración de cambios» (D. Pedraza, comunicación personal, 31 de mayo 2017).

¿Cómo se comunica el guía con los aprendices? el guía avisa «cambio», se corre la voz, para ello se ha explicado previamente el uso de la palanca para lograr el cambio correcto, y es cuando se escucha un chasquido peculiar de la cadena cambiando de estrella. Un mal manejo en los cambios de la bicicleta repercute de varias maneras, en principio, un ciclista que pierde cadencia puede verse obligado a bajar los pies del pedal, posibilitando un choque con otro ciclista al buscar esquivar al ciclista detenido o incluso provocando su salida del carril donde va la formación; se pierde el ritmo, la formación y fragmenta al grupo,

algo no deseado por el grupo mismo, especialmente por los ciclistas, quienes consideran que mantener el ritmo del paseo es una labor fundamental del guía. Aprender el *timing* del cambio es cuestión de práctica, del conocimiento de la bicicleta que se monta y de la ruta, a este también se le denomina cadencia. También al acercarse a un alto o semáforo se sugiere bajar la velocidad y mantener una pequeña inercia para continuar la ruta después del alto o al momento del cambio de luz. Un aviso de biciescuela remarca ambos aspectos «trabajaremos cadencia y uso de cambios» (*Otay Border Cycling*, 7 de marzo de 2017).

Según el grupo donde se esté capacitando se deben seguir las reglas de formación del contingente, el respeto al otro, sin importar que ese otro no ande sobre una bicicleta. No existen diferencias abismales en la práctica de capacitación de OPBC y OBC, ambos son exigentes con el uso de casco y las medidas de seguridad mínimas, uso de luces, la refacción es algo deseado, pero no obligatorio. Si en el recorrido están presentes menores de edad, el grupo protege a estos ciclistas poniéndolos al centro del grupo, y reduce ritmo y velocidad para mantenerlo compacto lo mejor posible. Todos tienen cabida aquí, como manifiestan sus invitaciones continuas, sólo se requiere una bicicleta en buen estado, casco, luces y todo el entusiasmo.

5.3.3.2. Subir de nivel, ir más lejos (el gradiente topográfico)

Una de las dinámicas que ocurre en la práctica, según la opinión de Pedraza es que varía el interés de los ciclistas mientras que unos «empiezan a subir de nivel [...se van y dicen...] ya no quiero hacer eso [...] otros se quedan en el mismo grupo» (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016). Y a partir de ahí se van a formar otros colectivos o buscan otras opciones para pedalear, por ejemplo, en Otay podemos encontrar a los Chillones quienes también salen del parque Telnor, y a los *Otay Night Riders* y los *Otay-Riders* Nocturnos con puntos de reunión cercanos al parque de la Amistad.

Los *Otay Night Riders* han seguido el formato de tener paseos en bici con niveles principiantes e intermedios, cambiaron el punto de salida habitual de parque Telnor. Por otro lado, los *Otay-Riders Nocturnos* han iniciado paseos binacionales donde se incluye un cruce por la garita internacional para llegar a sitios en Otay en California, Estados Unidos.

5.3.3.3. Aprendizajes y aprecios: valorar lo individual y el ser social

La experiencia de rodar en bicicleta resulta alentadora y abona al autocuidado del ser individual. Los ciclistas participan en un proceso de aprendizaje en su andar a través del reconocimiento de las tácticas puestas en práctica y el acumulado de las experiencias vividas.

romper límites respeto convivencia

Gráfico 5. Frecuencia de mención de los aprendizajes en la experiencia del paseo ciclista

Fuente: Elaboración propia, 2017.

Cuestionados respecto a la serie de aprendizajes que consideran han logrado a partir de participar de las estrategias y tácticas de los paseos, de compartir situaciones con otros participantes, de navegar por el escenario, de observar y ser observados, de hacer un hábito ordinario su accionar performativo y a su vez ser parte de distintas experiencias, dio como resultado dos conceptos dominantes donde la esfera individual y social aparecen equilibradas (véase Gráfico 5); primero, los ciclistas reconocen la constitución de un espacio para la convivencia, donde ocurre de forma natural el encuentro, sienten empatía, logran ampliar su red de amistades y encuentran sentido en el continuo de su participación; el concepto vida sana aparece como la segunda frecuencia más alta, privilegia la buena forma física pero también conjuga la salud emocional y la armonía en las relaciones sociales del seno familiar, materializa la capacidad de salir de las normas de las actividades obligatorias para irrumpir en un escenario libre para sumar mejoras a la condición de vida.

El respeto vuelve a posicionarse como un elemento esencial en este conjunto de prácticas, siendo la tercera respuesta de mayor frecuencia (8 menciones), puesto que su valoración no es solamente desde la práctica espacial, es decir, respetar a los otros, respetar las normas, es también el respeto a las diferentes formas de

pensar. Rodar seguro, estar motivado y tener una actitud de servicio componen el siguiente grupo de respuestas (6, 5, 5 menciones respectivamente), de esta última idea, es determinante la consideración de aprender y capacitarse para ayudar a otros, porque para cada paseo, es intrínseca la disposición de ayudar, de esperar, de avisar, así que nadie tiene que viajar solo, *no one has to travel alone*.

5.3.3.4. El encuentro con el otro en la tolerancia, reglas de convivencia

En la revisión del capítulo de los valores asociados a este *performance* más de la mitad de los ciclistas se autodefinieron como promotores del respeto, la convivencia, asimismo se describió la táctica de la biciescuela o las rodadas para los bicipriantes, donde se aprende a andar en bicicleta como parte del grupo e idealmente convertirse en un ciclista que viaja para obtener bienes o servicios, acudir a la escuela, al trabajo, es decir, aspirar ser parte del cúmulo de personas que anda en bicicleta por una movilidad obligada.

En este ejercicio los ciclistas de Otay hablaron de las reglas que consideran son obligatorias de seguir para mantener la seguridad y fomentar la tolerancia en la relación con los choferes de los autos del servicio público y privado, los peatones y los otros ciclistas, específicamente las formas de manejo y las acciones y señales que les son indispensables. Los ciclistas también tienen que lidiar con otros ciclistas menos interesados en seguir las reglas o irresponsables en su manejo. La colecta de información a partir del manejo de la técnica de RSN permitió constituir una red a partir de 29 ideas (valor J) mostradas en la Imagen 29, predomina la mención del respeto bajo diversos contextos o situaciones.

Imagen 29. Nube de tag según peso semántico, reglas básicas a seguir...



Fuente: Elaboración propia, 2017.

El conjunto *SAM*, es decir, las ideas más significativas agrupan 11 frases (véase Tabla 12): respetar al grupo, al peatón y la señalización aparecieron con porcentajes de frecuencia de mención de 50, 50 y 46%, respectivamente. El respeto al grupo se interpreta así: no separarse del grupo, no adelantarse, respetar el carril y la velocidad, agruparse; el respeto al peatón se resume en no usar las banquetas; el respeto de la señalización es para todos los señalamientos viales presentes: semáforos, altos, sentido de las calles, siempre se debe circular en el sentido de la vialidad. El ciclista reconoce y pretende ganar cierta reciprocidad y tolerancia frente el resto de los actores al participar de las reglas que ya están dadas para el vehículo automotor. Sintetizar que existen nulos señalamientos dirigidos a los ciclistas en la zona de Otay, si bien la legislación de tránsito local vigente es realmente escasa en cuanto a normar el uso de la bicicleta en la calle, los ciclistas de éstos paseos son respetuosos, activos de la norma vial, con las excepciones ya documentadas en secciones anteriores, por ejemplo, la estrategia del guía para evitar que el grupo se fragmente, es la de solicitar el paso de todo el contingente ciclista aun durante una luz verde para los automovilistas, estos tienen que esperar para avanzar, aunque no es nunca deseado que el automovilista pare por toda una luz verde.

Tabla 12. Cálculo de valores del concepto estímulo, reglas básicas a seguir...

	Valor semántico (peso)	5	4	3	2	1			
	Estímulo		i.	Jerarquí	a				
	Reglas básicas a seguir						Valor M(5)	Frecuencia	Porcentaje
	respeto grupo	4	3	2	1	3	43	13	0.50
	respeto peatón		2	3	5	3	30	13	0.50
	respeto señalización	4	3	1	2	2	41	12	0.46
	seguir guía	5	4		2		45	11	0.42
Palabras	rodar seguro	3	3	1	1	1	33	9	0.35
definidoras	anuncio cambio vuelta		1	3	1	2	17	7	0.27
(SAM)	respeto	2	2	1	1		23	6	0.23
	mantener carril distancia		1	3	1		15	5	0.19
	comunicar peligro	1	1		1	2	13	5	0.19
	carril extremo derecho	1	2				13	3	0.12
	apoyar compañero		7.0	1		2	5	3	0.12
	J=29								

Fuente: Elaboración propia, 2017.

Seguir al guía es la cuarta regla más nombrada (42%), es decir, escuchar y cumplir indicaciones, en ningún momento rebasarlo, a menos que sea parte de las indicaciones. Rodar seguro es un término comentado en 35% (quinta opción), es decir, no interferir con otros compañeros, rebasar con seguridad, andar seguro sin zigzaguear, no cruzarse sin fijarse, poner atención a los autos. En los paseos ciclistas suelen presentarse accidentes menores relacionados con esta dinámica de movimiento continuo, alto, movimiento continuo, una decisión de manejo equivocada resulta inseguro también para los otros que ruedan.

El resto de las frases engloba actividades o señalamientos específicos, como el anuncio de cambio de vuelta usando la mano o un aviso vocal, y avisar si se va a rebasar a otro ciclista, por qué lado se va a pasar; mantenerse en el carril y a la distancia adecuada con otros ciclistas significa mantener la posición en el carril y el ritmo de velocidad; comunicar el peligro, alertar a través de la voz en caso de observarse algo como una zanja, tope, bache, tapas de registro, peatones o automovilistas ejerciendo acciones que puedan significar un peligro para el ciclista, como cruces sin precaución, por mencionar algunos casos; el uso del extremo derecho del carril, mencionado por 12% de los encuestados, es motivo de controversia puesto que bajo criterios de movilidad cotidiana y porque la legislación no norma lo contrario, una sola bicicleta puede ir por el centro del carril, pero esto normalmente es entendido como una afrenta para el que va en automóvil, porque restringe la posibilidad de rebasar al ciclista, estando obligado el automovilista a usar el carril anexo.

Finalmente, el guía tomará la decisión de llevar el grupo en formación dos-dos, ocupando todo el carril, en fila india o alguna de estas variantes.

Es de notarse cómo algunas menciones menores, determinan conductas que enfatizan la seguridad del grupo y promueven control de acciones que podrían generarse por la propia naturaleza de la actividad; evitar jugar, por ejemplo, es opuesta al sentido de diversión, aventura y recreación que algunos ciclistas les representa. Una regla importante es el ser honesto con la condición física personal o, en su defecto, informarse sobre el nivel del paseo en el que se pretende participar, las consecuencias de no seguir esta regla impacta en el ritmo de avance del grupo y en la cantidad de veces que éste tiene que reagruparse durante el recorrido, dada la cantidad de información que existe para seleccionar un paseo, los ciclistas pueden asegurarse de estar en el paseo correcto. Como se ha documentado en capítulos anteriores, el ciclista evoluciona en el conocimiento de las reglas viales, su capacidad física y nivel de confianza y cuando los paseos empiezan a ser menos atractivos, rápidos o exigentes, puede ser un detonante para cambiar de paseo, de grupo, de zona para pedalear; existen también los casos contrarios de ciclistas que prefieren mantener un ritmo bajo, andar en contingentes con menos ciclistas y todos en el mismo nivel.

Otay En Bici 22 de noviembre de 2015 · 🚱 Practica esta Idea !!! Buen dia Bikers !! Otay En Bici 19 de septiembre de 2015 · @ A practicar! COMO USAR LOS CAMBIOS ADOPTA UN CICLISTA ***RELACIONES** VELOCIDAD SUBIDAS NORMAL **PLATOS** Prende las luces intermitentes CASSETTE CASSETTI CASSETT de tu vehículo y escóltalo hasta que salga del PELIGRO.

Imagen 30. Recomendaciones a los ciclistas y no ciclistas desde las páginas Facebook de los grupos

Fuente: Comunicación personal, Otay en Bici, 19 septiembre 2015 y 22 noviembre 2015.

Recordar que la táctica urbana de la biciescuela o los paseos de los bicipriantes son la forma concebida y más popular que los grupos han instrumentado para enseñar las reglas del manejo de la bicicleta en la calle. Se refuerzan estas acciones con recomendaciones y sugerencias publicadas en las redes sociales de los grupos, curiosamente, son dirigidas a los ciclistas, a éstos cuando están manejando un automóvil y en general a cualquier ciudadano (véase Imagen 30). Estas acciones producidas son catalizadores que manifiestan intenciones y aprecios de rodar seguro y en un marco de urbanidad, las cuales podrían ser potenciados desde el sector público para decretar, en función de un marco legal, escenario de convivencia entre los ciclistas y los otros usuarios de la calle, puesto que en la realidad se constituye este de manera natural, temporal y autónoma con el patrocinio ciudadano.

A continuación, habiendo desarrollado los tres grandes aspectos identificados a los vínculos perfomativos: visibilización, comunicación y aprendizaje, se desarrollan las conclusiones generales del proyecto de investigación.

6. CONCLUSIONES

La performatividad permite leer lo que sucede, no sólo desde las prácticas mismas, también desde las posibilidades naturales, espontáneas y personalizadas en el logro de pasear en bicicleta en compañía de un grupo, que a la postre pueden ser tus amigos, tus camaradas; posibilidades capaces de constituirse como aprendizajes socialmente valorados, así como en secuencias y protocolos de visibilización, comunicación y acción. El escenario urbano es una historia temporal, los encuentros con los no ciclistas dan muestras de tolerancia y conductas cambiantes, tal vez el automovilista ha decidido ir por otro lado o está acostumbrado a la presencia del contingente, porque el trato es visiblemente diferente al de aquellos días en que iniciaron los paseos. Otay es diferente en su particular cultura ciclista; cuerpos en movimiento esforzándose por subir o bajar alguna vez la meseta, un suceso que cobra gran significancia personal y rompe límites e ideas preconcebidas del hasta donde es capaz de viajar un ciclista en la ciudad de Tijuana. Si va o anda cerca de Otay, los va a encontrar.

Desde la perspectiva de la vida en la ciudad interesan las experiencias de los ciclistas en los paseos urbanos ciclistas y en las prácticas que refuerzan la vida social, volviéndola multifacética, reivindicar la voluntad y el deseo de explotar la cualidad del escenario urbano. Estos ciclistas no constituyen una población muy grande, es un número variable, aunque estos paseos existen en otras ciudades del país, se encuentran diferencias culturales entre ellos.

En la presente investigación, los cuestionamientos principales versaron en *i*) reconocer las prácticas y tácticas urbanas propias de este ejercicio; *ii*) los aprendizajes construidos en su cultura de paseo ciclista urbano; *iii*) entender las formas en cómo se visibilizan los ciclistas en el desarrollo de la práctica, por último, *iv*) identificar las formas espaciales y objetos del escenario urbano que son reconocidos en la interacción del ciclista con el escenario urbano.

Se resumen las siguientes conclusiones y hallazgos generales:

La existencia de prácticas y tácticas diferenciadas entre los grupos, inclusive opuestas, accionadas durante su recorrido ciclista configuran una cultura ciclista particular.
Los ciclistas tienen todo un andamiaje para aprender, rompen sus límites y valoran este conocimiento como una manera de poder apoyar a otros ciclistas.
El sentido de crítica hacia la autoridad tiene un peso menor, la idea dominante es la de comunicar y transmitir un sentido a los habitantes de la ciudad.

La dimensión de la visibilización no muestra una tendencia hacia «atraer la atención del otro», sino más bien a la búsqueda del encuentro y la seguridad durante el recorrido en grupo.
Se constituye una manera diferente de observar y conocer la ciudad, lugares que, sin la bicicleta, en su papel de peatón o automovilista, no habrían querido o pensado en conocer; a su vez, el plano topográfico se constituye como un factor para «subir de nivel», ser más apto, ir más lejos.
Existen evidencias de la fuerte carga valoral que se transmite en la experiencia y de cómo en el tiempo, los ciclistas son capaces de modificar su escala personal de valores.
La biciescuela, el legado de los grupos ciclistas para comunicar y enseñar sobre nuevas maneras de vivir la ciudad; una cultura ciclista empática con los otros ciudadanos siendo todos parte del tráfico.
El escenario urbano es un lugar de encuentro perfectamente definido e identificado, altamente valorado en términos sociales.
Los objetos que prevalecen llevan la etiqueta de seguridad: casco y luces. Son la esencia de la enseñanza para la seguridad física del ciclista.

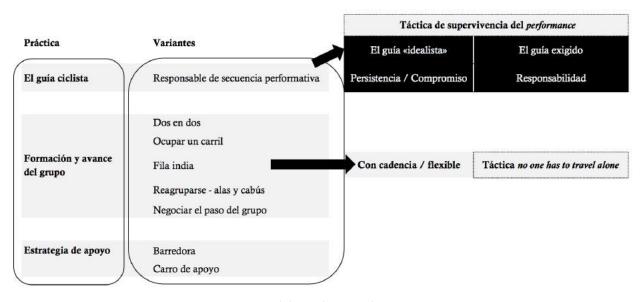
Enseguida se plantean perspectivas particulares a partir de los principales desarrollos conceptuales de este proyecto de investigación, actos performativos y configuración del escenario urbano desde la cultura ciclista de Otay.

Otay, la cultura de la persistencia del líder

La continuidad de los paseos urbanos en la zona de Otay tiene actores que figuran como los responsables de la supervivencia del *performance*, la persistencia del líder y el compromiso se constituyen como cualidades idóneas, el llevar a cabo de manera consistente esta serie de prácticas han puesto de manifiesto las características del *performance*, las formas en las que los ciclistas pueden incorporarse y mantener su rendimiento físico y en esa medida evolucionar. En el resto de la ciudad, las primeras iniciativas de paseos urbanos no están vigentes, a excepción de Ciclopista Tijuana, los paseos ciclistas caducan, pierden fuerza y están sujetos a la iniciativa ciudadana. Otay excepcionalmente ha constituido una dinámica que entrelaza una oferta de trayectorias diversas, atrayentes y una concurrencia constante. La cultura ciclista de Otay es difícil de leerse fuera de las contribuciones de los grupos OPBC y OBC, liderados por Dante Pedraza y Roberto Partida, respectivamente, han podido amalgamar los atributos del escenario urbano que recorren y lo han configurado en cierta manera a través de escalonarlo, dosificarlo con los paseos y sus niveles, pensando en los ciclistas como individuos que buscan la autosuperación.

Performar prácticas, tácticas y lógicas espaciales

En el Esquema 5 se resumen las principales prácticas urbanas encontradas en ambos grupos ciclistas *a)* la labor del guía; *b)* la variedad de formas de organizar el contingente, la existencia de momentos para reagruparse y las acciones al encontrarse con los de a pie y los que conducen vehículos de motor, con quienes se debe negociar el paso, es esencial mantener al grupo, *no one has to travel alone*; y *c)* las estrategias de apoyo previstas: barredora y carro de apoyo, que si bien no están presentes siempre son incorporadas a través de voluntarios o logradas previo acuerdo con otros participantes. La táctica urbana que tiene un sentido intrínseco de cambio, la constituye simbólicamente la vocación y persistencia de los líderes de los grupos ciclistas, materializando así la supervivencia del paseo; su papel de guía, sus acciones permeadas de liderazgo responsable, potencia entre los participantes la observancia de la forma de conducirse en el paseo mismo y la congruencia con su escala de valores.



Esquema 5. Aspectos identificadores de las prácticas y tácticas urbanas

Fuente: Elaboración propia, 2017.

Fuerza del contingente

Este suceso performativo está cargado de la fuerza que reúne el contingente, queda sin importancia cuántos ruedan, los que están, son capaces de establecer un continuo y trabajar en equipo para buscar comportamientos de los otros que les favorezcan, es decir, vehículos que se detienen a solicitud de los ciclistas para permitir su paso. El contingente tiende a una cualidad flexible, no sucede en un tiempo cronometrado el paso de los ciclistas, pasarán unos, luego otros, lleva una cadencia propia como esencia performativa; las prácticas de formación y avance del contingente procuran mantener esa condición. Reunir

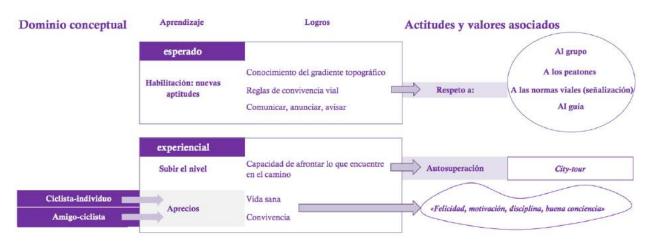
todas estas tácticas usadas por los ciclistas urbanos como información cultural fuera de la producción de datos especializados y la noción de espacios públicos estereotipados, como lo menciona Correa (2013) lleva un nuevo reto y nuevas miradas a lo urbano. Estos *performances* autónomos y voluntarios tienen sin duda repercusiones en la vida urbana.

Secuencia performativa

Uno de los hallazgos de la revisión de los actos performativos fue la identificación de una secuencia donde se involucran varios momentos, el reconocimiento del nivel en el que se debe participar a través de la interpretación y conocimiento de la información producida por los promotores del paseo; participar de los procesos de enseñanza de la norma y cultura vial ciclista; ser parte de la parafernalia y de las pautas de vestimenta, lo que se traduce como una preparación para vivir la experiencia particular e identificarse con ello. Estar también abierto y con la disposición de seguir las reglas operativas del guía, quien ha determinado con anterioridad las cualidades del paseo. En resumen, las prácticas identificadas constituyen en conjunto una secuencia performativa, siendo el guía ciclista una clase de director de orquesta.

Aprendizajes: las posibilidades performativas del paseo bicicletero

En el Esquema 6, se pueden identificar dos situaciones encontradas en la categoría de los aprendizajes manifestados por los propios ciclistas, la primera parte del aprendizaje esperado es incluso un legado de estos paseos a través de los programas de biciescuela y paseo de bicipriantes; por otro lado, el aprendizaje de la experiencia, legitimado en la motivación del individuo, los deseos de autosuperación y el estrechar vínculos con el entorno social.



Esquema 6. Aspectos identificadores de los aprendizajes

Fuente: Elaboración propia, 2017.

Enseñar las reglas del ciclismo urbano

Los grupos ciclistas han dispuesto una estructura sólida para enseñar a otros ciclistas o no ciclistas interesados que quieren aventurarse a la experiencia de rodar en el entramado urbano. Su objetivo es aspiracional, pues pretenden conducir a los ciclistas hacia un ciclismo utilitario, pensar la bicicleta como un medio de transporte eficiente. El hecho más relevante de esta bicivilización¹², es que el ciclista no solamente es capaz de aprender aspectos técnicos, también aprende formas de negociar, es capaz de resolver las cosas que va encontrando durante su navegación y su ganancia es la ruptura de sus propios rangos de movilidad. También la movilización de valores tiene un papel relevante en este ejercicio de aprendizaje, el respeto sobresale asociado a aquellas cosas que la experiencia de los paseos les ha otorgado, lo exigen y lo llevan a la espera personal, a las reglas viales y a los otros, particularmente los peatones; el chofer del autómovil no está claramente identificado aquí, aunque la práctica la negociación del paso está dada en la base del respeto y de reconocer tanto el derecho de vía del automóvil como el derecho de uso de la bicicleta.

Ciclista-individuo y amigo-ciclista

Una de los hallazgos de esta investigación fue la cualidad de autosuperación denotada por los ciclistas, con motivaciones distintas, está siempre explorando rangos de movilidad en bicicleta avanzado a través de lo que el escenario ofrece, se encontraron evidencias de un puñado de habilidades distintas logradas a partir de las prácticas y cómo algunos tienen una tendencia a evolucionar, al tener el incentivo de participar no solamente como parte del contingente, sino más activamente en las prácticas y ser una figura que participa en el mantenimiento del orden y la seguridad durante la rodada, incluso, hasta convertirse en guías del paseo. Por otro lado, las lógicas de estos recorridos van acompañadas de manifestaciones auténticas y una selección de estrategias fuertemente relacionadas con la constitución de lazos de amistad y fraternos y en igual medida, asegurar la seguridad de la rodada, el ciclista amigo es un buen camarada, externado así por los propios participantes. En resumen, los ciclistas se habilitan entonces desde dos esferas o dominios conceptuales, una visión ciclista-individuo con un incentivo desde el autocuidado personal, una visión de amigo-ciclista, donde el entorno social es una oportunidad de encontrar a otros individuos con inquietudes e intereses similares (véase Esquema 6).

Visibilización, dominios y valores del acto performativo

En el Esquema 7 se puede observar los aspectos identificadores del ser visibles a través de su *performance*.

_

¹² Palabra derivada del término Bicivilízate, nombre de una Asociación Civil en el estado de Michoacán, que tiene como objetivo fomentar la cultura ciclista en la capital michoacana.

Dimensión Posibilidad / condición Actitudes y valores asociados Dominio conceptual 1) Los vi pasar Beneficio personal Autocuidado Ciclista-individuo Curiosidad Ser parte de un grupo Sentido de pertenencia Amigo-ciclista Invitación red personal, familiar, laboral Seguridad 2) Ser visible Parafernalia vestimenta Ciclista-individuo Interacción sensorial: contacto visual y Rides para todos 3) Crítica performativa Conocer otras realidades Causa social v ambiental Empatia / Amigo-ciclista Actividad cultural v local

Esquema 7. Aspectos identificadores de visibilización

Fuente: Elaboración propia, 2017.

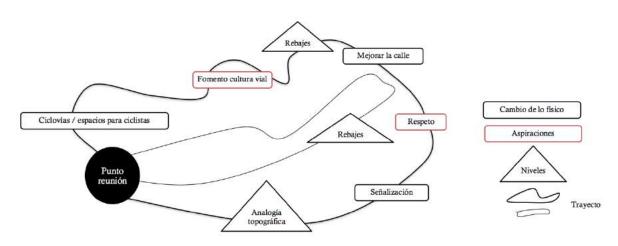
En principio este acto performativo ciclista, tiene una cualidad fuertemente atrayente, visibilizarse o hacerse visible lleva a tres condiciones: *i)* Los vi pasar, ver pasar al contingente y hacerse a la idea de ser parte un participante en el futuro; *ii)* Ser visible, en términos de ser identificado fácilmente por los otros, a través de su vestimenta o del uso de la interacción sensorial, señales, avisos, vociferar; *iii)* Crítica performativa, nunca hacia la causa ciclista, el City-Tour ha resultado en conocer otras realidades, así los ciclistas son empáticos con causas sociales y ambientales, además de eventos culturales locales. En esta variante performativa se identificaron entre los participantes, continuas referencias a actitudes y valores humanos, que van desde el autocuidado, la seguridad, hasta la empatía hacia los otros. Sobre la empatía también, se encontró un fuerte arraigo a acciones encaminadas a pluralizar el paseo, sumar a todos a pesar de sus diferencias de aprendizaje, sin importar si se es principiante y avanzado, siempre hay rides para todos, para convivir.

A la par de estas dimensiones de la visibilización, llama la atención la baja asociación de la experiencia ciclista con la causa ambiental en palabras de los propios ciclistas, en un contexto donde es preciso revalorar la experiencia del uso de un vehículo no motorizado para viajar por la ciudad, como la bicicleta, en un estado y una ciudad donde los índices de motorización están por encima de la media nacional y es notable un alza en los indicadores de congestión vial, existiendo como única estrategia ambiental, la puesta en marcha de una política de verificación vehicular como mecanismo de control y reducción de emisiones vehiculares a la atmósfera para mejorar la calidad del aire.

Escenario urbano, aspiraciones y cambios

El *City-Tour* lleva hacia lo heterogéneo administrado por la topografía, el escenario urbano conjuga lugares tradicionales con sitios inexplorados desde el auto o la figura de peatón, trayectos con niveles que ponen a

prueba la autosuperación, los objetos son para estar seguro y se presentan una variedad de marcajes comunicativos que enaltecen el valor de los sentidos. Cabe decir que las experiencias de los paseos urbanos son una manera constante de elevar el nivel de confianza y la pericia de los participantes para convertir la bicicleta en un medio de transporte y cubrir la demanda de las movilidades cotidianas. En ese abanico de necesidades y vivencias, los planeadores urbanos deben ser muy claros en los alcances de la infraestructura ciclista y participar de las bondades de un diseño flexible, temporal al momento de considerar una intervención del escenario urbano.



Esquema 8. Ideograma del escenario urbano: formas yrbanas y aspiraciones de cambio

Fuente: Elaboración propia, 2017.

Asimismo, dentro de los hallazgos encontrados aparece la referencia topográfica como algo simbólico (véase Esquema 8), algo que puedes librar con la constancia en el paseo y con el atrevimiento de subir el nivel existen pasos para subir y bajar esa meseta de Otay y para llegar a otras altitudes intermedias. Por otro lado, las aspiraciones de cambio del escenario urbano tienen que ver con la calle misma, la superficie, sin baches, dicho de manera sencilla; si es muy deseado que aparezcan ciclovías, pero no es unánime, el ciclista quiere un espacio compartido con el auto, le parece que puede lograrse una convivencia posible y esperada. Un letrero, una señalización avisando que por ahí pueden pasar es una aspiración que abre paso a legitimar la experiencia ante los otros y mantener la negociación del territorio en mejores condiciones.

Fuerza performativa, experiencia y transformación

Los paseos urbanos bicicleteros son parte de un suceso urbano que data desde 2003 en Tijuana, su origen es coloquial e informal, a partir de un grupo de amigos que decidieron andar en bicicleta por las calles; que evolucionó a momentos donde la participación se volvió masiva a partir de la existencia de paseos ciclistas

icónicos y después fragmentada en paseos o grupos más pequeños. La persistencia de los líderes participantes es algo inherente al movimiento ciclista, característica ya documentada en este ejercicio ¿Qué ha pasado entonces con este espacio-territorio, en términos de responder si se ha transformado y cómo lo ha hecho? A partir de la serie de conceptos e ideas dadas por los ciclistas, se documenta un escenario urbano transformado a través de los marcajes, señas, saludos, y también de las prácticas y tácticas urbanas. Los ciclistas relacionan su presencia misma en la calle y el conjunto de estrategias desarrolladas en un marco de urbanidad vial como una ganancia en la negociación del espacio, al encontrar choferes con mayor disposición al encuentro amigable con el ciclista.

La fuerza performativa si se constituye como una energía de interacción surgida de una experiencia en dos ruedas descrita por los participantes como festiva y de camaradería, capaz de transformar la visión y representaciones de los propios ciclistas. También se encuentran manifestaciones de identificación con un grupo o paseo particular pero que de ninguna manera excluye al ciclista de participar en uno u otro paseo.

Otay es un fragmento de ciudad construido a partir de las prácticas y tácticas del recurrente rodar en bicicleta en los llamados paseos, es el reocrrido de las subidas y las bajadas. Los ciclistas lo viven como algo cercano al aprecio y al desarrollo del ser social. En un modo aspiracional y prospectivo, los ciclistas esperan una transformación no necesariamente física, exceptuando la condición de tener una calle con un pavimento sin baches y depresiones, más bien esperan transmitir de manera permanente las reglas de manejo y urbanidad hacia todos los usuarios de la calle para permitir una convivencia desde el marco del valor universal del respeto. Así la transformación de lo físico, es mas bien una idea alejada, está muy claro que para ellos es una obligación de la ciudad como parte de sus servicios urbanos y su infraestructura.

Aportaciones y dilemas

En adelante se exponen las aportaciones asociadas a esta investigación y algunos dilemas encontrados durante su desarrollo. Los resultados pretender favorecer y reflexionar el discurso cercano a los paseos urbanos bicicleteros.

El método: las redes semánticas y la cartografía participativa

Transferir el sentido de la performatividad a la planeación socioespacial implicar enfatizar y reconocer el esfuerzo físico incorporado. Ese mismo significado se otorgó al incorporar técnicas de investigación donde los participantes determinan sus propias categorías. El ejercicio de las RSN (Redes Semánticas Naturales) enfrenta al investigador con sus ideas preconcebidas y ayuda a diluirlas, los individuos no tienen límites en

el abanico de ideas, dialogan libremente con sus expresiones y conceptos que les son más comunes y familiares. A pesar del fuerte peso discursivo, se logra encontrar situaciones nombradas con mayor énfasis y establecer asociaciones entre las categorías.

Valorar lo performativo como una sustancia influyente en el diseño urbano, más allá del planteamiento de líneas de deseo, que en términos simples se lee de las siguientes maneras ¿Por dónde pasan?, ¿a qué horas pasan?, ¿cuántos pasan?, pensar más bien ¿con cuántos amigos te encontraste?, ¿qué reto enfrentaste hoy?, ¿aprendiste algo nuevo?, ¿tuviste momentos de confrontación de los otros con los que compartiste el espacio? Posicionar la construcción de cartografía participativa de datos espaciales para fines de planeación, diseño y transformación de la ciudad. Como notación significativa de la experiencia en campo, fue alentador encontrar a un grupo de ciclistas afables, dispuestos a compartir todas esas rutas que han pedaleado, más aún, charlar sobre la red personal con quien comparten estos paseos.

Respecto a la cartografía, es preciso revalorar la riqueza de los datos espaciales síncronos y georeferenciados resultado de los esquemas de cartografías participativas; iniciativas ciudadanas cada vez más hacen uso de estas aplicaciones para generar información que permita generar cambios en lo urbano, en las leyes y en lo físico; además es posible discutir la capacidad de crítica al diseño urbano a partir de conocer los funcionamientos de los individuos montados en una bicicleta.

En el transcurrir de esta práctica/táctica, a través de la incorporación de herramientas digitales, se aprende, se encuentra, se asienta, se produce y muestra lo que es realmente significativo para el usuario, permite encontrar instantes elegidos por el propio ciclista además de tener información sobre las circunstancias del recorrido mismo. La ciudad se interpreta de manera particular y puede abstraerse en un trazo sobre el mapa. Las anotaciones y asociaciones encontradas fueron una pauta relevante para entender la configuración de su escenario urbano, a su vez, la pendiente topográfica que resultó un aspecto relevante, significó un reto en el registro discursivo de la investigación.

Del vínculo performativo hacia la transformación del escenario urbano

El vínculo de lo performativo es el aprendizaje, la transformación y la evolución de los participantes y su interminable reiteración con el escenario. Este ciclista va aprendiendo algo diferente cada día respecto a las dinámicas y sensaciones de la calle. La importancia del aprendizaje es que puedes lidiar con lo que encuentres. El ciclista obtiene recursos para su propia mejora, se transforma. Resulta que puede conocer e ir más allá de su límite; cambiar sus razones y aspiraciones originales con un sentido bidireccional, las del ciclista-individuo y el amigo-ciclista; encontrar otra disposición para variar su espectro de movilidad

cotidiana conciliando con lo no motorizado. El escenario es también un potenciador del ser social, la idea de poder encontrar amigos en este *performance* es sincera, el sentido de comunicación y sintonía que logran y convierten en fuerza performativa hace fluir y volver real esa aspiración. En antítesis, el conflicto es algo latente, especialmente con los otros no ciclistas, los peatones y los choferes, que se intenta neutralizar usando como defensa el saludo o una acción simple de pedir el paso.

Una discusión alterna a la transformación es el hecho de categorizar a todas las acciones acontecidas como prácticas o tácticas urbanas. Aunque de manera adelantada los ciclistas parecen no cuestionar o abanderar la idea de cambio, más bien, describen la experiencia como la búsqueda de algo armónico, amistoso, evitar el conflicto. Tan cierto es que los ciclistas destacan la ventaja del grupo, el logro de la preeminencia de los recorridos en ciertos días y ciertas horas por sobre la vía del auto, por repetición y por hábito, de tal manera, que han logrado sumar una serie de prácticas que conforman una táctica de supervivencia del *performance* mismo, el cambio es también el encuentro en el escenario con más personas cada vez que comparten esa historia en el tiempo, como peatón o como automovilista. Por ello, este acercamiento habría de contrastarse con la mirada de los espectadores, de los que no están en la bicicleta, de los que tienen como sustento manejar un vehículo ¿pueden en algún punto conciliarse estas diversas construcciones culturales?

Los ciclistas de Otay tienen sus objetivos, la mirada y entusiamo puesto en su propio evento ciclista, alineado de un discurso del desinterés hacia los organismos gubernamentales, a razón manifiestan, de la existencia de autoridades inoperantes en leer y entender el fenómeno de ciclismo urbano en la ciudad. Hacer comprender el suceso performativo es uno de los grandes dilemas urbanos enfrentados en términos de plantear nuevos diseños de la ciudad, porque es una movilidad con un sentido lúdico, recreacional, aspiracional, de autosuperación y al mismo tiempo, legítima, al querer y poder pasar en un artefacto de dos ruedas por la calle construida no para ellos, sino para los que tienen además de ruedas, un motor. La movilidad, concepto tradicionalmente manejado por las autoridades locales, con fuerte énfasis en el transporte, ha tenido pocas mejoras en el contexto de Tijuana. Es difícil prospectar cómo y cúando será el tiempo de cambio, pero subsiste la potencia de la visibilización, del suceso día a día, como indica Rodríguez, et al. (2017) los gobiernos deben explotar sus estructuras de gestión pública y de acción que es para lo que están comprometidas.

Comentarios de cierre

Este ejercicio otorga la posibilidad de mirar con un objetivo distinto y multifacético, escuchar las historias y poner de manifiesto la construcción de una cultura ciclista, material a partir del cual se pueden repensar

los modelos de diseño urbano. Una parte difusa en la planeación de la ciudad tiene que ver con la incorporación de solicitudes de cambios en la infraestructura física para dar soporte a argumentos de movilidad no utilitarios, y además de eso, favorecer cambios urbanos que conecten a las personas con otras personas, manteniendo la coherencia con lo construido. La incorporación de la flexibilidad en la escala y el tiempo serían receptores naturales de lo cotidiano y heterogéneo que el suceso performativo plantea.

Otro desafío urbano es cómo encontrar las formas para favorecer la prosperidad social fortaleciendo prácticas saludables, polivalentes y felices para el individuo, el barrio y la ciudad; por ejemplo, ayudar a las personas a conectarse en lugar de confinarlos o segregarlos, priorizar el encuentro cara a cara. El debate al derecho a la ciudad y a las experiencias de urbanidad está migrando a límites difusos, «la arquitectura física ya no es necesaria para posibilitar la práctica social; ahora tenemos a *Facebook*» (Gardner, 2017) ¿Puede el nuevo discurso de la calle sobre dos ruedas debatir esta nueva convicción? Y a su vez ¿la cartografía participativa es una forma evidente de estar entre lo físico y lo virtual?

Al concluir este proyecto y construir el discurso intrínseco a los actos performativos, escuchar las aristas de las historias y dejar asentado la emotiva carga valoral transmitida en la experiencia ciclista, emerge un gran cuestionamiento ¿rodar por la ciudad se constituye como una experiencia capaz de transformar en forma decisiva la jerarquía individual de valores? No es una pretensión equipararse con un viaje al espacio, donde los estudios realizados han validado la experiencia de los astronautas como especialmente transformadora (Brcic & Della-Rossa, 2012), la evidencia discursiva de los ciclistas da amplias muestras de respeto y de atención a las reglas de convivencia y de camadería.

Estos ciclistas son un valioso capital humano para delinear y conformar una ciclo-ciudad¹³ y, a su vez, explorar nuevos pactos para mejorar los entornos urbanos y la movilidad. Las ciudades que intentan transformarse y adoptar nuevas formas en las que las personas pueden trasladarse, moverse y, por tanto, promueven el uso de la bicicleta, aterrizan en las complejidades de los procesos de fomento y educación vial. Aunque no existe un discurso con fuerte asociación a lo ambiental sino más bien a replantear un estilo de vida, nos dirige hacia una reflexión de Urry (Bialski & Otto, 2015, en entrevista con Urry) donde enfatiza como la sociedad organizada, los colectivos y asociaciones de bajo presupuesto pueden a través de sus prácticas literalmente salvar la ciudad y favorecer un escenario positivo en el futuro, apoyados en sus redes

_

¹³ Concepto adaptado de la herramienta Ranking Ciclociudades creado por Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo México para el caso mexicano.

e ideales de cooperación, formando una especie de «low carbon society». Cambios que consiguen mejorar la calidad ambiental de los entornos urbanos.

La existencia de los paseos urbanos bicicleteros y de los grupos ciclistas es una externalidad positiva, la ciudad no ha asumido el papel rector y la ciudadanía voluntaria lo está haciendo ¿Qué va a suceder con estos paseos? No se tiene certeza de hacia dónde van a evolucionar, pero existen elementos para potenciar un cambio y han demostrado en el tiempo, una permanente fortaleza con su presencia amigable y cotidiana, siendo una muestra sencilla de cómo ellos participan en enriquecer la vida urbana.

7. FUTURAS APROXIMACIONES

El interés de esta investigación fue el conocimiento del vínculo performativo de los ciclistas con el escenario urbano pensado este como su marco de acción. Los ciclistas parecen contar una historia en su recorrido a través de una serie de tácticas y prácticas protocolarias y desarrolladas a partir de ciertos lineamientos que van componiendo las bases para una cultura ciclista. De origen, existe una gran disposición a rodar por el espacio destinado al automóvil y a verse en igualdad de circunstancias.

Se plantean por consiguiente otros caminos de investigación, claro está que existen líneas naturales: como la revisión de los aspectos utilitarios, el estudio de la accesibilidad de los ciclistas a los paseos, o el nivel de participación en los paseos ciclistas de los avecindados en la zona de Otay. Las propuestas aquí planteadas buscan ampliar el conocimiento de la esfera sensorial; pasando por la sinergia y la potenciación de los escenarios como sitios para el gozo de la vida urbana, más allá de la representación de lo público cercano a los idílico y tradicional del parque o la plaza; finalmente, conciliar la reflexión sobre las condiciones ambientales de la ciudad, específicamente, la calidad de aire y los efectos a la salud de los ciclistas.

Estudiar la esencia sensorial del escenario urbano ciclista

El ciclista como el peatón están expuestos al sentir y al contacto directo con lo físico y natural, el clima, la temperatura, la velocidad del viento, las partículas suspendidas en el aire pueden realmente experimentarse en forma vívida, el automóvil siempre será una cápsula que lleva a una experiencia hasta cierto punto ajena al exterior, de menor calidad sensorial. Resume Gehl (2014) el aspecto sensorial, a través de remarcar la capacidad del movimiento peatonal, de recoger un volumen de información detallada de lo que está alrededor, del escenario, es perceptible lo que sucede 100 metros más allá de su presencia, lo compara con un corredor que va entre 10 y 12 km/h pensando que habitualmente la bicicleta circula entre 15 y 20 km/h.

Los cuatros elementos constituyentes del escenario quedan al límite de la discusión sensorial y se complejiza cuando los marcajes y mensaje de comunicación se observan preferentemente como un sentido de crítica. Acá los ciclistas son los actores principales y la velocidad es un factor para determinar la capacidad de procesar impresiones sensoriales y, a partir de ello, controlar en cierta medida lo que acontece a su alrededor, bajo el supuesto de un camino plano y la representación de sucesos ordinarios (Gehl, 2014). Las prácticas performativas y las velocidades no son una discusión teórica habitual, el escenario urbano entiende el tiempo desde la oportunidad de la ocurrencia de los sucesos, de la convergencia de unos y otros actores, o los mismos.

La importancia de la experiencia sensorial se pone de manifiesto en las opiniones donde se enfatiza la seguridad del ciclista con su capacidad de mantenerse atento y despierto en todos sentidos. La aproximación performativa otorga una base para desarrollar estudios, relacionando la importancia de la experiencia sensorial andando en una bicicleta. Si existen estudios ocupados de entender las cualidades sensoriales de los espacios urbanos, donde lo visual parece más placentero estando el resto de los sentidos en un plano secundario; evidencia de cómo un espacio puede admirarse de dos maneras distintas, es imaginar tener una fotografía o encontrar una fotografía de algún lugar en una revista, entender cómo la fotografía presenta pobreza en términos sensoriales, pues al visitar ese lugar es posible encontrar sensaciones relacionadas con el calor, frío, viento ¿Es acaso este lugar poco o muy ruidoso? ¿Huele bien o huele mal? ¿Las distancias son muy largas como para caminarse? (Pizarro, 2009). En esta investigación se encontró un énfasis en la escucha y la atención de todos los sentidos en el camino como un sinónimo de seguridad, pero también, de toma de decisiones sobre parar, seguir la marcha, tener la posibilidad de esquivar algo, pero al mismo tiempo, sentir el viento en la cara.

Discutir la valoración de los ambientes positivos

En estos escenarios se han encontrado grandes dosis de espontaneidad, sucede porque el azar es una realidad para cualquier acción urbana y la vida cotidiana de las personas. Para los que van en el contingente, de pronto una ruta puede cambiar porque el paso no es seguro, porque una congestión de autos de pronto impide el avance del contingente; otras veces, deben parar porque alguien presentó una falla mecánica y es un ideal del grupo esperar, y así puede haber una serie de vicisitudes que constituyen escenarios que explotan un sentido creativo y natural del ser humano.

Una futura línea de investigación puede relacionarse con los ambientes positivos que recién plantea la psicología ambiental, como estos espacios con gran fuerza creativa, pero no sólo eso, suena idílico, pero se empieza a vislumbrar cómo estos ambientes pueden convertirse en espacios donde las personas se sientan positivas, libres, amistosas; ambientes que todas las urbes querrían tener y conservar siempre, sería como tener una agenda llena de actos de urbanidad y bicivilización. No es lejano el espectador automovilista que usa la fuerza del sonido del claxon para mostrar su malestar al paso del contingente, pero también parece posible que la fuerza performativa del contingente ayuda en la consolidación y proliferación de tácticas y prácticas con una connotación de respeto mutuo, a su vez, constituye una representación de algo festivo y abierto al encuentro de nuevas experiencias.

Disertar la condición urbana y la calidad del aire

Como se ha manifestado durante el desarrollo y presentación de la investigación, no se ha buscado establecer un puente para relacionar los trayectos en bicicleta y un posible salto a lo utilitario, aquí se ha planteado mirar a los actores, sus acciones y manifestaciones que incluso están más allá del contexto físico, pero es preciso cuestionar y apuntar cómo estos contingentes de ciclistas en su continuo performativo están expuestos a la contaminación ambiental, situación que impacta el sentido de bienestar de un individuo y a nivel global, en términos de salud pública, la cuestión es ¿se puede entonces andar en bicicleta todos los días, a todas horas?, ¿de la misma forma en el verano que el invierno?, ¿qué zonas son preferentes de recorrerse en bicicleta bajo esta perspectiva? Existen acercamientos y cuestionamientos sobre los estándares apropiados de calidad del aire para permitir el uso de la bicicleta urbana. Peatones y ciclistas exponen su cuerpo a la intemperie, por lo que la seguridad de estos paseos debe ampliarse al rubro de la salud. Explorar y definir reglas seguras de viaje y constituir experiencias acompañadas de políticas y estrategias donde los ciclistas pedaleen por sitios dentro de los límites seguros de calidad del aire, legitimando a su vez su contribución a mejorar las condiciones del medio ambiente urbano, a partir de una decisión ordinaria de dejar el vehículo automotor y realizar trayectos sobre dos ruedas movidas por una sola fuerza física y un montón de motivaciones, sentimientos y aspiraciones.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Agencia Fronteriza de Noticias (2015). Continuará ciclovía en Tijuana. [En línea] Disponible en: http://www.afntijuana.info/informacion_general/37286_continuara_ciclovia_en_tijuana [Recuperado 10 de mayo, 2018].
- Alegría, T., Ordóñez, G. (2005) Legalizando la ciudad: asentamientos informales y procesos de regularización en Tijuana. Tijuana: El Colegio de la Frontera Norte.
- Alonso, L. (2012, 12 marzo) Ciclismo Urbano: ¡Toda Tijuana es nuestra ciclopista! Semanario Zeta.

 Recuperado de http://www.zetatijuana.com/html/Edicion1922/Deportez_Ciclismo_Urbano_Toda_Tijuana_es_nues tra ciclopista.html
- Alliance for Biking & Walking. (2015). *The State of the Movement. Benchmarking biking and walking advocacy.*Recuperado de http://www.bikewalkalliance.org/storage/documents/State of the Movement final.pdf
- Aragón, M.E. (2008) Salarios, precios del suelo y del transporte en el 2000 para Tijuana: una prueba empírica de los postulados teóricos de los modelos monocéntrico y policéntrico de los usos de suelo urbano. Tesis de Maestría en Desarrollo Regional. El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, México.
- Arellano, A. C., Chávez, M. G., & Anguiano, V. F. (2012). Vida cotidiana, problemáticas sociales y expectativas de vida. *Estudios Sobre Las Culturas Contemporáneas*, XVIII (35), 139–173.
- Ares, P., & Risler, J. (2013). Manual de mapeo colectivo. Recursos cartográficos críticos para procesos territoriales de creación colectiva. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Atkinson, R., & Flint, J. (2001). Accessing Hidden and Hard-to-Reach Populations: Snowball Research Strategies. *Social Research UPDATE*, (33), 1–4. Recuperado de http://sru.soc.surrey.ac.uk/SRU33.pdf
- Ayuntamiento de Tijuana. (2002). *Programa de Desarrollo Urbano de Centro de Población de Tijuana, B.C.* 2002-2025. Tijuana. Recuperado de https://ca.water.usgs.gov/sandiego/data/gis/geology/IMPLAN2008/PDUCPT_MEDIO%20NATUR AL-Nov 02%20p29 44.pdf
- Ayuntamiento de Tijuana (2012). *Plan Municipal de Desarrollo 2011-2013*. Tijuana, Baja California: México. Recuperado de http://www.tijuana.gob.mx/Transparencia2/PlanMpal2011-2013/transporte.asp

- Babbie, E. (1998). *The practice of social research*. Westford, Estados Unidos de América: Wadsworth Publishing Company.
- Banco Interamericano de Desarrollo. (2015). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe. Guía para impulsar el uso de la bicicleta. doi:10.1017/CBO9781107415324.004
- Batty, M. (2005). Cities and complexity: Understanding cities with cellular automata, agent-based models, and fractals. Cambridge, Mass.: MIT Press.
- Bélanger, H. & Cameron, S. (2013). La revitalización urbana a través de la creación de un distrito cultural, y su plaza de festivales (Montreal, Canadá): «posibilidades» del lugar y exclusión social. En Christof Göbel (dir), *Diversas Miradas. La plaza pública en la ciudad de hoy en día* (pp. 104-109). México, D.F.: UAM Azcapotzalco.
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación. Administración, economía, humanidades y ciencias sociales.* Bogotá: Pearson Educación.
- Bial, Henry (2007). The Performance Studies Reader, New York: Routledge, 2nd edition
- Bialski, P., & Otto, B. (2015). Collective low-budget organizing and low carbon futures: An interview with John Urry. *Ephemera: Theory & Politics In Organization*, 15(1), 221-228.
- BICIRED. Red Nacional de Ciclismo Urbano. (2016). Recuperado 1 julio 2016, de http://www.bicired.org/
- Bicitekas. A.C. (2012).Reporte de actividades 2010-2011. Recuperado de https://issuu.com/agusto19/docs/reporte bicitekas 2011okBartman, D., Woudstra, & Khawarzad, A. (2012). Tactical urbanism vol. 1: Short term action || long term change (M. Lydon, Ed.). Recuperado el 25 iunio de 2015 de: http://issuu.com/streetplanscollaborative/docs/tactical urbanism vol.1
- BIKETOWN: Portland's Bike Share System. (2018). Biketown. Recuperado 4 enero 2018, en https://www.biketownpdx.com
- Borden, I. (1998). A Performative Critique of the City: The Urban Practice of Skateboarding, 1958-1998. In *The 3Cities Project*. Nottingham. Recuperado de http://discovery.ucl.ac.uk/31603/
- Brcic, J., & Della-Rossa, I. (2012). Universal values of Canadian astronauts. *Acta Astronautica*, 80, 46-51. http://dx.doi.org/10.1016/j.actaastro.2012.05.014
- Buttimer, A. (1976). Grasping the dynamism of lifeworld. *Annals of the American Geographers*, 66 (2), 277-292.
- Buzai, Gustavo. (2014). Geografía Global + NeoGeografía: Actuales espacios de integración científica y social en entornos digitales. *Estudios Socioterritoriales*, 16(Supl. 1) Recuperado en 08 de julio de

- 2017, de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1853-43922014000300002&lng=es&tlng=es.
- Capital Bikeshare: Metro DC's bikeshare | Capital Bikeshare. (2018). Capital Bikeshare. Recuperado 4 junio 2018, en https://www.capitalbikeshare.com
- Capron, G., & Pérez, R. (2016). La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México. *Alteridades*, 26 (52), 11-21.
- Careri, F. (2003). Walkscapes: el andar como práctica estética. Barcelona: Gustavo Gili
- Carlson, M. (2007). What is performance? En: Bial, Henry, *The Performance Studies Reader* (pp. 70-75) New York: Routledge, 2nd edition
- Cejudo, R. (2007). Capacidades y libertad. Una aproximación a la teoría de Amartya Sen. *Revista Internacional de Sociología RIS*, *LXV* (47), 9–22. Recuperado de http://revintsociologia.revistas.csic.es/index.php/revintsociologia/article/viewArticle/50
- Centro Nacional para la Prevención de Accidentes (2012). *Perfil estatal. Baja California*. México, D.F. Recuperado de http://www.cenapra.salud.gob.mx/interior/seguridad_vial_en_mexico/bajacalifornia-norte.pdf
- Cerda, H. (1998). Los elementos de la investigación. Bogotá: El Búho.
- Comunidades Urbanas zona 664 (06 abril, 2016). *Programa 4*. [podcast] La comunidad ciclista de la ciudad de Tijuana. Disponible en: http://www.imer.mx/fusion/provectos-uabc/ [Accesado 20 mayo 2017].
- Conde-Salazar, J. (2012). Glosario 03. Performatividad (según John L. Austin y Roland Barthes). *Centre de Creació del Cos I el Moviment*. Recuperado de http://granerbcn.cat/performatividad-1-segun-john-l-austin-y-roland-barthes/
- Conlin, J. (2014). This publick sort of obscurity: the origins of the flâneur in London and Paris 1660-1780. En R. Wrigley, *The flâneur abroad: Historical and international perspectives* (pp. 14-39). Newcastle upon Tyne: Cambridge Scholars Publishing
- Copenhagenize (2011) *The Copenhagenize Index Bycicle-Friendly Cities 2011*. Recuperado de http://copenhagenize.eu/index/criteria.html
- Correa, J. (2013). La ciudad no es un reloj. MÓDULO ARQUITECTURA CUC, 12(1), pp.45-60.
- Covarrubias, A. (2013). Motorización tardía y ciudades dispersas en América Latina: definiendo sus contornos; hipotetizando su futuro. *Cuadernos de Vivienda y Urbanismo, 6*(11), 12-43. Recuperado de http://www.reditiam.org/wp-content/uploads/2015/05/Covarrubias-2013-Motorización-tard%C3%ADa.pdf

- Cullen, G. (1974). *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. Barcelona: Blume. [Obra original publicada en 1971]
- Curtis, J. W. (2016). Transcribing from the mind to the map: Tracing the evolution of a concept. Geographical Review, 106(3), 338-359. doi:10.1111/j.1931-0846.2016.12193.x
- De Certeau, M., & Rendall, S. (1984). *The practice of everyday life*. Berkeley: University of California Press.
- Debord, G. (1999). Teoría de la deriva (Luis Navarro, trad.) Internacional situacionista, vol 1: La realización del arte. Madrid: Literatura Gris (Obra original publicada en 1958).
- Del Monte, J. (2012). *Movilizando las identidades. Las culturas urbanas de bikers y lowriders en Tijuana*. Maestría en Estudios Culturales. El Colegio de la Frontera Norte. Recuperado en http://sgpwe.izt.uam.mx/files/users/uami/nivon/curso_2013/Tesis_Juan_A._del_Monte._Movilizan do las identidades.pdf
- Del Monte, J. A. (2014). Entre ruedas y asfalto. Identidades y movilidades de bikers y lowriders en Tijuana. Tijuana: El Colef.
- Delgado, M. (2013). El espacio público como representación. Espacio urbano y espacio social en Henri Lefebvre. In *A Cicade Resgatada* (pp. 1–6). Oporto. Recuperado de http://www.oasrn.org/pdf_upload/el_espacio_publico.pdf
- Department of Geography San Diego State University. (2005). *Atlas de la Cuenca del Río Tijuana*. San Diego: San Diego State University Press and Institute for Regional Studies of the Californias San Diego.
- Dirksmeier, P., & Helbrecht, I. (2008). Time, Non-representational Theory and the «Performative Turn»—
 Towards a New Methodology in Qualitative Social Research. Forum Qualitative Socialforschung /
 Forum: Qualitative Social Research, 9(2). Recuperado de http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114fqs0802558
- Dirksmeier, P., & Helbrecht, I. (2010). Intercultural interaction and «situational places»: a perspective for urban cultural geography within and beyond the performative turn. *Social Geography Discussions*, 6(1), 141-164. doi:10.5194/sgd-6-141-2010
- Elinbaum, P. (2010). Edward Soja. *Space matters:* el urbanismo crítico de Edward Soja. *Visions*, (8), 31–36. Recuperado de http://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14547/VISIONS8_04_reviewEdwardSoja2.pdf?s equence=1
- Esquina Tijuana (4 de marzo de 2012). En dos ruedas y tacones [Mensaje de Blog]. Recuperado de http://esquinatijuana.blogspot.mx/2012/03/

- Faugier, J. & Sergeant, M. (1997) Sampling hard to reach populations, *Journal of Advanced Nursing*, vol. 26, 790-797.
- Floret, M. (2014). Bike-sharing and the performative promotion or urban sustainable mobility. Universität Wien.
- Flowerdew, R., & Martin, D. (2005). *Methods in human geography. A guide for students doing a research project*. (R. Flowerdew & D. Martin, Eds.). Harlow: Pearson. Recuperado de http://www.ibnbattuta.nl/tentamenpagina/bestanden/Methods in Human Geography.doc
- Foucault, M. (1997). Of other spaces: utopias and heterotopias. In N. Leach (Ed.), *Rethinking architecture: A reader in cultural theory* (pp. 330–336). NYC: Routledge.
- Fuentes, C. M. & Hernández, V. (2009). La estructura espacial urbana y la incidencia de accidentes de tránsito en Tijuana, Baja California (2003-2004). *Frontera Norte*, Julio-Diciembre, 109-138.
- García, B. & Maravilla, I. (Productor). (06 abril, 2016). Comunidades Urbanas zona 664. Programa 4. La comunidad ciclista de la ciudad de Tijuana [Audio en podcast]. Recuperado de: http://www.imer.mx/fusion/proyectos-uabc/ [Accesado 20 mayo 2017].
- Gardner, E. (2017). Ensayo: No necesitamos arquitectura; ahora tenemos *Facebook. Código. Arte-Arquitectura-Diseño*.
- Gehl, J. (2014). Ciudades para la gente. Buenos Aires: Infinito.
- Goffman, E. (1969). The presentation of self in everyday life, Penguin Press, London.
- Goffman, E. (1983). *The interaction order: American Sociological Association*, 1982 presidential address, Am. Sociol. Rev., 48, 1–17.
- Guallart, V. (2009). Geologics: Geografía, información y arquitectura. España: Actar Editorial.
- Gutiérrez, A. (2010). Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, XIV, 331 (86). Recuperado de http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-331/sn-331-86.htm
- Gutiérrez, F. (2015). Espacio público desde la Fenomenología. En *Tercer seminario de Teoría, Historia y Crítica de la Arquitectura. Primer seminario del Espacio Público*. Facultad de Arquitectura, Universidad Veracruzana, Xalapa.
- Guzmán, V. (2005). Apropiación, identidad y práctica estética: un sentir juntos el espacio. En S. Tamayo & K. Wilder (Eds.), *Identidades Urbanas. No. 85 Serie Ensayo* (pp. 229–279). Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.
- Grassi, V. (2005). *Introduction a la sociologie de l'imaginaire: une comprehension de la vie quotidienne.*Ramonville Saint-Agne: Eres.

- Haklay, M., Singleton, A. & Parker, C. (2008), Web Mapping 2.0: The Neogeography of the GeoWeb. Geography Compass, 2: 2011–2039. doi:10.1111/j.1749-8198.2008.00167.x
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2010). *Metodología de la investigación* (5ta ed.). México: McGraw Hill.
- Hiernaux-Nicolas, D. (2004). Henri Lefebvre: del espacio absoluto al espacio diferencial. *Veredas*, *5*(8), 11–25. Recuperado de http://148.206.107.15/biblioteca digital/articulos/12-264-4132wvf.pdf
- Hiernaux, D. (2007). Los imaginarios urbanos: de la teoría y los aterrizajes en los estudios urbanos. *EURE* (Santiago), 33(99), 17-30. https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71612007000200003
- Hiernaux, D. (2008). De los imaginarios a las prácticas urbanas: construyendo la ciudad de mañana. *Iztapalapa, Revista de Ciencias Sociales y Humanidades*, (64-65) 17-38. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39348722002
- Hinojosa, G. (2008). El tratamiento estadístico de las redes semánticas naturales. *Revista Internacional de Ciencias Sociales y Humanidades*, *XVIII* (1), 133–154.
- INEGI (2015). *Encuesta Intercensal 2015. México*, D.F; México. Recuperado de http://cuentame.inegi.org.mx/#.
- INEGI (2017). Banco de indicadores. Ciudad de México: México. Recuperado de http://www.beta.inegi.org.mx/app/indicadores/?ind=6207048973##divFV6207019008#D62070489
- Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (2011). *Manual Ciclociudades III. Red de Movilidad en Bicicleta*, México, D.F. Recuperado de http://ciclociudades.mx/manual-ciclociudades/
- Instituto Mexicano del Transporte. (2011). *Urbanización y motorización en México* (p. 19). Sanfadila. Recuperado en http://imt.mx/archivos/Publicaciones/PublicacionTecnica/pt362.pdf
- Instituto Municipal del Deporte de Tijuana (2009) *Paseos ciclistas y asistencia mecánica*Tijuana, B.C: México. Recuperado de http://www.ciudadtijuana.com/zonadeportiva/2009/febrero/9imdetpaseso.html
- Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana. (2010). Carta Urbana del Programa Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana 2010-2030. Recuperado 4 enero 2018, en https://www.implantijuana.org/servicios/cartografia/carta-urbana-2010-2030/
- Instituto Metropolitano de Planeación de Tijuana (2012). *Programa de Desarrollo Urbano del Centro de Población de Tijuana 2010-2030*. Tijuana: México.

- Jirón, P. (2009). Prácticas de movilidad cotidiana urbana: un análisis para revelar desigualdades en la ciudad.
 En F. Pérez Oyarzun & M. Tironi Rodó (Eds), SCL: Espacios, prácticas y cultura urbana (pp. 176-189).
 Santiago de Chile: Ediciones ARQ. Recuperado de http://www.repositorio.uchile.cl/handle/2250/118192
- Jones, P. (2005). Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK. *Social & Cultural Geography*, 6(6), 813-830. http://dx.doi.org/10.1080/14649360500353046
- Kaufmann, V., Bergman, M., & Joye, D. (2004). Motility: Mobility as Capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756.
- Krupat, E. (1985). *People in cities: the urban environment and its effects*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Kuhn, T. (1991). La estructura de las revoluciones científicas (Tercera reimpresión ed.). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Lefebvre, H. (1974). La producción del espacio. Revista de Sociología, (3), 219–229.
- Lefebvre, H. (1978). *El Derecho a la Ciudad*. Barcelona: Ediciones península. [Obra original publicada en 1968]
- Lefebvre, H. (2003). The urban revolution. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Lefebvre, H. (2013). La producción del espacio. Madrid: Capitán Swing.
- Lincoln, Y. S. & Guba, E. G. (1985). *Naturalistic Inquiry*, Beverly Hills, CA: Sage.
- Lindón, A. (2002). La construcción social del territorio y los modos de vida en la periferia metropolitana. *Territorios*, (7), 27–41. Recuperado de http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=35700703#
- Lindón, A. (2007a). Diálogo con Néstor García Canclini ¿Qué son los imaginarios y cómo actúan en la ciudad? *Revista EURE*, *XXXIII* (99), 89–99. Recuperado en: http://www.scielo.cl/pdf/eure/v33n99/art08.pdf
- Lindón, A. (2010). Invirtiendo el punto de vista: las geografías urbanas holográficas del sujeto habitante. En: A. Lindón and D. Hiernaux, dir., *Los giros de la Geografía Humana. Desafíos y horizontes*, 1st ed. Barcelona: Antrophos Editorial, pp.175-200.
- Lizárraga, C. (2006). Movilidad urbana sostenible: un reto para las ciudades del siglo XXI. *Economía, Sociedad y Territorio.* 6(22) 283-321.
- Lynch, K. (2008). La imagen de la ciudad. Barcelona: G. Gili. [Obra original publicada en 1960]
- Martínez, G. (2017). Crean Secretaría de Movilidad para Tijuana. *El Economista*. Recuperado de https://www.eleconomista.com.mx/estados/Crean-Secretaria-de-Movilidad-para-Tijuana-20171022-0111.html
- Mascareño, A., & Büscher, C. (2011). Sociología del territorio. Revista LÍDER, 18, 25–52.

- Maykut, P., & Morehouse, R. (2005). *Beginning qualitative research. A Philosophic and practical guide* (1st ed., pp. 11-12). London: Taylor & Francis / The Falmer Press.
- Miglioli, V., & Szejer, S. (2015). La irrupción del Movimiento Moderno como cambio de paradigma en la arquitectura y la resistencia en el ámbito académico. *Universidades*, (63), 55-78.
- Millán, O. (2011, 4 de agosto). Ciclistas invaden Tijuana. *San Diego Red*. Recuperado de http://www.sandiegored.com/noticias/16573/Ciclistas-invaden-Tijuana/
- Montezuma, R. (2003) Ciudad y transporte: la movilidad urbana. En Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Ed), *La ciudad inclusiva. Cuadernos de la CEPAL*. Recuperado de http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/7/14237/lcg2210p.pdf
- Moranta, T. & Pol, E. (2005). La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, 36(3), 281-297.
- Mould, O. (2014). Tactical urbanism: The new vernacular of the creative city. *Geography Compass*, 8(8), 529–539. doi:10.1111/gec3.12146
- Mumford, Lewis. (2014). La ciudad en la historia. España: Pepitas de calabaza ed. Págs. 933-944.
- ONU-Hábitat (2015). Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015. México, D.F. Recuperado de http://conurbamx.com/home/wp-content/uploads/2015/07/Reporte-Nacional-de-Movilidad-Urbana-en-Mexico-2014-2015-Final.pdf
- OPBC Bicipriantes (27 de junio de 2017). En *Facebook* [Organización]. Recuperado 30 de junio de 2017 en https://www.facebook.com/groups/OPBCbicipriantes/
- Organización Panamericana de la Salud (2009). *Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas, 2009*. Recuperado de http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/gsrrs_paho.pdf
- Otay Border Cycling (26 de agosto de 2015). En Facebook [Organización]. Recuperado 19 de junio de 2017 en https://www.facebook.com/OtayBorderCycling/
- Otay Border Cycling (18 abril de 2016). En Facebook [Organización]. Recuperado 17 de junio de 2017 en https://www.facebook.com/OtayBorderCycling/
- Otay Border Cycling, (26 de julio de 2016). En Facebook [Organización]. Recuperado 17 de junio de 2017 en https://www.facebook.com/OtayBorderCycling/
- Otay Border Cycling (7 de marzo de 2017). En Facebook [Organización]. Recuperado 17 de junio de 2017 en https://www.facebook.com/OtayBorderCycling/
- Paseo Ciclista Rosarito Ensenada S.A. de C.V. (2017) Recuperado de

- http://www.rosaritoensenada.com/index.php
- Pelzer, P. (2010). Bicycling as a Way of Life: A Comparative Case Study of Bicycle Culture in Portland, OR and Amsterdam. In 7th Cycling and Society Symposium (pp. 1–13). Recuperado de http://www.tsu.ox.ac.uk/events/100906/css-pelzer-paper.pdf
- Pérez, R. (2016). Autoridades municipales pierden el control en la inauguración del Sistema Integral de Transporte de Tijuana. *PSN en línea*. Recuperado de https://psn.si/autoridades-municipales-pierden-control-en-la-inauguracion-la-ruta-troncal-tijuana/2016/11/
- Pérez, R. (2017). Vínculos entre la bicicleta utilitaria, recreativa y deportiva: análisis del impacto de los programas «Ecobici» y «Muévete en Bici» en la Ciudad de México (2006-2012). *Revista Transporte y Territorio*, 16, 220-234.
- Piazzini, C. E. (2004). Los estudios socioespaciales: hacia una agenda de investigación transdisciplinaria. *RegionEs* (2), 151-172.
- Piazzini, C. E. (2011). Los estudios socioespaciales: campo de tensiones y caminos recorridos. En *III Congreso Internacional de Estudios Socioespaciales: ciudades, fronteras y movilidad humana* (pp. 09–26). Manaos: Universidad Federal del Amazonas y Red Internacional de Estudios Socioespaciales. Recuperado de https://www.academia.edu/1798431/Estudios_Socioespaciales ciudades fronteras y movilidad humana
- Pinassi, A. (2015). Espacio vivido: Análisis del concepto y vínculo con la geografía del turismo. GeoGraphos: Revista Digital Para Estudiantes de Geografía y Ciencias Sociales, 6(78), 135–150.
- Pizarro, R. (2009). Teaching to understand the urban sensorium in the digital age: lessons from the studio, *In Design Studies*, Volume 30, Issue 3, 2009, Pages 272-286, ISSN 0142-694X, https://doi.org/10.1016/j.destud.2008.09.002. (http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0142694X08000835)
- Pol, E. (2002). El modelo dual de la apropiación del espacio. En *Psicología y medio ambiente. Aspectos psicosociales, educativos y metodológicos*. (pp. 123–132). Coruña: Asociación Galega de Estudios e Investigacion Psicosocial-Publiedisa.
- Pucher, J., Buehler, R., & Seinen, M. (2011). Bicycling renaissance in North America? An update and reappraisal of cycling trends and policies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 45(6), 451–475. doi: 10.1016/j.tra.2011.03.001

- Ramírez, B. (2004). Lefebvre y la producción del espacio: sus aportaciones a los debates contemporáneos. *Veredas, Revista del Pensamiento Sociológico*, (8), 61–73. Recuperado de http://bidi.xoc.uam.mx/tabla_contenido_fasciculo.php?id_fasciculo=264
- Ripoll, F. (2006). Du role de l'espace aux theories de l'acteur (aller-retour) en Raymode Séchet y Vincent Veschambre (dirs.), *Penser et faire la géographie sociale: contributions à une épistémologie de la géographie sociale* (pp.194-210). Rennes: Presses Universitaires de Rennes
- Robeyns, I. (2003). The Capability Approach: An Interdisciplinary Introduction. En Training course preceding the Third International Conference on the Capability Approach, Pavia, Italy.
- Rodríguez, M., Pinto, A. M.; Páez, D, Ortiz, M. A., Buis, J. & González, L. (2017). Cómo impulsar el ciclismo urbano: Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe. Recuperado en https://publications.iadb.org/handle/11319/8228#sthash.zGhGRqCe.dpuf
- San Cornelio, G., & Alsina, P. (2010). Espacios, flujos y lugares: una aproximación estética a los medios vocativos. En G. San Cornelio (Coord.), *Exploraciones creativas. Prácticas artísticas y culturales de los nuevos medios* (pp. 135-164). Barcelona: Editorial UOC.
- Schechner, R. (1973). Performance and the social sciences: introduction, *The Drama Review*, 17(3), 3-4.
- Schmidt, C. (2004). The analysis of semi-structured interviews. In U. Flick, E. Von Kardorff, & I. Steinke (Eds.), *A companion to qualitative research* (1st ed., pp. 253-258). London: SAGE Publications.
- Schroer, M. (2006). Räume, Orte, Grenzen. Frankfurt: Suhrkamp.
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (2005) *Informe de la situación del Medio Ambiente en México. Compendio de estadísticas ambientales 2005. Capítulo 6: Atmósfera.* Recuperado de http://centro.paot.org.mx/index.php/porinstituciones/federales/23-semarnat/419-informe-de-la-situacion-del-medio-ambiente-en-mexico
- Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales (2012). *Programa para mejorar la calidad del aire,* de la zona metropolitana de Tijuana, Tecate y Playas de Rosarito 2012-2020. Recuperado de https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/69288/9_ProAire_ZMT.pdf
- Secretaría de Salud, STCONAPRA, & ITDP (2016). Más ciclistas, más seguros. Guía de intervenciones para la prevención de lesiones en ciclistas urbanos. México, D.F. Recuperado de http://mexico.itdp.org/wp-content/uploads/MasCiclistas MasSeguros.pdf
- Secretaría del Medio Ambiente del Distrito Federal (2010). Arranca ECOBICI, nuevo sistema de transporte individual en la Ciudad de México. Recuperado de

- https://www.ecobici.df.gob.mx/noticias/detalle_noticia.php?TU5fTk9USUNJQVM%3D&&MzM%3D
- Secretaría del Medio Ambiente del Gobierno del Distrito Federal (2012). *Asistencia Programa Muévete en Bici*. México, D.F: México. Recuperado de http://www.sma.df.gob.mx/sma/ciclovias/asistencia_muevetenbici_may-2007_dic-2011.pdf
- See, L., Fritz, S., & Leeuw, J. (2013). The Rise of Collaborative Mapping: Trends and Future Directions.

 *ISPRS** International Journal of Geo-Information, 2(4), 955-958.

 http://dx.doi.org/10.3390/ijgi2040955
- Seijas, A. (2015). ¿Cómo crear una cultura de la bicicleta? Antanas Mockus nos dice... *Hazla de tos*. Recuperado de http://hazladetos.bicired.org/subete-a-la-bici/consejos-cultura-bicicleta/
- Sieverts, B. (2015). A guide to visiting cities. *Monu. Magazine on Urbanism*, (4), 22-23. Recuperado marzo 02, 2015, de http://www.monu.org/monu4/VisitingCities2.pdf
- Síntesis TV (2017, febrero 10). Entrevista Rodemos la ayuda, amor y amistad para los migrantes haitianos. [Archivo de video] Obtenido de: https://youtu.be/Hag CcYvNTc
- Snijders, T. (1992). Estimation on the basis of snowball samples: how to weight, *Bulletin Methodologie Sociologique*, vol. 36, 59-70
- Soja, E. (1989). Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory. London: Verso.
- Steffens, K. (2013). *Urbanismo táctico V3: Casos Latinoamericanos*. (M. García & J. Vergara, Eds.). Santiago de Chile: Creative Commons. Recuperado de http://www.ciudademergente.org/es/blog/portfolio/libro-urbanismo-tactico-3-casos-latinoamericanos/
- Streets Plan Collaborative (s.f.) [En línea]. Recuperado 10 octubre 2015 de: www.streetplans.org.
- The Bay Area's bike share program | Ford GoBike. (2018). Ford GoBike. Recuperado 4 enero 2018, en https://www.fordgobike.com
- The League of American Bicyclists (2015). Where we ride. Analysis of bycicle commuting in American cities (pp. 1-41). Recuperado de http://www.bikeleague.org/sites/default/files/Where We Ride 2014 data web.pdf
- Thrift, N. (1997) The still point: resistance, embodiment and dance. En S Pile & M Keith (eds.), *Geographies of Resistance*. (pp. 124-151). Londres: Routledge
- ¡Tijuana ya tiene Ciclopista! (26, noviembre 2008). *Tijuana 2010. Avances hacia el Progreso en la Ciudad de Tijuana* [Entrada de Blog] Recuperado de https://tijuana2010.wordpress.com/tag/rio-tijuana/

- Tommasi, L., & Laeng, B. (2012). Psychology of spatial cognition. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Cognitive Science, 3*(6), 565-580.
- Torre, A. (2004). La noción de fuerza ilocutiva en la obra «Como hacer cosas con palabras» de Austin. Tesis Doctorado. Universidad de Barcelona.
- Turner, A. J. (2006). *Introduction to neogeography*. Sebastopol, CA: O'Reilly Media Inc.
- Uniradio I [Entrevista en Visión Informativa con David Mejía]. (18 febrero de 2015). Entrevista con Dante Pedraza y Daniel Gómez Patiño, Alianza por el ciclismo y una cuidad más humana. [Archivo de video]. Recuperado de https://youtu.be/6xXtQfoTwWk
- Urry, J. (2003). Workshop 1: Beyond societies. En Coloquio internacional *the sense of movement.*Modernity and mobilities in contemporary urban societies. Centre Culturel International de Cerisyla Salle, Institut pour la Ville en Mouvement, París.
- Urry, J., Axhausen, K., & Larsen, J. (2006). Mobilities, Networks, Geographies. Aldershot: Ashgate.
- Wynn, J. R. (2010). City Tour Guides: Urban Alchemists at Work. *City & Community*, 9(2), 145-164. Recuperado de http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1540-6040.2010.01322.x/epdf
- Valdez Medina, J. L. (1998). Las redes semánticas naturales, usos y aplicaciones en psicología social. México: Universidad Autónoma del Estado de México.
- Vera, J. Á., Pimentel, C. E., & Batista, F. J. (2005). Redes semánticas: Aspectos teóricos, técnicos, metodológicos y analíticos. *Ra Ximhai, Revista de Sociedad, Cultura y Desarrollo, 1*(3), 439–451. Recuperado de http://www.uaim.edu.mx/webraximhai/Ej-03articulosPDF/01 redes semanticas.pdf
- Vergara, N. (2009). Complejidad, espacio, tiempo e interpretación (Notas para una hermenéutica del territorio). *Alpha (Osorno)*, (28), 233–244. Recuperado de http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-22012009000100016&script=sci arttext&tlng=e
- Vergara, N. (2010). Saberes y entornos: notas para una epistemología del territorio. *Alpha: Revista de Artes, Letras y Filosofía*, (31), 163–174.
- Veschambre, V. (2008). Traces et mémoires urbaines: enjeux sociaux de la patrimonialisation et de la démolition, Rennes: Presses Univsersitaires de Rennes.
- Vicencio, F. de J. (2009). *Vida RecreActiva. Ecos del Desarrollo Urbano*. México: Dirección General de Desarrollo Urbano y Suelo, Secretaría de Desarrollo Social
- Wildner, K. (2005). Espacio, lugar e identidad. Apuntes para una etnografía del espacio urbano. En S. Tamayo & K. Wilder (Eds.), *Identidades Urbanas. No. 85 Serie Ensayo* (pp. 229–279). Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana.

- Wynn, J. R. (2010). City Tour Guides: Urban Alchemists at Work. *City & Community*, 9(2), 145-164. Recuperado de http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1540-6040.2010.01322.x/epdf
- Wolfrum, S. (2013). Juego de pasos: Urbanismo performativo. En Christof Göbel (dir), *Diversas Miradas*. *La plaza pública en la ciudad de hoy en día* (pp. 104-109). México, D.F.: UAM Azcapotzalco.
- Yarad, P. (2016). Metodologías móviles: nuevas formas de estudio de lo urbano. *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social*, (11), 56-70.

REFERENCIAS FOTOGRÁFICAS

- Delgado, P. (19 junio 2013). Ciclopista Tijuana. Primera vez que me doy ola vuelta con el grupo de ciclistas de los miércoles "ciclopista" [Imagen]. Recuperado de https://www.flickr.com/photos/pixpax/albums/72157634234052981

 OJO. El nombre en rojo está mal escrito desde la fuente original
- Gutiérrez, A. (2015). Panorámica de la ciclopista en la canalización del río Tijuana. [Imagen]. Recuperado de http://jornadabc.mx/tijuana/04-03-2015/copa-infantil-de-ciclismo-buscara-sacar-la-ciclopista-delabandono
- OPBC Bicipriantes (26 marzo 2017). En *Facebook* [Imagen]. Recuperado 30 de junio de 2017 en https://www.facebook.com/groups/OPBCbicipriantes/
- ----- (27 junio 2017). En *Facebook* [Imagen]. Recuperado 30 de junio de 2017 en https://www.facebook.com/groups/OPBCbicipriantes/
- Otay Border Cycling. (26 agosto 2015). En Facebook [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayBorderCycling
- ----- (27 octubre 2015). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayBorderCycling
- ----- (30 marzo 2016). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayBorderCycling
- ----- (6 abril 2016). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayBorderCycling
- ----- (17 abril 2016). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayBorderCycling
- ----- (27 abril 2016). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayBorderCycling
- ----- (25 julio 2016). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayBorderCycling

- ----- (1 septiembre 2016). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayBorderCycling
- ----- (22 mayo 2017). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayBorderCycling
- Otay en bici. (14 julio 2015). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayEnBiciOficial
- ----- (19 septiembre 2015). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayEnBiciOficial
- ----- (22 noviembre 2015). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayEnBiciOficial
- ----- (14 febrero 2017). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayEnBiciOficial
- ----- (29 abril 2017). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayEnBiciOficial
- ----- (24 junio 2017). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayEnBiciOficial
- ----- (8 octubre 2017). En *Facebook* [Imagen]. Revisado febrero, 04, 2018, de https://www.facebook.com/OtayEnBiciOficial
- Vas, M. H. (22 febrero 2015). Ciclopista décimo aniversario [Imagen]. Recuperado de https://www.youtube.com/watch?v=KQw2uqDUI0g
- Vuelta al cerro Colorado. (2017). *allevents.in Tijuana*. Recuperado de https://allevents.in/tijuana/vuelta-al-cerro-colorado/1543212032360436#

REFERENCIAS MAPAS

- CarlosM. (7, septiembre, 2016). Bicipriantes C la Pechuga con carro de apoyo [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/4924795
- CésarR. (27, junio, 2016). Bicipriantes nivel B Insurgentes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/7962090
- ----- (16 mayo 2017). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/7962090
- Demon. (24, agosto, 2016). Bicipriantes avanzados A, aeropuerto [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/4076075
- ----- (30 agosto 2016). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/4076075

DP. (17,septiembre, 2014). Miércoles nivel C **Bicipriantes** [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/444715 -----(15 octubre 2014). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/444715 ----- (29 diciembre 2014). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/444715 ----- (22 junio 2016). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/444715 ----- (01 agosto 2016). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/444715 ----- (08 agosto 2016). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/444715 ----- (09 agosto 2016). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/444715 ----- (23 agosto 2016). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/444715 ----- (10 julio 2017). Bicipriantes [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/444715 Tj Trek (26, agosto, 2014). Megabache, nivel 2 [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/6152027 LHernandez (24, abril, 2017). OBC [Mapa]. https://www.strava.com/athletes/3533452

ANEXOS

Modelo de instrumento aplicado con la técnica encuesta, en formato díptico.

19. Dime 5 REGLAS BÁSICAS que un ciclista debe seguir al momento de rodar en grupo para mantenerse en armonía con otros ciclistas, peatones y automovilistas:	MOVERSE EN BICICLETA
	¡Hola! Esta es una encuesta para conocer la opinión de
	los ciclistas urbanos de Tijuana, el objetivo es conocer
	sus intereses, sus hábitos, características de los espa-
	cios que recorren y las cosas que encuentran mientras
	recorren la ciudad. Este es un ejercicio de investigación
	con fines académicos y de difusión de la actividad.
20. Escribe 5 cosas que quisieras como ciclista	La annuada annta dal alausiais annaista an tanana
que cambie en la ciudad para MEJORAR LA EXPE-	La segunda parte del ejercicio consiste en trazar
RIENCIA de tu rodada	información en los mapas y ubicar información que
	es relevante para un ciclista cuando participa en un
-	paseo. Te contactaremos si resultas seleccionado.
	¡Gracias por participar! Agradezco tu sinceridad en las
	respuestas.
21. El participar en los paseos ciclistas me на	DATOS GENERALES DEL ENCUESTADO
DEJADO LOS SIGUIENTES APRENDIZAJES:	Te pedimos llenar los datos solicitados.
	1. La fecha de hoy
	Ejemplo: 15 Diciembre 2012
	2. Edad
22. ¡Hemos concluido! Esta encuesta participa	□ 11-20
para ganar vales por dos "tune up" de bicicleta	□ 21-30
completos en <i>Madbik</i> es (El Soler) Agradecería que	□ 31-40
compartas un correo electrónico o teléfono de	□ 41-50
contacto:	□ 51-60
	□ 61-70
	☐ Más de 70
23. Por último, ¿podrías darme el dato de dos	0.07
ciclistas que ruedan o han rodado en los paseos	3. Género
ciclistas que crees quisieran realizar este mismo	☐ Femenino ☐ Masculino
ejercicio?	□ Masculino
	4. Actividad profesional o de sustento
¡Gracias, feliz rodada!	DATOS GENERALES
	Te pedimos llenar todos los datos solicitados.
Si quieres más información de este ejercicio, puedes contactarme en:	Grupo al que perteneces o en el que más pedaleas.
700 S. 18 September 195	6. Si pedaleas con otros grupos ciclistas, mencio-
carotrejo24@gmail.com	na los nombres de algunos de ellos:
www.facebook.com/caro.trejo.24	
4	4

7. ¿Desde cuándo pedaleas en paseos urbanos? □ Desde hace más de 6 meses	14. En lugar de decir que voy a andar en bicicleta, suelo decir que voy a			
□ Hace 1 año				
☐ Hace 1 año y medio				
☐ Hace 2 años	15. Yo selecciono el paseo en que voy a pedalear			
□ Otro	considerando:			
8. ¿Con qué frecuencia participas en las rodadas				
en grupos?	-			
☐ 4 veces al mes				
☐ 3 o 2 veces al mes	Los 5 accesorios u objetos que no deben faltar			
☐ 1 vez al mes	para andar en bicicleta son (puede incluir también			
□ 1 vez cada dos meses	cosas no relacionadas con la seguridad)			
□ Otro	-			
9. Cuéntanos, ¿cómo fue que te iniciaste en la acti-				
vidad de participar en paseos ciclistas en Tijuana?				
	CULTURA CICLISTA			
*				
2	Instrucciones:			
=	En esta parte se te pide definir 5 palabras o frases			
40	cortas que relaciones con el concepto dado.			
10. ¿Has sido guía en un paseo ciclista?				
□ Sí	¡Lo primero que se te venga a la mente!			
□ No	5			
	Ejemplo: Cuando escuchas la palabra MANZANA te			
11. El guía en el grupo ciclista tiene la función de	recuerda a			
	1) EL CUENTO DE BLANCANIEVES			
	2) ADÁN Y EVA			
AND A STREET OF A STREET, AND ADDRESS OF A STREET	3) JUGO DE MANZANA			
12. Cuando pedaleo en el paseo tengo el hábito de	4) SALUD			
grabar "mi ruta" con alguna aplicación (app) en	5) ESTAR A DIETA			
teléfono:				
□ Siempre	17) ANDAR A BICICLETA significa para mí			
☐ La mayoría de las veces	(escribe 5 ideas)			
☐ Algunas veces	V			
□ Nunca				
13. En caso de que SÍ hagas grabaciones de tus				
rutas, sueles	~			
☐ Publicarla "solamente" en redes sociales				
☐ Compartirla con otras personas "solamente"	18. Escribe 5 ACTITUDES O VALORES que consideras			
dentro de la misma aplicación, por ejemplo	que fomentan a la ciudadanía, la presencia de los			
STRAVA, MAP MY RIDE, NIKE+, etc.	ciclistas pedaleando en los diferentes paseos.			
☐ "Compartirla en ambas", redes sociales y con	2			
miembros de la aplicación				
□ No compartirlos, solo tenerlas para ver mi ren-	-			
dimiento personal	3			
☐ NO APLICA, no grabo mis rutas	(
2	3			

CURRICULUM VITAE

Carolina Trejo Alba

Arquitecta por el Instituto Tecnológico de Tepic (2001), modalidad de titulación por promedio. Maestra en Administración Integral del Ambiente por El Colegio de la Frontera Norte (2006) en colaboración con el Centro de Investigación Científica y de Educación Superior de Ensenada, B.C. (CICESE). Perfil PRODEP, Programa para el Desarrollo Profesional Docente, para el Tipo Superior (2015-2018). Miembro del Cuerpo Académico «Diseño Integral Ambiental» (2018-2020), categoría: en Formación PRODEP. Profesora-Investigadora de tiempo completo de la Escuela de Ciencias de la Ingeniería y la Tecnología (ECITEC) de la Universidad Autónoma de Baja California, UABC, Campus Tijuana (desde febrero 2013). Coordinadora de Tronco Común Arquitectura y Diseño ECITEC (2010-2014). Coordinadora de Formación Básica ECITEC (Julio 2015-a la fecha). Responsable del Cuerpo Colegiado de Diseño II y Antropología e Historia Regional en etapa básica del programa educativo Arquitectura, Diseño Gráfico y Diseño Industrial (2015-a la fecha). Participación en proyectos de investigación financiados desde 2012, en Convocatoria Interna de Proyectos de Investigación de UABC; Convocatoria de Apoyo a Fortalecimiento de Cuerpos Académicos de PRODEP y Redes para Comunidades Digitales para el Aprendizaje en Educación Superior (CODAES). Publicaciones nacionales e internacionales derivadas de participaciones en congresos; artículos académicos, informes técnicos y autorías de capítulo de libro (https://uabc.academia.edu/CarolinaTrejo). Líneas de investigación: gestión ambiental urbana; movilidad no motorizada con enfoque principal en ciclismo urbano; marketing de ciudad; vivienda social; espacio público y ríos urbanos; planeación urbana y sustentabilidad.

ORCID ID

https://orcid.org/0000-0001-6718-3663