

# UACM

Universidad Autónoma  
de la Ciudad de México

---

*Nada humano me es ajeno*

COLEGIO DE HUMANIDADES Y CIENCIAS SOCIALES

LICENCIATURA EN COMUNICACIÓN Y CULTURA

**Los procesos de comunicación corporal en el ciclismo  
urbano dentro del colectivo Bicitekas A.C.**

TRABAJO RECEPCIONAL  
PARA OBTENER EL TÍTULO DE LICENCIADO EN  
COMUNICACIÓN Y CULTURA

PRESENTA

Carlos Hernández Calderón

Director del trabajo recepcional  
Mtro. César Torres Cruz

Ciudad de México, abril de 2016.

## SISTEMA BIBLIOTECARIO DE INFORMACIÓN Y DOCUMENTACIÓN



## UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO COORDINACIÓN ACADÉMICA

### RESTRICCIONES DE USO PARA LAS TESIS DIGITALES

### DERECHOS RESERVADOS<sup>©</sup>

La presente obra y cada uno de sus elementos está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor; por la Ley de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México, así como lo dispuesto por el Estatuto General Orgánico de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México; del mismo modo por lo establecido en el Acuerdo por el cual se aprueba la Norma mediante la que se Modifican, Adicionan y Derogan Diversas Disposiciones del Estatuto Orgánico de la Universidad de la Ciudad de México, aprobado por el Consejo de Gobierno el 29 de enero de 2002, con el objeto de definir las atribuciones de las diferentes unidades que forman la estructura de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México como organismo público autónomo y lo establecido en el Reglamento de Titulación de la Universidad Autónoma de la Ciudad de México.

Por lo que el uso de su contenido, así como cada una de las partes que lo integran y que están bajo la tutela de la Ley Federal de Derecho de Autor, obliga a quien haga uso de la presente obra a considerar que solo lo realizará si es para fines educativos, académicos, de investigación o informativos y se compromete a citar esta fuente, así como a su autor ó autores. Por lo tanto, queda prohibida su reproducción total o parcial y cualquier uso diferente a los ya mencionados, los cuales serán reclamados por el titular de los derechos y sancionados conforme a la legislación aplicable.

## **Dedicatorias**

Dedico este trabajo a mi papá y mamá por esculpir el gusto por la bicicleta. A ti papá por regalarme mi primer bicicleta y a ti mamá por enseñarme a pedalear.

Asimismo, el presente trabajo de investigación está dedicado a mis colegas comunicólogos que se abisman en el campo de la Comunicación y la Cultura y también a la comunidad ciclista del colectivo Bicitekas A.C.

## **Agradecimientos**

Con generosidad agradezco a la Universidad Autónoma de la Ciudad de México por su valor humano, científico y social. Es la entrega de mi persona en estas líneas de recíproco conocimiento. De igual forma, reconozco la ayuda económica que me fue brindada para la impresión de este trabajo recepcional.

Valoro en demasía el asesoramiento, las críticas constructivas y tus aportaciones oportunas, por todo el apoyo brindado porque sin ti no se hubiese logrado este lindo viaje teórico-metodológico de la presente investigación. Siempre agradecido por tu conocimiento, tiempo y dedicación, en verdad muchas gracias director Mtro. César Torres Cruz.

No omito agradecer especialmente al sínodo: Dra. Marta Rizo García, Dra. Adriana Peimbert Reyes, Mtra. Priscila Cedillo Hernández y al Mtro. Israel Gallegos Vargas por sus enriquecedores comentarios que sirvieron para fortalecer esta investigación.

Por último, agradezco a los integrantes del colectivo Bicitekas A.C. por brindarme su conocimiento en las entrevistas: Ángel Reyes, Jesús Aragón, Raúl Alva, Iván Sandoval, Jesús González y Oscar Sandoval. También a las (os) asistentes del paseo nocturno, quienes me otorgaron su experiencia ciclista: Ana González, Thana y Marco Hernández.

## Índice

Introducción.....	8
Capítulo I. Construyendo comunidad en el ciclismo urbano.....	11
1.1 Planteamiento del problema.....	11
1.2 Objetivo general.....	16
1.3 Pregunta general.....	16
Preguntas particulares.	
Objetivos específicos.	
1.4 Supuesto de partida.....	16
1.5 Justificación.....	18
1.6 Antecedentes.....	21
1.6.1. Historia de la bicicleta.....	21
1.6.2. Los países con el mayor uso de bicicleta.....	23
1.6.3. El uso de la bicicleta en la Ciudad de México.....	24
1.6.3.1. Primeras acciones de 1998-2016.....	27
1.7 Estado de la cuestión.....	30
Capítulo II. Proximidades de la comunicación corporal.....	37
2.1 Antecedentes.....	37
2.2 Cadenas de rituales de interacción.....	40
2.3 La glosa corporal comunicativa.....	48
2.4 Ciudad de interacción.....	52
2.5 Recapitulando.....	53
Capítulo III. Vitrina metodológica.....	55
3.1 Metodología.....	55
3.2 Proceso etnográfico.....	57

3.3 Observación participante en el campo.....	63
3.4 Establecimiento del <i>rapport</i> .....	67
3.5 Un acto metodológico: entrevista en profundidad.....	69
3.6. El procedimiento analítico de la Teoría Fundamentada.....	74
3.7. Codificación abierta de datos.....	79
3.8. Búsqueda sistemática de propiedades y registros de notas teóricas.....	80
3.9. La integración de categorías y sus propiedades.....	81
3.9.1. La delimitación de la teoría.....	82
Capítulo IV. Vitrina analítica.....	83
4.1 Codificación de los datos en el ciclismo urbano.....	83
4.2 Proximidades a las cadenas de rituales de interacción.....	99
4.3 Procesos comunicativos en el paseo nocturno colectivo Bicitekas A.C.....	104
4.4 Sensaciones emotivas en el ciclismo urbano.....	123
Capítulo V. Conclusiones.....	130
Referencias bibliográficas.....	137
Anexos.....	147
Índice de diagramas.	
Diagrama 1. Ritual de interacción.....	42
Diagrama 2. Ritual de interacción.....	45
Diagrama 3. Glosa corporal comunicativa.....	49
Diagrama 4. Entrevista cualitativa.....	70

Diagrama 5. Desarrollo de la codificación.....	80
Diagrama 6. Procesos de comunicación corporal en el ciclismo urbano...	133
Diagrama 7. Cadenas de rituales de interacción en el ciclismo urbano....	134
Diagrama 8. Capacidades corpóreas.....	135
Diagrama 9. Sensaciones emotivas dentro del colectivo Bicitekas A.C....	136
Índice de fotografías.	
Fotografía 1.....	102
Fotografía 2.....	103
Fotografía 3.....	103
Fotografía 4.....	104
Índice de gráficas.	
Gráfica 1. Aforo ciclista por año y tasa de crecimiento de 2008 a 2015...	19
Gráfica 2. Recorrido nocturno en bicicleta.....	105
Índice de tablas.	
Tabla 1. “Historia de Bicitekas A.C. 1998-2015”.....	13
Tabla 2. Diferencias metodológicas.....	55
Tabla 3. Informantes clave en el proceso metodológico.....	73

# **Los procesos de comunicación corporal en el ciclismo urbano dentro del colectivo Bicitekas A.C.**

## **I. Introducción**

El presente trabajo de investigación expone algunas aproximaciones de los procesos de comunicación corporal en el ciclismo urbano, principalmente, en el colectivo Bicitekas A.C, ubicando al uso de la bicicleta como fuente de sensaciones emotivas experimentadas en el cuerpo humano y demostrando ser una herramienta comunicativa y cultural dentro de los procesos sociales en la Ciudad de México.

En la Ciudad de México la movilidad no-motorizada ha tenido un cambio socio-cultural desde las políticas públicas, hasta las gestiones de las asociaciones no gubernamentales a través de la bicicleta. En este caso, el colectivo Bicitekas A.C. se caracteriza por ser pionero en poner en debate socio-político el tema de la movilidad en bicicleta. Sus acciones manifiestan desde hace 17 años una lucha constante por ciudades más humanas y sustentables.

Durante los recorridos de esta investigación, principalmente, en las rodadas nocturnas del colectivo Bicitekas A.C. investigué qué es lo que sucedía en los recorridos nocturnos que se llevan a cabo todos los miércoles en el Ángel de la independencia en la Ciudad de México, destacando la importancia de los procesos comunicativos en el ciclismo urbano. Considero que los grandes recorridos que se han hecho en bicicleta representan para quienes participan en ellos, libertad, emoción, felicidad, alegría al estar pedaleando por la toda ciudad.

El planteamiento del problema que se expone es a partir de la comunicación y la cultura que se concibe como interacción, mediante la cual los seres vivos pueden adecuarse o adaptarse a las diferentes conductas de su entorno. Asimismo, se exponen las situaciones y acciones que ha logrado la asociación civil en cuestión de movilidad urbana. Su largo trayecto constituye una lucha por mejores espacios, infraestructura ciclista, respeto a los ciclistas que transitan por la ciudad. Encontrando que al estar en una bicicleta no sólo es una cuestión sustentable o saludable, sino es una libertad que

expresan cada ciclista que está arriba de una bicicleta dentro del colectivo Bicitekas A.C.

Los datos emergieron a través de una metodología de corte cualitativo, es decir, se utilizó la técnica de observación participante, entrevistas en profundidad y el recurso etnográfico. Esto sirvió para acercarme cada vez más al campo de acción e ir delimitando el objeto de estudio de la presente investigación.

La estructura de esta investigación consiste en una división de la información en cinco capítulos que a continuación expongo.

En el primer capítulo presento el tema y el problema de investigación. Más adelante, se define el objetivo general, pregunta general y los objetivos específicos. De ahí expongo el supuesto de partida para llegar a la justificación desde lo social, lo académico y lo personal. Con esto me adentro a los antecedentes de la historia de la bicicleta, los principales países con mayor afluencia ciclista, el uso de la bicicleta en la Ciudad de México y las acciones en el periodo de 1998 a 2016. Posteriormente, el estado de la cuestión abarca una gama de artículos científicos y tesis de diferentes grados, alcanzado un acercamiento a los procesos comunicativos y la relevancia que tiene la presente investigación.

En el capítulo dos expongo las proximidades de la comunicación corporal, ya que forma parte del marco teórico con el que se trabajó con las cadenas de rituales de interacción desde la perspectiva de Randall Collins (2009). Por otro lado, defino la glosa corporal comunicativa que delimita el análisis de los procesos comunicativos en el ciclismo urbano. En este mismo apartado se encuentra la ciudad en interacción, donde los cuerpos humanos se hacen presentes en la Ciudad de México a través del uso de la bicicleta.

El tercer capítulo es la vitrina metodológica, en otras palabras presento la metodología realizada en el proceso de investigación que se refiere al recurso etnográfico, junto con la observación participante y las entrevistas en profundidad. Así mismo, se encuentra el procedimiento de la Teoría Fundamentada estudiada, primeramente por Glaser y Strauss (1967).

Por último, se encuentra el análisis de los datos recopilados a través de la Teoría Fundamentada. Aquí se logran exponer las proximidades de las cadenas rituales de interacción. Asimismo las sensaciones emotivas de cada ciclista tienen al estar inmersos en las rodadas nocturnas del paseo Biciteka, exponiendo los principales usos de la glosa corporal comunicativa.

Finalmente creo como comunicólogo que este tipo de investigaciones pueden hacer un nuevo conocimiento científico-social para abrir nuevas expectativas en las investigaciones en el campo de la comunicación y la cultura.

## Capítulo I. Construyendo comunidad en el ciclismo urbano

### 1.1 Planteamiento del problema.

El constante crecimiento de las ciudades ha requerido de nuevos medios de transporte colectivo. La sobrepoblación implica considerar transformaciones que tengan que ver con la movilidad urbana, para mejorar las distancias de recorridos, eficiencia, seguridad y economía; orillando a que los gobiernos busquen métodos para dar solución a estas situaciones; adoptando o implementando modelos de transporte que en medida de lo posible resuelvan o amortigüen estos problemas.

El uso de la bicicleta a las zonas urbanas, como en la Ciudad de México, representa el cambio social y cultural más importante en materia de movilidad en los últimos 100 años de historia del país, debido a la integración de la movilidad no motorizada a la motorizada (Suárez, 2012).

Las políticas públicas del Gobierno del Distrito Federal (GDF), han sido variadas en cuestión de la movilidad y el uso de la bicicleta. De esta forma se ha creado, el programa *muévete en bici*.

El Programa Muévete en Bici ha sido el proyecto pionero y uno de los ejes fundamentales de la Estrategia de Movilidad en Bicicleta (EMB) del GDF, dio inicio en el año 2007 [...] La socialización del uso de la bicicleta en la Ciudad de México ha requerido la instrumentación de políticas públicas, programas y actividades que permitan al ciudadano entender las ventajas de su uso, tanto a nivel personal, como para la colectividad. Este componente ha sido fundamental para hacer presente a la bicicleta en la vida urbana, revalorar su uso, difundir sus cualidades y las ventajas como medio de transporte (Secretaría del Medio Ambiente, 2012).

Desde una perspectiva de sustentabilidad exige considerar criterios urbanísticos, de infraestructura, sociales, económicos y ambientales.

La cuenca de México se considera una unidad atmosférica. Situada a 2 mil 240 metros sobre el nivel del mar, la ciudad de México y su zona metropolitana disponen de un 23% menos de oxígeno comparadas con localidades costeras; esto afecta la eficiencia



de los procesos de combustión y otros que requieren de este elemento para su óptima operación. Por otra parte, los vientos dominantes se direccionan de noreste a suroeste, encontrándose con la cadena montañosa que cierra la cuenca por el sur; de tal forma que las corrientes aéreas se detienen en esa zona, junto con los contaminantes que arrastran o se forman en el trayecto. Además, persiste una condición anticiclónica de la micro atmósfera de la cuenca; esta característica provoca que los vientos sean muy débiles la mayor parte del tiempo y, por lo tanto, se presenta una ventilación pobre. Ambas características impiden una circulación óptima de los vientos, generando en la atmósfera condiciones para una alta concentración de gases contaminantes (Proaire, 2002 – 2010).

Con respecto a lo anterior, la Agenda Ambiental de la Ciudad de México toma como marco de referencia diversos instrumentos de políticas públicas en torno al tema del desarrollo sustentable de la ciudad. Por un lado, están las políticas y acciones planteadas en el Programa General de Desarrollo del Distrito Federal (2007-2012) y por el otro, el compromiso por defender los derechos y el bienestar para todos los capitalinos, con la vista puesta en las generaciones futuras, mediante la conservación y protección del medio ambiente.

Mientras tanto, se han manifestado otros actores sociales en la materia de la movilidad en dos ruedas:

Cada vez somos más las y los ciclistas que a diario recorremos las calles de la Ciudad de México. Sin importar edad, género, destino o la razón por la que nos subimos a la bicicleta, hacemos de este vehículo una opción viable, económica y saludable, que redundará en un cambio en beneficio de nuestra sociedad y el medio ambiente (Delgado, 2011:7).

Por ello, la investigación se enfoca en el ciclismo urbano de la Ciudad de México, principalmente en el colectivo denominado Bicitekas A.C. Su gestión y participación la llevan a cabo en Casa Biciteka, ubicada en República de Nicaragua No.15 del Centro Histórico, y durante el paseo nocturno realizado de manera semanal en el Ángel de la Independencia. Esta asociación ha obtenido renombre debido a su larga trayectoria por la concientización en el uso de la bicicleta.



A continuación se presentan las principales actividades que se han realizado dentro del colectivo Bicitekas A.C:

**Tabla 1. “Historia de Bicitekas A.C 1998-2015”**

Año	Acciones
1998	<p>Un grupo de ciclistas fundan Bicitekas, por ciudades más humanas y transporte sustentable.</p> <p>Primer Paseo Nocturno. Miércoles, 9pm, Ángel de la Independencia.</p> <p>Primer número de <i>Vélo, revista del ciclista urbano</i>.</p>
1999	<p>Se crea el Foro de Bicitekas en <i>Yahoo! Groups</i>, espacio de intercambio y discusión sobre ciclismo urbano.</p>
2001	<p>Bicitekas se constituye como asociación civil sin fines de lucro.</p>
2004	<p>Inauguración de la ciclopista a Cuernavaca, fruto de una propuesta hecha a las autoridades del Distrito Federal.</p>
2005	<p>Manifestación en el segundo piso del Periférico en contra de las autopistas urbanas.</p>
2007	<p>Elaboración y entrega al gobierno de la ciudad de los documentos <i>Promoción del uso de la bicicleta en la Ciudad de México. Propuesta para el Gobierno del Distrito Federal 2007-2012</i> y la <i>Propuesta de Red de ciclovías para la Movilidad Urbana sustentable para la</i></p>



	<i>Ciudad de México.</i>
2008	Organización del <i>1er Congreso de Ciclismo Urbano</i> en el Distrito Federal y fundación de la Red Nacional de Ciclismo Urbano (BiciRed). Se publica <i>La Rueda</i> .
2009	<i>2do Congreso de Ciclismo Urbano</i> en Guadalajara. Primeros cursos de Ciclismo Urbano. Inicia <i>Paseo a Ciegas</i> .
2010	Manifiesto BiciCentenario. Inauguración de Casa Biciteka. <i>3er Congreso de Ciclismo Urbano</i> en Puebla. Inicia la campaña <i>Urge dinero para la bici</i> para solicitar recursos para infraestructura y promoción de la bicicleta, el antecedente del <i>5% para la bici</i> .
2011	Publicación del libro <i>Por mi ciudad en Bicicleta. Experiencias de ciclistas en la Ciudad de México</i> . Publicación del Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México. Campaña <i>5% para la bicicleta</i> . <i>4to Congreso de Ciclismo Urbano</i> en Monterrey.
2012	Campaña <i>Hazla de tos por aire limpio</i> . <i>5to Congreso de Ciclismo Urbano</i> en Oaxaca. Presentación de <i>Balance y lecciones aprendidas 2007-2012. Políticas públicas para el ciclismo urbano en la Ciudad</i>



	<i>de México.</i>
2013	<i>6to Congreso de Ciclismo Urbano en Morelia.</i>
2014	<i>7mo Congreso de Ciclismo Urbano en Tuxtla Gutiérrez, Chiapas.</i>
2015	<i>8vo Congreso de Ciclismo Urbano en León, Guanajuato.</i>

Elaboración propia a partir de los registros encontrados en su página web (Bicitekas A.C., 2015).

Desde sus inicios, Bicitekas ha organizado y participado en una variedad de paseos y manifestaciones en bicicleta, ya sean nocturnos, recreativos, reivindicativos y/o culturales. Cabe mencionar, que hoy día se han gestado más grupos ciclistas en los que se puede ser partícipe.

Asimismo, Bicitekas se caracteriza por su trabajo de incidencia en políticas públicas y el impulso de campañas que buscan sensibilizar sobre temas de movilidad y medioambiente, por promover y participar en espacios de discusión como los congresos de ciclismo urbano, por la sistematización de su experiencia en cursos y publicaciones o por la organización de una variedad de manifestaciones artísticas con el sello de *Arteclera* (Bicitekas A.C., 2015).

A propósito de lo anterior, la investigación en los grupos colectivos es importante porque realizan múltiples actividades para la sociedad, implicando a la comunicación humana como el conjunto de elementos de interacción, donde toda modificación de uno de ellos afecta las relaciones entre otros elementos. Es decir, que cada hecho puede ir cambiando y modificando el proceso de interacción.

Considero que la vida en un grupo social es un proceso en el cual las personas al enfrentarse a diferentes situaciones pueden llegar a señalar diferentes líneas de acciones hacia los demás. En consecuencia, interpretar las indicaciones que otras personas hacen, mediante actos propios de una persona hacia las demás al entablar una interacción.

En consecuencia el objeto de estudio de esta investigación es la conformación de los procesos de comunicación corporal que llevan a cabo en las rodadas nocturnas en el colectivo Bicitekas A.C.

En ese panorama el objetivo de investigación que se desprende es:

### **1.2 Objetivo general.**

Analizar los procesos de comunicación corporal y las emociones que se experimentan en las rodadas nocturnas del colectivo Bicitekas A.C. para identificar las cadenas de rituales de interacción.

### **1.3 Pregunta general.**

¿Cuáles son los procesos de comunicación corporal en el colectivo Bicitekas A.C para la articulación de cadenas de rituales de interacción?

### **Preguntas particulares.**

¿Cuáles son las prácticas corporales en las rodadas nocturnas?

¿Cómo se forman las cadenas de rituales de interacción en el colectivo Bicitekas?

¿Qué tipo de experiencias emocionales se generan en las rodadas nocturnas?

### **Objetivos específicos.**

Describir las prácticas corporales que se presentan en las rodadas nocturnas del colectivo Bicitekas A.C.

Analizar la formación de las cadenas de rituales de interacción del colectivo Bicitekas.

Describir las emociones de los ciclistas en las rodadas nocturnas.

### **1.4 Supuesto de partida.**

Las participaciones colectivas ejecutadas en Bicitekas A.C., que se llevan a cabo los días miércoles a las 21:00 hrs. en el Ángel de la Independencia, manifiestan los procesos de comunicación entre los individuos de dicho grupo, ya que al salir a las

calles están en mutua comunicación dentro del grupo y fuera de él. Por ejemplo, siempre se debe estar alerta con los automovilistas, porque los integrantes del colectivo están en suma comunicación para poder acceder y transitar libremente por las calles de la Ciudad de México.

El cuerpo y las emociones son el canal comunicativo dentro del paseo nocturno en el colectivo Bicitekas A.C. porque reflejan una parte de la realidad social a partir del uso de la bicicleta, éste objeto sagrado estará representando el papel del proceso comunicativo en el ciclismo urbano y en efecto articularan las cadenas rituales de interacción.

Es importante acentuar que la comunicación que se presenta en el ciclismo urbano es determinante a partir de la interacción entre los individuos del colectivo Bicitekas, ya que conciben disímiles formas de comunicarse entre ellos. Por un lado, es la comunicación verbal y por otro lado, es la comunicación corporal que tiene cada sujeto.

Debido a que el colectivo se conforma de un patrón de organización social y a su vez se hacen presentes características esenciales para la conformación e interacción de los procesos de comunicación, resulta idóneo para el desarrollo de mi tesis la cual tiene interés en ahondar respecto a estas cuestiones comunicativas.

Los que llevan a cabo la rodada nocturna están conformados por guías son los que proponen la ruta, definen los tiempos y la velocidad a seguir durante el recorrido; la reta, son quienes están al pendiente de los que van en la parte trasera del grupo por si existe algún percance; los bloqueadores, su participación es cerrar momentáneamente las calles al paso de los autos para que el contingente de ciclistas pueda pasar completo y no tener algún percance en la rodada multitudinaria; los satélites, van y vienen de atrás hacia adelante asegurándose de que el contingente viene compacto y seguro; los mecánicos, auxilian en los percances que pueda sufrir la bicicleta.

Cabe destacar que las y los asistentes al paseo Biciteka son la pieza fundamental de este grupo, porque sin ellos no sería posible llevar a cabo las rodadas nocturnas que cada semana están presentes en el Ángel de la Independencia en la Ciudad de México.

Todos estos elementos se comunican ya sea de una forma verbal y/o no verbal, también hacen uso de la tecnología para que ello funcione de una forma eficaz. La presentación, antes expuesta, nos explica que los miembros se encuentran en suma interacción y comunicación y por supuesto, cada ciclista del colectivo hace presente la conformación de las emociones y la comunicación de su cuerpo en cada rodada nocturna en el colectivo Bicitekas A.C.

## **1.5 Justificación.**

### **Social.**

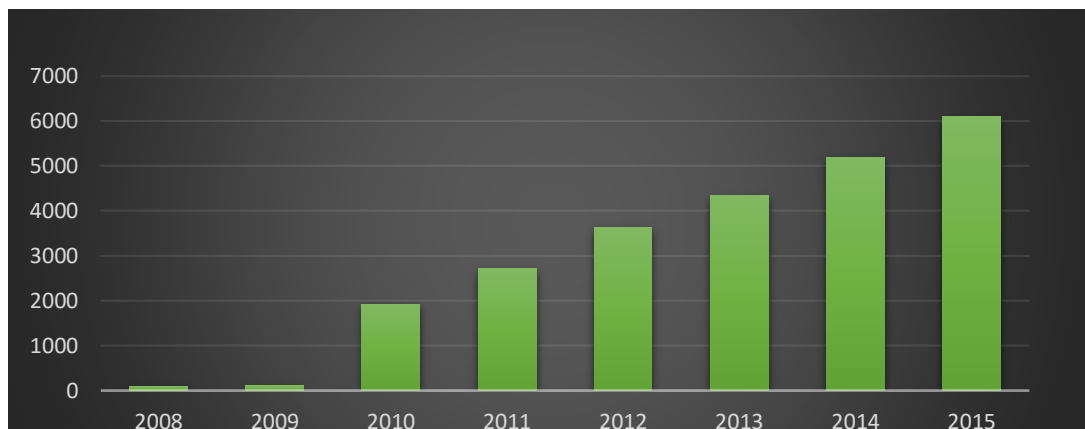
De acuerdo con un censo que la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM) realizó en el 2010, el gasto diario en transporte público de las/os habitantes de la Ciudad de México es de 17 pesos, lo cual significa que el grupo de habitantes con menores ingresos gasta en promedio el 35 por ciento de sus ingresos en transporte. Si se logra aumentar el uso de la bicicleta, lo anterior puede cambiar pues la bicicleta urbana disminuye el uso de vehículos motorizados, reduce los congestionamientos viales y mejora la salud (Suarez, 2012). Cabe recordar que en los años ochenta del siglo pasado, la bicicleta de montaña tuvo un papel protagónico al convertirse en herramienta para la conservación de parques y reservas forestales alrededor de las ciudades. Ahora toca hacerlo en la mancha de asfalto.

La problemática que presenta la Ciudad de México en materia de movilidad es a partir de la expansión urbana y la demanda de los viajes en transporte público y privado. De esa forma, la movilidad en el Valle de México se enfrenta a varias distorsiones e insuficiencias tanto en los varios modos de transporte como en la red vial disponible. Es una contradicción entre una masa de cerca de 3.5 millones de vehículos (autos, autobuses, camiones, camionetas, motocicletas) y una red de vialidades saturadas con desarticulaciones e ineficiencias en la coordinación de los diversos modos de transporte, que afectan la velocidad, los tiempos empleados, las emisiones de contaminantes y la salud de los habitantes (FIMEVIC, 2015).

Por ello, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP) desde el año de 2008 ha tenido la preocupación de hacer conteos del ciclismo urbano en la Ciudad de México.

En la siguiente gráfica se establecen los datos estadísticos del uso de la bicicleta:

**Gráfica 1. Aforos ciclistas por año y tasa de crecimiento de 2008 a 2015**



Fuente: Elaboración propia a partir del ITDP México (2015).

La gráfica anterior resume y traza el proceso del crecimiento del uso de la bicicleta durante el período de 2008 al 2015, haciéndonos reflexionar el cambio social en la Ciudad de México. Por esta razón es de suma importancia las actividades que realizan dentro del colectivo Bicitekas A.C., porque me refleja la participación social que existe dentro del colectivo y su forma de significaciones alrededor del mismo. Con ello, contemplaré las formas de interactuar con los demás dentro del colectivo.

### **Académica.**

Las investigaciones en materia de comunicación se han reflejado, principalmente, en los medios masivos, dando más valor a aquellos poderíos y dejando de lado el comportamiento subjetivo de nuestra sociedad. Teniendo en cuenta que la complejidad del ser humano se transforma a una idea simbólica, “La cultura comprende todos los conocimientos, creencias, costumbres, usos, hábitos propios de una sociedad determinada. Es decir, todo nuestro comportamiento es cultural” (Colombres, 2009: 30).

La comunicación depende de la realidad que expresemos, nuestra interioridad hacia los demás, relacionándola con el intercambio de expectativas y perspectivas en la



construcción social. Es decir, comunidad, comunicación y participación son los motores esenciales en la construcción de proyectos concretos de sociabilidad (Rizo, 2012).

Dentro de la comunicación interpersonal Marta Rizo (2009: 14) dice que el proceso de la comunicación interpersonal los sujetos proyectan sus subjetividades y modelos del mundo, interactúan desde sus lugares de construcción de sentido.

Cabe destacar, que la comunicación no verbal es relevante en el presente trabajo de investigación, porque puede definirse “como el uso deliberado o no intencional de objetos, acciones, sonidos, tiempo y espacio que generan significados a los demás” (De Fleur, 2005: 53). Estos elementos se encuentran en transacción (simultáneamente) por medio de gestos, acciones y demás claves no verbales.

Los entes comunicativos, por un lado verbales y por el otro no verbales, se complementan con el uso del cuerpo, la vestimenta y ciertos objetos, como lo es la bicicleta ya que ésta juega un papel importante dentro del ciclismo urbano en la Ciudad de México.

El lenguaje corporal es parte fundamental en las relaciones humanas ya que comunican, de manera no verbal, el estado anímico de los participantes. Entre las clasificaciones del mismo, encontramos: el contacto corporal, que implica la distancia (proxémica) que se establece entre los individuos; los ademanes; expresión facial; la mirada; la apariencia (vestimenta); la sonrisa y el lenguaje “paraverbal”. Éste último se enfoca en los componentes orales de la comunicación no verbal que a su vez se clasifica en: volumen, entonación, tono, velocidad, timbre, ritmo, pausa y silencios (Del Mar, 2013).

Las investigaciones en México han tenido un nuevo panorama en la escena de la “comunicación intersubjetiva”, porque manifiesta una dimensión empírica y por otra parte, produce conocimiento. Primero, me refiero a la re-emergencia de los discursos que interpelan la subjetividad de los actores sociales, en este caso los ciclistas de la Ciudad de México. Segundo, es la acumulación e innovación de saberes, todo ello, contemplado desde la comunicación y la cultura, es decir, del sentido y la significación.



Por lo tanto, los ciclistas del grupo Bicitekas A.C. al estar en contacto comunicativo y corpóreo; emergen cultura y debe quedar documentado a través de esta investigación.

### **Personal.**

El uso de la bicicleta ha sido desde mi niñez un largo camino de satisfacción y metas convirtiéndose en un elemento de suma importancia en mi vida, porque ha marcado los detalles presenciales de rodar por la ciudad de una forma segura y saludable. Sin embargo, esta transformación fue cada vez mayor, porque se sigue luchando por un mejor espacio en la Ciudad de México.

Cada vez hay más ciclistas que salimos a rodar por las calles de la ciudad, poco a poco nos hacemos presentes para manifestarnos que estamos en lucha por un mejor espacio y respeto hacia la comunidad ciclista.

La bicicleta me ha manifestado demasiada libertad, porque me puedo trasladar de un lugar a otro sin ningún costo, sólo mi cuerpo es capaz de trasladarme de un sitio hasta otro punto de la ciudad, disfrutar cada momento arriba de una bicicleta es la mejor experiencia que he sentido a lado de ella.

Asimismo comparto la relevancia de la bicicleta estando en contacto con los ciclistas pertenecientes al colectivo Bicitekas A.C. me han enseñado a vivir grandes momentos, compartir experiencias únicas e inigualables, recorrer demasiados caminos, hacer ciertas reuniones, tener cosas en común, entre otras cosas. Puedo decir que la bicicleta crea grandes amistades y sensaciones maravillosas en todo el cuerpo humano.

## **1.6 Antecedentes**

### **1.6.1 Historia de la bicicleta**

La historia de la bicicleta data desde las antiguas civilizaciones de Egipto, India y China; ya se conocía este vehículo, pero no fue sino hasta 1817 que se dio a conocer más ampliamente gracias a un alemán que diseñó un vehículo de dos ruedas, el cual se le llamo *Draisiana* en honor a su diseñador Kart Drais von Sauerbronn en Baden. Con el

paso del tiempo, los inventores alemanes, franceses y británicos le hicieron algunas modificaciones con la finalidad de mejorar su funcionamiento; en Inglaterra a este invento se le conocía como *balancines* mientras que en Estados Unidos no se mostró gran interés hacia este nuevo artefacto (Richards, 1992).

A pesar de que este objeto atrajo la atención de muchos inventores no era cien por ciento funcional, es así como en 1839 un herrero escocés llamado Kirkpatric Macmillan le implementó las manijas de conducir y los pedales para impulsarla (Álvarez y Galindo, 2008).

Más tarde en 1861 Ernst Michaux decidió implementarle unos pedales a la rueda delantera de una vieja *Draisiana*, si bien este descubrimiento fue de suma importancia, él mismo tuvo que lidiar durante algún tiempo con un gran error, y es que con esta modificación era imposible mantener el equilibrio del vehículo, que más adelante solucionaría y dio lugar al velocípedo, invento que se convirtió en favorito en las ciudades europeas (San Martín, 2013).

Conforme pasaba el tiempo en 1887 se le introdujeron neumáticos de goma maciza montados en el acero, y fue así que por primera vez este vehículo fue patentado con el nombre moderno de *bicicleta* (Algarra y Gorroyategi, 1996).

Es en el siglo XIX donde surge la llamada “bicicleta segura”, ya tiene toda una transformación de frenos, neumáticos, utilizaba la cadena, es justamente una revolución donde se inicia como un medio de transporte.

Con el paso del tiempo la tecnología cambió los modelos de las bicicletas, apareciendo de este modo el ciclismo de ruta, de pista, el de montaña, el *BMX*, entre otros. El comienzo del ciclismo de montaña surge en la década de los setentas resaltando en el mercado gracias a que se convirtió en un deporte popular. En consecuencia, iniciaron a diseñar y a construir nuevos modelos, los cuales empezaban a ser más ligeros y más rápidos. Con ello, la Unión Ciclista Internacional (UCI) comenzó a restringir el avance tecnológico de las bicicletas de ruta argumentando razones de seguridad, así como también para prevenir el encarecimiento de los costos de fabricación, y así tratar de que los competidores estuvieran en el mismo nivel tecnológico (Sidwells, 2004).

Finalmente, la bicicleta siendo un juguete o un medio de transporte, incluso para ejercitarse; ha formado parte importante en nuestras vidas, muchas veces desde que somos pequeños, pero sin duda alguna es un artefacto que no puede faltar en los hogares de cada familia, es un medio de transporte más ecológico, además de brindar mayor comodidad y facilitar el desplazamiento en las ciudades urbanas.

### **1.6.2 Los países con el mayor uso de bicicleta.**

La bicicleta hoy en día es utilizada en todos los continentes del planeta. Desde inicios del siglo pasado, el uso de la bicicleta se incrementó por todo el mundo y amplió su uso hasta estabilizarse. De acuerdo a la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT), la tendencia mundial del aumento del uso del automóvil, continúa, mientras el uso de la bicicleta se mantiene relativamente estable.

“Lo anterior no significa que la bicicleta es utilizada igualmente en todos los lugares ya que existen ciudades donde más del 50% de todos los viajes son realizados en bicicleta, mientras que en otras el ciclismo como medio de transporte es despreciable” (Cervantes, 2010: 12). Estas contrariedades se deben a que influyen diversos factores que difieren de ciudad en ciudad, son de tipo económico, cultural, ambiental, topográfico, político y de infraestructura, entre otros.

Durante el siglo XX en Europa, gracias al menor tamaño y a la mejor planeación de sus ciudades, los europeos se han acostumbrado desde el siglo XIX al uso de este medio de transporte. Si hacia mediados de 1930 la cantidad de bicicletas en los Estados Unidos alcanzaba cerca de los 2 a 3 millones de unidades, los países europeos producían cifras mucho mayores. Por ejemplo en Alemania, país con la mitad de la población de Estados Unidos, contaba con 15 millones de bicicletas, Gran Bretaña y Francia tenían cada uno cerca de 7 millones de bicicletas, seguidos por Italia con 4 millones. Holanda contaba ya en los años 30 con 3 millones de bicicletas (Herlihy, 2004).

No obstante, durante la década de los 50, el automóvil comenzó a masificarse en Europa y no fue hasta los años 70 que tanto Holanda, Dinamarca y Alemania buscaron



mecanismos para revertir dicha situación mediante planes y programas que fomentarán la bicicleta como medio de transporte, en particular de forma integral con el transporte público (Valenzuela, 2013).

En conclusión, gracias a estos proyectos se ha logrado que en la actualidad las ocho ciudades con más influencia en el ciclismo urbano son las siguientes (Walker, 2014) Utrecht, Holanda; Sevilla, España; Montreal Canadá; Copenhague, Dinamarca; Berlín, Alemania; Portland, Estados Unidos; Tokio, Japón y finalmente Latinoamérica no quedaría atrás con Bogotá, Colombia. Mostrando una capacidad no motorizada para la ciudad.

### **1.6.3 El uso de la bicicleta en la Ciudad de México.**

De 1952 a 1966 la Ciudad de México se expandió a través de los asentamientos irregulares en una urbanización no planificada, caótica, de enorme magnitud espacial y demográfica. Desde la década de 1950, la Ciudad abordó el problema de la expansión urbana, copiando el modelo de la que une el centro de la ciudad a los suburbios de las grandes autopistas en EE.UU (Negrete, 2010).

También se implementó una red de carreteras basadas en siete y cincuenta, y seis avenidas principales de carril, y los ríos y corrientes de agua fueron enterrados en túneles para crear aún más corredores viales. Desde ese momento hasta el día de hoy, las autoridades gubernamentales han "resuelto" la urbanización y la congestión del tráfico mediante la construcción de más carreteras (Chias, *et.al*, 2010).

Por finales de los setenta, la contaminación del aire ya dominaba la Ciudad de México siendo la degradación del medio ambiente una preocupación urgente para los residentes de la ciudad. En 1977, el Índice Metropolitano de la Calidad del Aire, o IMECA, se estableció para medir públicamente la contaminación y el consiguiente nivel de riesgo para la salud humana (Trejo, 2006). Además, actividades al aire libre, incluso de asistencia escolar se prohibieron en los días malos de contaminación. Por la década de 1980, la Ciudad de México se había convertido en una megalópolis. El afán



desenfrenado de alcanzar la modernidad ha dado lugar a la urbanización excesiva en los bordes de la ciudad, y con ese crecimiento, las carreteras más congestionadas.

Durante este período, la bicicleta nunca dejó de ser utilizada como un medio de transporte, por las poblaciones de menores ingresos. Seguía siendo un vehículo esencial para muchos trabajadores como jardineros, mensajeros, repartidores, por ejemplo, el del pan, los vendedores de tamales, afiladores de cuchillos, entre otros. También, alguna gente comenzó a usar la bicicleta como un medio de transporte más eficiente.

Así comenzaron los ciclistas de ocio, haciendo presencia en la megalópolis, la más memorable, los *Bicigatos*. Se caracterizaba por ser un conglomerado de ciclistas, estableciendo su paseo los días domingos por la mañana, viajaban hacia el sur de la ciudad, por la avenida de los Insurgentes hasta los bordes del Ajusco. No obstante, estos ciclistas urbanos fueron sólo unos pocos, debido a que siguieron viendo el automóvil como símbolo de progreso.

Los paseos en bicicleta no fueron una aspiración de todos los ciudadanos. Los ciclistas tuvieron que enfrentar el tráfico, compuesta de la inmensidad de automóviles, así como a los conductores que se perciben como los únicos propietarios y usuarios permitidos en las calles. Por lo tanto, cualquier ciclista, fue visto como una molestia, a partes iguales “desconsiderado” y “loco”. Este ataque desalienta a otras personas para adoptar la bicicleta como medio de transporte.

En 1986, Enrique Calderón Alzati y un par de docenas de defensores entusiastas de la bicicleta decidieron formar el “Movimiento Biciletero”. Uno de los primeros miembros y presidente en 1992, Armando Roa describió su misión de convertir a la ciudad en un “pueblo bicicletero”. Esa frase histórica en México, que se utiliza para referirse a un lugar tan poco desarrollado, fue re-apropiado por el movimiento de borrar su connotación negativa, y la dignificación de la bicicleta como no contaminantes, medios saludables, eficientes y económicos de transporte (Carreón, 2013).

El Movimiento Bicicletero fue completamente ignorado por el gobierno, pero muchas personas respondieron al llamado del grupo. Distribuyeron información y llevaron a cabo protestas en bicicleta en el Zócalo (plaza central) de la Ciudad de México para exigir infraestructura ciclista. Gracias a sus demandas, se creó en 1991 un carril temporal en la Avenida Insurgentes con 7 kilómetros de largo y fue separado por el tráfico con distintivos conos de color naranja, mismo que se habilitaba sólo durante los fines de semana. Esta iniciativa fue cancelada tan pronto como terminó el mandato de la política patrocinadora. Una de las principales demandas de este movimiento fue la de convertir el trazado de las vías del tren recientemente cancelado México-Cuernavaca, en una ruta en bicicleta, sin embargo no se llegó a ninguna parte.

A finales de la década de 1990, no se habían producido cambios para mejorar las condiciones para los ciclistas, ni mucho menos para el medio ambiente. Las redes de carreteras se habían ampliado y calles de la ciudad fueron aún más saturadas con automóviles. El sistema de movilidad urbana basado en los coches y las calles era ineficiente y lento. Un caos vial, de alta densidad en población y la contaminación del aire elevado, se habían convertido en las principales características de la Ciudad de México (Reporte Nacional de Movilidad Urbana en México 2014-2015).

Durante décadas siguientes, florecieron una variedad de grupos ciclistas, movimientos y coaliciones en la Ciudad de México, los cuales plantearon la apertura de espacios para los ciclistas y/o manifestaciones en bicicleta, principalmente nocturno. Me centro aquí, en las acciones de un grupo que se hacen llamar los Bicitekas. Su larga historia como pioneros creativos (en la bicicleta) para la participación ciudadana en la vida pública corre paralela a la apertura de la vida política de la ciudad. El suyo, es un caso de viajar en el panorama político, cambiante, tanto como el propio paisaje urbano.

### 1.6.3.1 Primeras acciones en 1998-2016.

En 1998 entre muchos de los desplazamientos en las carreteras, Guillermo Espinosa y Tom Dieusaert decidieron ir en un paseo en bicicleta, invitar a algunos amigos y comenzar desde allí. Sin mucha claridad, empezaron a unir sus fuerzas para el confort de los problemas de tráfico que aquejan a los ciclistas y los ciudadanos, en general, utilizaron la vía pública en una base diaria. Dieusaert fue el creador del paseo nocturno<sup>1</sup> de los días miércoles (Bicitekas, 2013).

Cada etapa en el crecimiento de Bicitekas ha sido moldeada por los intereses particulares y las capacidades de sus participantes, así como la interacción que tuvo lugar entre la organización, la sociedad civil y las agencias gubernamentales. El núcleo de la organización siempre ha estado en manos de una decena de personas (de diferentes personas en el tiempo), pero desde hace 17 años, todo tipo de entusiastas han aparecido para contribuir a la planificación y organización de actividades.

Al principio, todos los que se unieron a Bicitekas ya utilizaban la bicicleta como un medio de transporte y hasta tenían conocimientos básicos de mecánica. Algunos eran activistas y periodistas que sabían cómo usar los medios de comunicación, tradicionales y nuevos, todo ello con la necesidad de cambiar las políticas públicas. Otros eran urbanistas e ingenieros que aportaron fundamentos técnicos y sólidos para las propuestas. De la confluencia de estos miembros, la bicicleta dejó de mirarse como una fantasía utópica y asumió la dimensión realista de una opción de transporte para todos los días, que se podría ofrecer a un mayor número de ciudadanos. Bicitekas A.C., asumió la misión de difundir este mensaje a los tomadores de decisiones, y en la cultura general de la Ciudad de México (Bicitekas A.C.)

Bicitekas fundó una revista, “Vélo”, para promover el ciclismo urbano cotidiano. Tom contribuyó con su experiencia en el periodismo y Agustín Martínez<sup>2</sup> con sus habilidades de diseño editorial, para producir una edición temprana tan sólo con tres ejemplares,

---

<sup>1</sup> “El paseo nocturno se convirtió en la actividad más conocida de la asociación por su carácter de esparcimiento. Con los años fue aumentando el número de personas que asistían cada miércoles con el objetivo de realizar en la noche un paseo en bicicleta por la ciudad” (Sánchez, 2011: 39).

<sup>2</sup> Actualmente es director fundador de las asociaciones civiles Bicitekas y *Jinetes Sampleadores de Imágenes* y actual vocero de la organización Bicired.

(los cuales se encuentran en línea para su descarga). La revista se distribuyó libremente, en los espacios públicos y en las universidades. Sin embargo, la falta de financiamiento llevó a una muerte prematura después de sólo unos pocos problemas, pero fue importante porque contribuyó a las cuestiones públicas y generó la participación de nuevas personas para los esfuerzos (Bicitekas, s/a).

Cabe destacar que la presidenta del consejo directivo Areli Carreón (2013) del colectivo expone que:

*El movimiento ciclista de la ciudad de México nació en la década de 1980 como un esfuerzo ciudadano para reclamar el derecho a circular por la ciudad en bicicleta, impulsado por quienes se reunían en el Parque Hundido a practicar el ciclismo. Este grupo comenzó realizando actividades deportivas y recreativas, pero gracias a la influencia de personas con interés en el tema ambiental –como Enrique Calderón Alzati y Armando Roa– trabajó para visibilizar el derecho de los ciclistas a transitar con seguridad por las calles (Carreón, 2013: 48).*

Desde los años de 1997, el colectivo Bicitekas ha conformado una serie de prácticas socio-culturales con una gran carga política en la incidencia de políticas públicas. El objetivo principal siempre fue el uso de la bicicleta como medio de transporte sustentable, su lema lo expresan así: “Por transporte sustentable y ciudades más humanas”. Es así como manifiestan y demandan el respeto, la inclusión y la civilidad, para humanizar a la ciudad.

Mientras tanto se pusieron en marcha los ciclistas para mostrar aquellos que se iban sumando a los beneficios de la bicicleta como transporte urbano. Se seleccionaron lugares atractivos para llegar en bicicleta, y durante el viaje de grupo, Guillermo un ex-guía, ofrecía descripciones y la historia de los tipos de arquitectura de época a lo largo de los recorridos que se hacían en bicicleta. Éste sería el precedente de Bicitekas para las rodadas semanales (Bicitekas, 2013).

Las reuniones cada vez se hacían presentes para montar sus bicicletas por lo cual Bicitekas A.C. decidió participar en las acciones públicas, ya que la gente podría unirse de inmediato al proyecto. Posteriormente, el experimentar varios paseos, en el 2001,



Bicitekas decidió reunirse los días miércoles, después del trabajo, no sólo para charlar, sino para dar un paseo por la ciudad. Así fue como se creó el Paseo Nocturno.

Cabe destacar que desde hace cuatro años la sociedad civil organizada ha exigido activamente mayores recursos para la movilidad urbana sostenible, entre ellos se encuentra la “Ley de Movilidad” impulsada por organizaciones civiles en 2014, así como el nuevo Reglamento de Tránsito del Distrito Federal 2016, ponen por escrito ese anhelo ciudadano de una ciudad más ordenada, equitativa, sustentable y amable para vivir (Bicired, 2016).

Estas propuestas han contribuido a ciertos objetivos en materia de movilidad no motorizada, principalmente, la bicicleta como actor social y político en la Ciudad de México.

En el 2016, la Propuesta de Infraestructura para la Movilidad Ciclista Segura, presentada por Bicitekas, ITDP México y *Greenpeace*, está en debate en la Asamblea Legislativa del D.F., la cual consiste en compartir el carril del trolebús (Corredor cero emisiones Eje Central y Eje 2-2 Sur) con la bicicleta, el costo de la inversión sería de 182 millones 432 mil 323.94 pesos para intervenir las dos líneas. Los objetivos son que elevaría en 5% el reparto modal de la bicicleta el cual es el porcentaje de viajeros que usan un modo de transporte y se conectarían 6 delegaciones y 60 colonias de la Ciudad de México (Villanueva, 2015).

Finalmente, Bicitekas A.C. es ahora el espacio en el que permite nuevas formas culturales mediante la promoción de la intersección entre la ciudadanía, la conservación, el tránsito, el goce y ejercicio de los derechos ciudadanos en la ciudad. Después de 17 años de soñar y trabajar, los miembros de Bicitekas han sido capaces de poner el ciclismo en la agenda pública; gestar y planificar una ciudad diferente.

En ese espíritu de lucha y libertad por el espacio, concluyo con una bienvenida: ¡Casa Bicitekas es tu casa! y ¡El Paseo Nocturno es el paseo de todos! (Bicitekas A.C, 2015).

## 1.7 Estado de la cuestión.

El estado en cuestión se construyó a partir de distintos artículos científicos y trabajos recepcionales. Las cuales son proporcionadas por *Redalyc*, *Dialnet*, *revista Razón y Palabra*, *CC-DOC*, *CONEICC*, *Derecho a Comunicar*, entre otros, en el período de abril a mayo de 2014 y de septiembre 2015 a febrero 2016. Las categorías de búsqueda fueron ciclismo urbano, bicicleta y rodadas.

Comienzo con la búsqueda del ciclismo urbano. Encuentro que el trabajo de Bianchi, Hernán (2008), Claudia Palma (2009) y Ana Valenzuela (2013) coinciden en la movilidad no-motorizada y al transporte en Santiago de Chile. Por lo cual, buscan cuáles son los factores que han dificultado o facilitado un uso más intenso de la bicicleta y a la vez la estructura de un transporte no motorizado (TNM) con tal de incentivar el uso de la bicicleta en Santiago, y en qué medida la infraestructura para la bicicleta conforma ese plan para mejorar el espacio público de la ciudad.

En efecto los objetivos fueron establecer prioridades en materia de infraestructura, definición de espacios, planificación y gestión para la participación de los ciudadanos. La metodología que se realizó fue hacer un plan incentivo para el uso de la bicicleta en un contexto capitalino, con un beneficio social y ambiental.

En conclusión, el proceso de investigación, se interesó en profundizar una serie de aspectos ligados al transporte y al uso de la bicicleta en general. Fue fundamental comprender las posturas que se han ido forjando en el tiempo no sólo en torno a la bicicleta, sino a los medios motorizados que comparten el espacio urbano con ella.

Pablo Elisségaray (2009) expone cuáles son los efectos en el uso de la bicicleta, las propuestas y demandas y finalmente las políticas públicas para promocionar el uso de la misma.

La metodología empleada es de carácter exploratorio, que es operacionalizada mediante una estrategia cualitativa de recolección y análisis de la información. En conclusión, destaca una evaluación poco favorable del actuar del Estado en materias de uso y promoción, más bien las iniciativas actuales están enfocadas hacia el componente de seguridad y la creación de ciclovías. No hay importancia del gobierno hacia políticas públicas.

Las diferentes investigaciones de corte etnográfico que han realizado Esperanza Moreno y Victoria Quintero (2016), Nicolás Sguiglia y Francisco Alix (2016), Isabel Martín y Mario Jordi (2015), Cristina Gálvez y Alberto Campo (2015), Elena Huerta y Macarena Hernández (2015). Muestran una panorámica de lo que acontece en ciudades de España como Córdoba; Málaga; Cádiz; Granada y Sevilla, mostrando que la herramienta etnográfica sirve como recurso para estudiar la problemática de la ciudad en materia de movilidad no-motorizada.

Nuria Espinosa (2012), muestra la dimensión emocional de una forma colectiva desde el pensamiento accionista-hermenéutico, a partir de la cual se pone principal atención en los procesos de significación, que permiten la formación y acción de las colectividades. Exponiendo que los procesos culturales emergen a través de la comunicación y la interacción.

La investigación de Cláudia Pezzuto (2002) se caracteriza por ver a la bicicleta en Brasil como un medio de transporte sostenible y accesible a la población. Este estudio tuvo el objetivo de identificar los factores que influyen en la elección de la bicicleta como medio de política de transporte en la ciudad de Araçatuba, Sao Paulo. Por medio de la metodología cuantitativa realizó una serie de encuestas y se aplicó a usuarios que usan la bicicleta y a los que no la usan, dividiéndose en tres grupos: los ciclistas, los ciclistas ocasionales y no ciclistas. Encontrando que cada grupo tiene diferentes perspectivas al uso de la bicicleta como transporte.

En general se puede concluir que los factores que más influyen en el uso de la bicicleta como transporte relacionándolos con los aspectos de comodidad y seguridad. Sugiriendo algunas propuestas de políticas para el mayor uso de la bicicleta como medio de transporte.

Por su parte, Giancarlo Bachieri (2004) investigó el uso de la bicicleta y los accidentes que puedan padecer los ciclistas en la ciudad de Pelotas, Brasil. El objetivo fue estudiar la prevalencia y los factores asociados con la bicicleta como medio de transporte en los trabajadores, asimismo describe los accidentes que se tienen camino al trabajo de cada ciclista. La muestra utilizada fue 1705 trabajadores que vivían en el área urbana de Pelotas, Brasil. Encontrando que los trabadores (hombres) con baja

escolaridad y nivel económico bajo son los que mayormente se movilizan en bicicleta y casi el 5% de trabajadores ciclistas han sufrido un accidente.

En un artículo publicado por Janice Kirner y Suely da Penha (2010) investigan las percepciones de los individuos sobre el uso de la bicicleta. El objetivo fue los factores que influyen en ella como medio de transporte, a través del recurso metodológico de la encuesta llegaron a los principales hallazgos de que la bicicleta es medio de transporte económico y saludable. De esta forma, proponen a los planificadores de transporte hacer una mayor promoción del uso de la bicicleta en Brasil.

En el Ecuador principalmente en la ciudad de Quito, Puga Cevallos y Elisa Soledad (2014) investigaron la gestión de la movilidad y desplazamientos urbanos con la bicicleta. Las diferentes organizaciones que llevan más de diez años promoviendo el ciclismo urbano como una alternativa de transporte. Estos grupos emergieron por asociaciones civiles, fomentando la gestión pública para producir cambios en cuestión de movilidad no motorizada, constituyendo una herramienta política que les permite expresar las propuestas que surgen en sus demandas cotidianas.

La propuesta de Rolf Möller (2003) es hacer hincapié en los problemas existentes del transporte urbano en Cali, Colombia. La propuesta se basa en el estudio exhaustivo de una amplia variedad de textos, documentos y en el diagnóstico detallado de la situación a comienzos del siglo XXI.

Sus principales hallazgos dejan ver con claridad, de qué manera las diferentes soluciones en el transporte urbano contribuyen a la disminución de todo tipo de impactos ambientales o a su aumento; qué hay que hacer si a través de la organización del transporte urbano uno quiere contribuir a la disminución de la pobreza y de la exclusión social.

Catalina Morfín (2012) expone ciertas características de los movimientos sociales urbanos, estudiando a la cultura como una dimensión, tanto constitutiva como constitutora de las relaciones sociales, que se pone en juego en las prácticas donde los sujetos la exteriorizan, a la vez que la van interiorizando. En estas relaciones existe siempre una dimensión de poder que se expresa en una lucha simbólica, una lucha por



la imposición de la manera legítima de percibir la relación de fuerzas, que se manifiesta en la distribución en un momento dado (Morfín, 2012).

Las manifestaciones divulgadas en el objeto de estudio, se hacen ver por la cultura política de los jóvenes de la ciudad de Guadalajara. Es decir, descubrió sus luchas y expresiones autónomas dentro del ciclismo urbano, para la creación de políticas públicas y en efecto es aprender a convivir en el equilibrio de la diferencia y la igualdad dentro de la sociedad.

Pablo San Martín (2013) en su trabajo muestra la caracterización del uso de la bicicleta, evalúa las facilidades a partir de las expresiones de usuarios y define las cualidades de las ciudades. El eje conceptual de este estudio es un compuesto entre movilidad y accesibilidad urbana, que tiene un alcance mayor de lo que está comprendido en la definición de transporte urbano al incorporar, por parte de distintos autores, dimensiones de carácter social, de integración, de derechos ciudadanos.

Paola Olivares (2011) define las barreras urbanas y físicas que tienen los ciclistas en algunas delegaciones de la Ciudad de México (en especial aquellas que se encuentran en la delegaciones centrales) con el fin de orientar las obras que busquen mejorar la infraestructura urbana y la movilidad de los ciclistas. Con ello, define la estructura urbana, realiza mapeos y recorridos en bicicleta, haciendo uso de la herramienta: "Sistema de Información Geográfica" *ArcMap*. Así mismo, utilizó un GPS que marcó los puntos de las barreras físicas en las ciclovías Izazaga-Chapultepec y Reforma.

El trabajo de Adriana Trejo (2015) proyecta la transición urbana, la revaloración social para transformar y mejorar la calidad en la Ciudad de México a través del ciclismo urbano. Esto se llevó a cabo con la observación participante y mezclando puntos metodológicos desde un corte cuantitativo y cualitativo, acercándose a los recorridos que existen en las 16 delegaciones y los cambios que se pueden lograr con el uso de la bicicleta. Finalizando que el uso de la bicicleta puede tener un alcance de mayor seguridad, eficacia y disfrutable en la Ciudad.

Karina Sandoval (2015) investiga el sistema de movilidad en bicicleta en una fracción del municipio de Tultitlan, Estado de México, con el objetivo de plantear sistemas organizados para una mejor movilidad en bicicleta, con ello impulsar el uso de la



bicicleta como medio de transporte. La metodología empleada fue a partir de observación de campo (experiencia personal), cédulas de observación, encuestas a los usuarios, mapas, cartografía y fotografías. Encontró con esta investigación que se necesita mayor infraestructura ciclista y un mayor compromiso de parte del gobierno municipal.

Asimismo el tema de la bicicleta como transporte lo presenta Olimpia Esquivel (2014) quien identifica cuales son los factores que inhiben el uso de la bicicleta en la ciudad de Morelia. Realizando una encuesta al ciclista urbano, lo cual permitió los resultados de se cumpla un política pública para hombres y mujeres que usan la bicicleta como medio de transporte, generar una mayor infraestructura, fomentar una educación vial y crear programas para generar confianza en los ciclistas que transitan la ciudad.

Mónica Sánchez (2011), el estudio que ella realiza es el desarrollo y evolución de la organización de Bicitekas, específicamente en el grupo directivo. Además, hace descripción y análisis de su interacción, esto con el afán de conocer sus mecanismos de acción y estructura, desde la perspectiva teórica de Norma Macías y Diana Cardona (2007).

La metodología que emplea es de corte cualitativo, porque realiza trabajo de campo, con la técnica de observación participante, técnica de entrevista en profundidad realizada a informantes clave, al mismo tiempo utiliza fuentes secundarias, como documentos suscritos por la organización, boletines de prensa, planes y proyectos, entre otros.

El marco teórico que nos presenta es partir de la teoría de sistemas, éste le ayudó a comprender el fenómeno complejo de la comunicación. Por otro lado, se encuentra la interacción social, en ella le permitió adentrarse al interior de un sistema social poco estructurado, disgregó la interacción del sistema, denominado abierto y/o informal. El sistema (Bicitekas A.C) es dividido en subsistemas, el primero es *Bicitekas Activos*, el segundo *Foro Biciteka en Internet* y por último el *Paseo Nocturno* son los principales puntos que investigó en dicha tesis.

## Conclusiones.

Cada una de las investigaciones encontradas, presentan perspectivas diferentes en materia de lo que se investigó en la presente investigación. Por un lado, los procesos metodológicos, como la etnografía y el corte cualitativo sirve para abrir el panorama en los procesos de comunicación dentro del ciclismo urbano. Por otro lado, son relevantes por el uso de las políticas públicas, infraestructura ciclista, etnografía de la bicicleta, mayor seguridad ciclista para hombre y mujeres y por último, el uso de la movilidad no motorizada.

La tesis de Paola M. Olivares Jiménez (2011) que denomina *Barreras Físicas y Urbanas de la Ciudad de México que Dificultan la Movilidad en Bicicleta*, es de suma importancia para mi investigación, porque ejemplifica las significaciones que se ejerce dentro del ciclismo urbano, en algunas delegaciones de la Ciudad de México. Así mismo, la notabilidad de los trabajos son importantes en cada uno de las autoras y autores que llevaron a cabo las investigaciones antes expuestas.

Con respecto a la tesis de Mónica Sánchez (2011) titulada *La interacción al interior del sistema social: el caso de Bicitekas A.C.* es importante citarla y tener un seguimiento en el proceso que llevó a cabo dentro de la investigación. Primero lo reflejo, porque presenta un recorrido socio-histórico de la formación del colectivo Bicitekas. Asimismo, sintetiza la trayectoria del grupo ciclista, por ejemplo; políticas públicas, gestión en recursos e información, comunicación y difusión, seguimientos del Paseo Nocturno.

No obstante, su marco teórico queda en otra dimensión de investigación, mi tesis tiene otro alcance, me refiero a las Cadenas de Rituales de Interacción, porque hay un punto que me gustaría retomar “Bicitekas tienen pocas actividades ritualizadas o muy informales por el hecho de que la interacción es una cuestión voluntaria y poco estructurada. La actividad más ritualizada del sistema son los Paseos Nocturnos” (Sánchez, 2011: 22). En consecuencia, son estos procesos comunicativos en el ciclismo urbano los que se mostrarán relevantes para el presente estudio de las cadenas rituales de interacción en las rodadas nocturnas del colectivo Bicitekas A.C.

En ese sentido este trabajo rescata las dimensiones del ciclismo, la comunicación y la interacción en las rodadas nocturnas en el colectivo Bicitekas A.C. y además la



importancia del cuerpo humano y las emociones que se experimentan arriba de una bicicleta, de esta forma hago presente en el siguiente capítulo el abordaje teórico del presente trabajo de investigación.

## **Capítulo II. Proximidades de la comunicación corporal.**

### **Introducción.**

Me propongo en este capítulo explicar la composición crucial del punto teórico del ritual de interacción en el ciclismo urbano. En primer lugar, de una forma general, expongo las aportaciones de Émile Durkheim (2000), aquí es la idea del ritual, junto con sus características esenciales. En segundo lugar, nos encontramos con Erving Goffman (1967), donde él menciona la conceptualización del ritual como interacción y lo vinculo al objeto de estudio en la investigación.

Más adelante, hallaremos la teoría de la interacción del ritual, junto con las cadenas de rituales de interacción. En efecto, es retomada a partir de los dos autores, antes mencionados, sin embargo, es a través de Randall Collins (2009) donde se refleja todo lo acontecido, con el objetivo de hacer hincapié en los procesos comunicativos del ciclismo urbano en la Ciudad de México, específicamente en el colectivo Bicitekas; relacionándolo, mercedamente, con la comunicación corporal.

Finalmente, en otro apartado hago explícito el tema de la comunicación corporal, acercándome al cuerpo y a las emociones que experimenta cada ciclista dentro del colectivo Bicitekas A.C.

### **2.1 Antecedentes.**

Para iniciar este apartado hablaré del ritual a partir del sociólogo francés Émile Durkheim (1858-1971) quien realizó estudios sobre la religión, principalmente, en el libro *Las formas elementales de la vida religiosa* (2000).

Con los resultados recopilados a través de la etnografía de los “aborígenes australianos”, el sociólogo destacó un papel importante de la vida religiosa, es decir, al estudiar ese tipo de sociedades le fue más fácil ver cómo "clasifica" el ser humano las cosas para tener conocimiento de ellas. Por cierto, clasificar (también como el totemismo) para él es una manera de las más sencillas, ya que se entiende al mismo ser, dentro de un sistema social: arriba, abajo, derecha, izquierda, como parámetros universales del conocimiento y clasificación del mismo.



Asimismo, los fenómenos elementales de la religión son caracterizados por dos cualidades primordiales: las creencias y los ritos. “Las primeras son estados de la opinión, consisten en representaciones, los segundos son modos de acción determinados” (Durkheim, 2000: 50) Las creencias expiden la representación de objetos o personas, y los ritos son las prácticas humanas que se atribuyen a los mismos.

Dicho autor expresó que las creencias se encuentran en un carácter habitual, que son clasificadas hacia las cosas, en dos clases, en dos géneros opuestos, designados generalmente por dos términos distintos que traducen bastante bien las palabras: *profano* y *sagrado* (Durkheim, 2000:51). Por ende, los reflejos que se tiene ante la sociedad, se manifiesta a través del ritual o los ritos:

Siguiendo a Robertson-Smith en el hincapié que hace éste en la importancia del ritual, arguye Durkheim que el ritual refleja el orden de la sociedad y que en realidad el dios que se venera es de un hecho de la sociedad: una personificación de las normas de conducta y valores que son más caros a la sociedad. Los rituales periódicos reúnen a sus miembros en una atmósfera altamente cargada de emotividad, inculcándoles de este modo su interdependencia y la importancia de guardar las reglas que mantienen a la sociedad (Mair, 1984: 34)

“Los elementos esenciales de un acto ritual, definidos por Durkheim son: 1) la presencia del grupo frente a frente; 2) un foco común de atención y emoción compartidas, y 3) acciones no prácticas que se realizan con propósitos simbólicos” (López, 2005: 66) Es importante acentuar el papel que juegan los rituales, ya que son los nodos de la estructura social; en ellos crean sus símbolos y significados. En efecto, los rituales crean cultura<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Antes de continuar en la exposición del ritual, es pertinente hacer un paréntesis para desarrollar el concepto de cultura. Para ello, retomaré la aportación de Gilberto Giménez (2003) quien enfatiza en la etimología de cultura, que significa el arte de cultivar simbólicamente tanto la naturaleza interna como externa del ser mostrando de ese modo los signos que han de regir en los grupos sociales. Lo simbólico implica *el vasto conjunto de los procesos sociales de significación y comunicación*, el cual se divide en tres problemas: de los *códigos sociales*, como las reglas que se mantienen; de la *producción del sentido*, las formas ver el mundo, ya sea de una manera pasada como la presente y finalmente de la *interpretación* o del *reconocimiento*, el reconocer cierto símbolo dentro del contexto.



Continuando con el texto, el segundo autor que desarrollaré es el sociólogo canadiense Erving Goffman (1922-1982) quien se dedicó al estudio de la sociedad y la psicología social. Su más grande contribución ha sido precisamente el rescate en un momento clave de la disciplina sociológica, de lo que aparentemente pasa inadvertido, lo trivial, lo ritual, lo cotidiano: la interacción social.

Es así, que su ideología se encuentra entre dos escenarios: el social y el psicológico. Este autor ha sido señalado como uno de los exponentes de una “sociología de la interacción, pero a partir de ella podemos llegar a aprender mucho sobre aspectos más generales de la estructura de la sociedad moderna” (Galindo, 2011: 3).

Primeramente para comprender el aporte de Goffman del ritual como interacción, es necesario explicar dicho fenómeno. Este autor “se inspira en la distinción clásica entre lo sagrado y lo profano desarrollada por Durkheim en su sociología de la religión” (Galindo, 2011: 10). Las creencias religiosas son representaciones que expresan la naturaleza de las cosas sagradas, en otras palabras, “los ritos son reglas de conducta, prescriben cómo el hombre debe comportarse con las cosas sagradas” (Durkheim, 2000: 57).

Entonces el papel que juegan las creencias religiosas se caracteriza por todos nuestros actos en las grandes urbes, es decir, que la interacción obedece a las prácticas de carácter ceremonial. Goffman considera dos tipos de reglas ceremoniales: la diferencia y el comportamiento. La primera se remite al cuidado que tenemos en la interacción para no ofender a los demás. La última se refiere a los “buenos modales”, es decir códigos sociales que muestran nuestra capacidad como agentes en la interacción. Cabe añadir que las reglas ceremoniales son el orden de la interacción (Galindo, 2011).

Ahora bien, Goffman explica los encuentros cara a cara y el comportamiento humano desde la perspectiva del microanálisis con el cual “logró realizar una síntesis de valor heurístico entre el interaccionismo simbólico, y el funcionalismo de Émile Durkheim” (Mercado, *et. al* 2011: 61). Por lo tanto, la interacción puede definirse como aquella que se da exclusivamente en las situaciones sociales, es decir, “en las que dos o más



individuos se hallan en presencia de sus respuestas físicas respectivas” (Goffman, 1991: 173).

Los elementos simbólicos manifiestos en las relaciones cara a cara fueron parte de las preocupaciones más importantes de Goffman, las cuales vislumbraba bajo el orden de la interacción, cuyo método preferencial de estudio es el microanálisis (1991: 174), el cual es un campo autónomo en el que todos los actos o contactos entre personas están socialmente situados. La interacción cara-cara es, de acuerdo con él, primordial para la vida social, una de las características más importantes de la socialización (1967), por la que nos relacionamos con los demás y compartimos percepciones, ideas, que forman parte del contexto y tiempo en el que nos desarrollamos.

Erving Goffman utilizó el término “ritual” porque “esa actividad por informal o secular que sea, representa para el individuo un modo en que debe delinear y atender a las implicaciones simbólicas de sus actos cuando está en la inmediata presencia de un objeto con valor especial para él” (Goffman, en: Collins, 2009: 34).

Finalmente, desarrollé la idea del ritual de interacción a través de las aportaciones de Émile Durkheim y Erving Goffman, para esta exposición hilvanara las teorías del análisis teórico del ritual de interacción en el ciclismo urbano. En el siguiente apartado expongo la teoría de Randall Collins titulada *Cadenas de Rituales de Interacción* (2009).

## **2.2 Cadenas de rituales de interacción.**

Nos encontramos con el sociólogo estadounidense Randall Collins y su obra titulada: *Cadenas de Rituales de Interacción* (2009). Retomo a dicho autor debido a que teoriza los rituales de interacción, basándose principalmente en Émile Durkheim y Erving Goffman.

Los rituales de interacción (RI), según Collins (2009), son los siguientes (mismos que desarrollaré a partir de las rodadas nocturnas del ciclismo urbano):

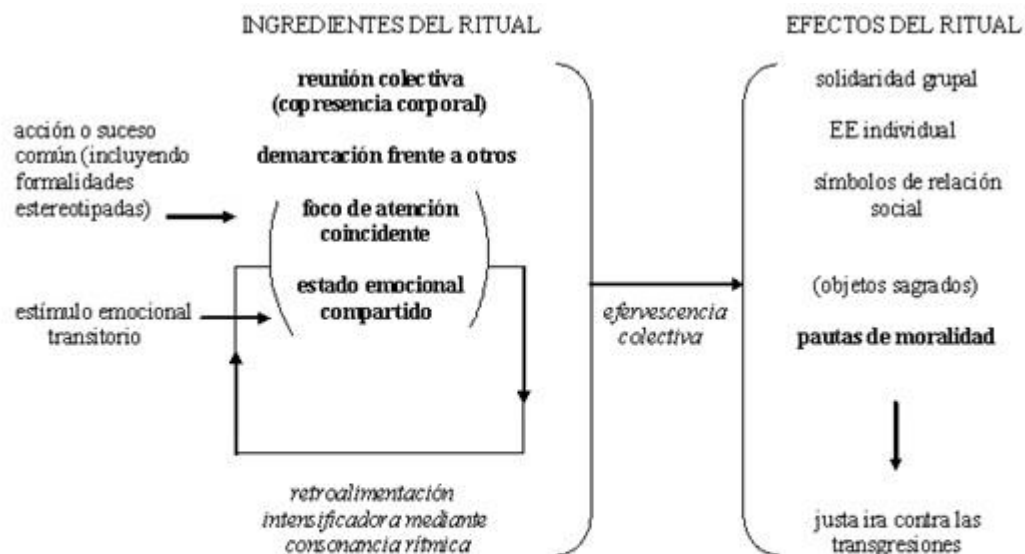
1. Copresencia situacional. Solidaridad grupal, sentimiento de membresía; son los participantes en un determinado momento. Por ejemplo, al llegar los ciclistas al punto de encuentro, poco a poco se hacen presentes, en la hora determinada

por el colectivo (21:00 hrs.) en el Ángel de la Independencia. Semana a semana, lo llevan a cabo. Sin embargo, llegan personas que se diferencian según su participación en el grupo, desde los de primera vez hasta los avanzados en el colectivo. La ruta a seguir siempre es sorpresa, no hay punto establecido con anterioridad del rumbo final.

2. Copresencia física. Aquí se hace presente la Energía Emocional (EE individual), una sensación de confianza, iniciativa para la acción. Con la observación participante se puede contemplar que poco a poco llegan mujeres y hombres. Algunos llegan solos, otros acompañados e inician diferentes grupos y conversaciones entre sí [...] la copresencia es un espacio de visibilidad mutua que reposa sobre intercambios recíprocos que permiten observar toda la paleta convencional de acuerdos y arreglos o de repulsiones y de reservas inherentes a la organización de los usos del espacio público (Joseph, 1999: 45)
3. Solidaridad social. Son aquellos símbolos que representan el grupo: emblemas u otras representaciones (íconos, palabras, gestos). Aquí manifiesto los transcurso de las diferentes salidas existentes, porque reflejan rituales de interacción y en efecto de solidaridad, por el apoyo que existe; es mutuo y empático.
4. Los rituales honran lo que se valora socialmente (objetos sagrados). El objeto sagrado es la misma bicicleta y el entorno que los rodea; cabe pues, hablar de «objetos sagrados» “para referirse a símbolos manejados en la vida cotidiana sin relación alguna con lo religioso, con lo que se diluye o incluso se niega estos efectos, la diferenciación de lo religiosos con lo secular” (Beltrán, 2010: 118).

De esta forma en el diagrama que expresa Randall Collins (2009) muestra los elementos esenciales para analizar el ritual de interacción:

## Diagrama 1. Ritual de Interacción



Fuente: Collins (2009: 72).

Ahora bien, *la copresencia situacional* muestra la congregación de cuerpos humanos en un mismo lugar, es decir, que los cuerpos humanos se encuentran en mutua interacción. Se entiende a “las interacciones, como por ejemplo en las situaciones [focalizadas] de cara a cara o en las conversaciones, o no focalizadas, por ejemplo en las situaciones de copresencia en la calle o en un espacio público” (Joseph, 1999: 120). Con esta gran situación, se puede decir, que estamos atravesados por situaciones corpóreas. “Cuando unos cuerpos humanos se reúnen en un mismo lugar ocurre una sintonización física: corrientes de sentimiento, una sensación de recelo o de interés, un cambio palpable en la atmosfera” (Collins, 2009: 56).

Cabe añadir que la interacción de los cuerpos reunidos es muestra de *la copresencia física*, asimismo se denomina un estado de intersubjetividad intensificada fragmentándose en dos puntos principales para concebirlo:

- 1) *Acción y conciencia compartidas*. Hace énfasis en la comunicación interna que puede tener cada individuo, por lo que se puede expresar por medio de signos. Las mentes individuales no pueden entrar en contacto y comunicarse entre sí,

excepto saliendo de sí mismas; y sólo pueden hacerlo mediante movimientos. (Collins, 2009: 57).

- 2) *Emoción compartida*. Aquí las personas que se han congregado, generan cierta exaltación recíproca de sentimientos y emociones por el encuentro que se esté viviendo.

Las señales corporales dentro del colectivo se conciben con la atención focalizada y hacen a los participantes conscientes de sus acciones, y en efecto, de su pensamiento. Representan una reivindicación de un signo, el cual se manifiesta por la manera de relacionar el cuerpo con los demás. Es consecuencia del proceso de interacción entre los diferentes individuos. Por ende, “la atención colectiva intensifica la expresión de la emoción compartida y ésta potencia los movimientos colectivos y la sensación de intersubjetividad” (Collins, 2009: 58).

De esta forma se relacionan los efectos del ritual, porque éstos se hacen presentes por tener una identidad grupal y con ello, se refleja una efervescencia colectiva: “es un estado momentáneo, pero sus efectos perduran cuando se incardinan en sentimientos de solidaridad grupal, símbolos de objetos sagrados y EE<sup>4</sup> individual” (Collins, 2009: 58). Asimismo, se generan *emblemas e indicadores de la identidad grupal*.

El centro focal común deviene símbolo del grupo (Collins, 2009); representa la emoción compartida que puede suscitar un objeto. En efecto, los símbolos crean diferentes interpretaciones y significados dentro del grupo, por ejemplo la misma bicicleta ya está cargada de cierto sentido en cada ciclista.

Efecto cardinal de los rituales es cargar de significación, y recargar de renovados sentimientos de respeto, ciertos objetos simbólicos; de tal venero los individuos abastecen su propia reserva. Esa ‘suerte de electricidad’ que Durkheim adscribe metafóricamente al grupo en estado de fogosa excitación se acumula en ‘baterías’, uno de cuyos componentes es el símbolo, siendo el otro polo el individuo (Collins, 2009: 60).

---

<sup>4</sup> EE: se refiere a energía emocional, término que expone Randall Collins (2009).

Reforzando la idea de los objetos simbólicos, me permito retomar lo siguiente en las rodadas nocturnas: las indicaciones que el grupo ciclista experimenta en una rodada, son importantes para todas y todos que comparten las experiencias en las situaciones semana a semana en la gran Ciudad de México y sus alrededores de la cuenca. Por ejemplo, enlisto algunas sugerencias para rodar:

1. Casco.
2. Guantes.
3. Bicicleta en buen estado (para la seguridad de todos).
4. Luces y reflejantes, importante traer luz, aquí observo la portación de chalecos reflejantes, luces preventivas, traseras (rojas) y delanteras (blancas) principalmente, aunque éstas pueden variar.
5. Cámara neumática de refacción.
6. Herramienta básica.
7. Hidratación.
8. Ganas de rodar.

En efecto, todo ello expresa cierta energía emocional en el grupo ciclista, relacionando el uso de la bicicleta y orientando su atención al mismo objeto, de modo que comparten una experiencia emocional y conforman identidad.

Durkheim observa asimismo que los grupos se reúnen periódicamente para reavivar ese sentimiento, reiterando la noción de que los sentimientos se disipan con el tiempo a menos que una nueva experiencia de efervescencia colectiva los resucite. Sólo añadiré que ese sentimiento de energía emocional tiene un poderoso efecto motivacional sobre los individuos; quien ha vivido momentos como esos quiere repetir la experiencia (Collins, 2009: 61).

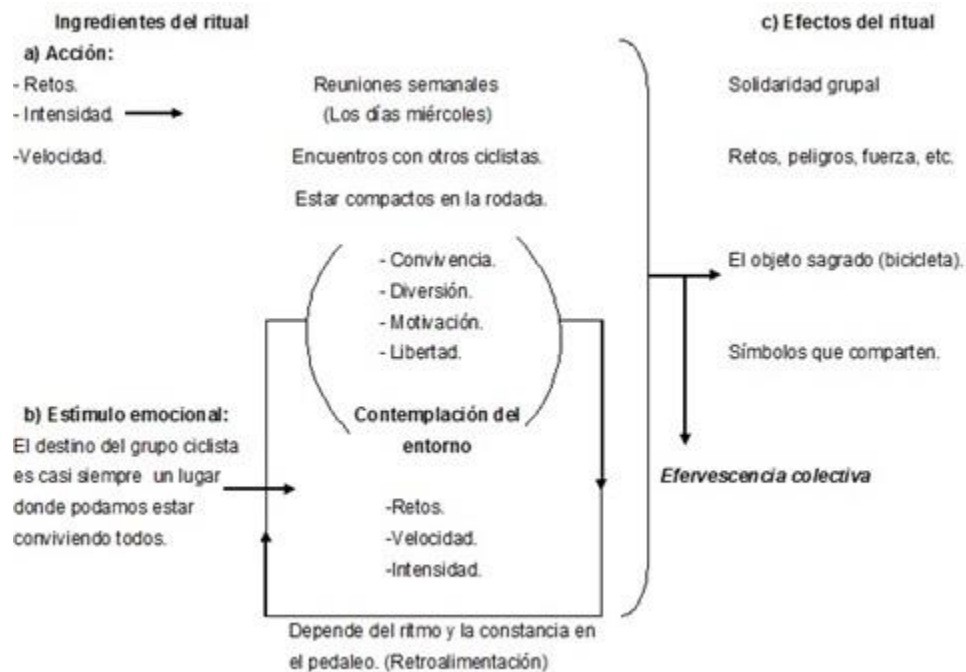
En consecuencia, las estrategias de colectividad ejecutadas en el colectivo Bicitekas, las cuales se llevan a cabo los días miércoles a las 21:00 hrs. en el Ángel de la Independencia, manifiestan un gran grado de libertad y convivencia dentro del grupo, ya que los procesos de comunicación existentes ejercen una mutua participación que es



recíproca para cada sujeto del grupo. Por lo tanto, las Cadenas Rituales de Interacción (CRI)<sup>5</sup> se hacen presentes en cada persona. “Las emociones situacionales inmediatas, con su escondida resonancia de membresía grupal, perviven de una situación a otra en forma de EE y con el tiempo forjan cadenas de rituales de interacción” (CRI) (Collins, 2009: 3).

Con la atención de explicar más detalladamente el ritual de interacción, elaboré el siguiente diagrama:

**Diagrama 2. Ritual de interacción**



Fuente: elaboración propia a partir de Collins (2009).

Estos elementos se unen y se retroalimentan entre sí, en diferentes situaciones, por cada persona que participa en las rodadas nocturnas de Bicitekas; creando un ambiente donde poco a poco se refuerzan recíprocamente, y en efecto crean cadenas de rituales de interacción, mostrando una consonancia mutua a partir de las rodadas nocturnas que realizan cada miércoles, donde el foco de atención y la emoción

<sup>5</sup> Es un término que emplea Randall Collins para referirse a la subsistencia de una situación a otra, y con el tiempo forman cadenas rituales de interacción (CRI).

compartida se unen. “Los rituales de interacción generan altos niveles de atención focalizada y consonancia emocional” (Collins, 2009).

Otro aspecto de la sociología que ha contribuido a entender la complejidad de los procesos sociales y sus implicaciones personales aborda los elementos *sintientes* de la interacción social. Desde hace más de tres décadas, las emociones, los sentimientos y la afectividad en sus manifestaciones corporales han formado parte de las principales preocupaciones sociológicas (Sabido, 2011; Bericat, 2012) que han puesto el énfasis en *a)* los procesos de interacción que generan emociones y sentimientos, y *b)* los vínculos, entendidos como procesos y construcciones socio-históricas donde la afectividad, las emociones y el cuerpo están de por medio.

Si bien existen diferentes matices en los enfoques que han analizado el papel de la afectividad y las emociones<sup>6</sup>, todos concuerdan en que la vida social está atravesada por procesos emotivos, que son construcciones socioculturales y significados asignados a gestos y sensaciones que tienen lugar en el cuerpo.

Concebir al cuerpo desde las ciencias sociales y la sociología “ha servido para marcar sus trazos sociales y permite destacar un ámbito particular de las personas, a saber, su carácter *sintiente* y sensible, así como los recursos interpretativos para sentir de un modo y no de otro” (Sabido, 2011: 38). Concuerdo con Eduardo Bericat cuando indica que la sociología de las emociones tiene ante sí dos tareas fundamentales: “estudiar la naturaleza social de las emociones y estudiar la naturaleza emocional de la realidad social” (2012: 4). Asimismo, “la comunicación implica, también, ser capaz de compartir emociones” (Rodrigo, 1999: 79). El cuerpo como nuevo espacio de análisis de las ciencias sociales en general, y de la sociología en particular, ha generado un amplio interés a escala mundial y regional (Sabido, 2011: 37).

Las emociones que se conciben en el grupo ciclista serán primordiales en el estudio de la investigación, porque cada persona mostrará con el uso de su cuerpo una carga

---

<sup>6</sup> En esta investigación parto de estas categorías (afectividad y emociones) como dos dimensiones de la vida socio-corporal para un análisis sobre el “giro afectivo” en las ciencias sociales.

excepcional de emotividades que se transmitirán en cada cuerpo y en cada encuentro subsiguiente en el paseo Biciteka, intensificando las cadenas rituales de interacción. De esta forma, la energía emocional, las emociones que se transmiten y el objeto sagrado que porta cada sujeto en la construcción del ritual en el ciclismo urbano fluye en la experiencia individual y la consonancia emocional de cada sujeto que participa en las rodadas nocturnas, produciendo e intensificando en mayor medida cadenas rituales de interacción: “La reiteración de estas relaciones repetitivas constituye una cadena de ritual de interacción autorreforzante” (Collins, 2009: 87).

Continuando con los elementos del ritual, debo darle voz al concepto de “atención focalizada” acentúa la convivencia, la diversión, la motivación y el ritmo en la constancia en el pedaleo, cada persona va formando una cadena dentro del grupo ciclista, porque existen ciertas características rítmicas para pedalear en bicicleta, es decir, se encuentra una retroalimentación y forman, semana a semana, cada individuo cadenas rituales de interacción. La representación para lograr este proceso, es a través de la emoción, la solidaridad, el respeto por los símbolos que van creando y se repiten cada semana por las noches de la ciudad.

Como ejemplo, puedo decir que existen guías, bloqueadores (as), mecánicos (as), entre otros (as); quienes tienen la posibilidad de efectuar señales a los sujetos y entre ellos existe una retroalimentación del mensaje que se haya emitido. Cada individuo tiene su ritmo, al salir por la ciudad o ir en carretera, depende de la bicicleta que se esté usando, sea de ruta, urbana, entre otras. Esto confirma la relación recíproca entre la identidad y la presencia física de los participantes dentro del colectivo Bicitekas, que semanalmente se reúnen en el Ángel de la Independencia instaurando ciertas emociones compartidas, desde una escala menor a una mayor medida durante todo el recorrido nocturno.

Las cadenas de rituales de interacción son importantes en el ciclismo urbano, porque reflejan emociones incuestionablemente duraderas, hay disímiles tonos de emociones que se manifiestan en las rodadas nocturnas de cada miércoles en el Ángel de la Independencia en la Ciudad de México. Se hacen más fuertes estas cadenas de rituales de interacción en el colectivo Bicitekas, ya que lo que ocurre, con el paso del tiempo, conforme a cada rodada nocturna se seguirá repitiendo, la muestra es que

desde hace quince años el paseo nocturno se ha conformado y continúa en la promoción del uso de la bicicleta en el espacio público. En conclusión, puedo decir que las cadenas de rituales de interacción hilvanan las situaciones repetitivas en cada encuentro nocturno del colectivo Bicitekas.

Finalmente, es peculiar que dentro del colectivo Bicitekas existan las características esenciales para la conformación de cadenas rituales de interacción, además de la glosa corporal comunicativa. La concentración de cada elemento se conforma con el uso de la bicicleta, la interacción existente del ritual en el ciclismo urbano.

### **2.3 La glosa corporal comunicativa.**

*Entre la cultura y la personalidad  
yace un cuerpo socializado  
que no deja de comunicar.  
Galindo (2011)*

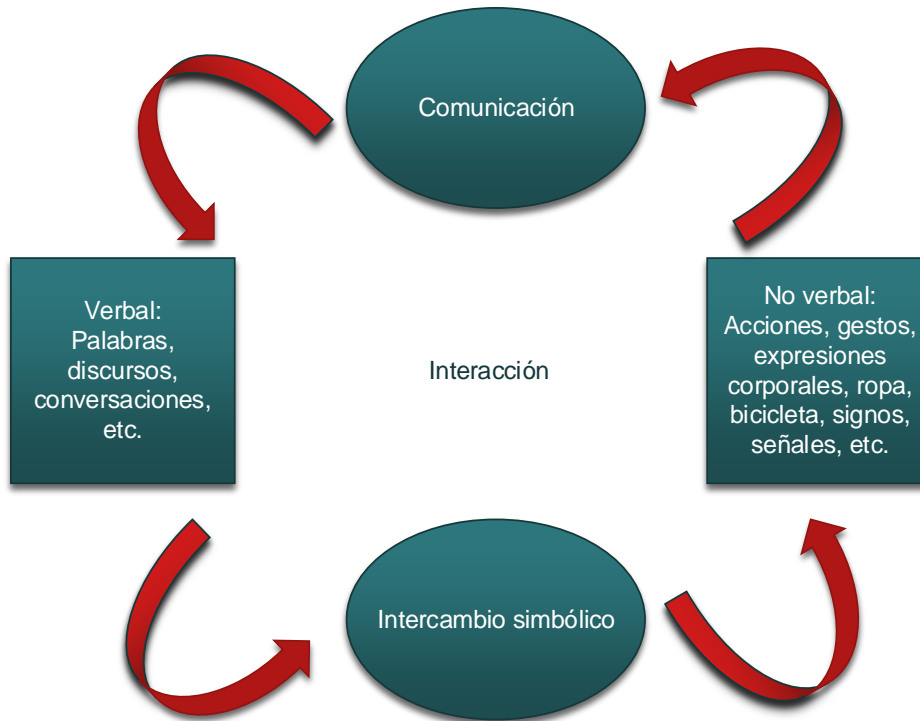
Antes de puntualizar la glosa corporal comunicativa, es ineludible el concepto de comunicación. Primeramente, nos encontramos con un sinfín de significados para determinar qué es la comunicación, es decir, el término es totalmente polisémico. Sin embargo, considero “que en su origen está asociado con diálogo, con interacción, con mutuo efecto de la acción del otro” (Galindo, 2009: 32). La etimología proviene de la voz latina *comunicare*, que significa intercambiar, compartir, poner en común las acciones de un ser con otro ser. “Es sabido que la comunicación puede entenderse como la interacción mediante la que gran parte de los seres vivos acoplan sus conductas” (Rizo, 2009: 191).

Con la interpretación antes expuesta de comunicación, hago hincapié en el uso de comunicación humana, para ejemplificar y entender la descripción de la glosa corporal comunicativa porque la comunicación es un tipo de sistema abierto para que se den las interacciones, por supuesto, siempre y cuando éstas se encuentren en un contexto determinado. “La vida cotidiana es el lugar de las interacciones: el sujeto en su historia, en su contexto, en un tiempo y en permanente relación” (Uranga, 2007: 13).



A continuación, presento un diagrama que elaboré para definir la glosa corporal comunicativa.

**Diagrama 3. Glosa corporal comunicativa**



Fuente: elaboración propia, a partir del concepto de comunicación no verbal de Fernández (2001).

Entonces con lo antes expuesto, puedo decir que la comunicación se dilucida en términos del uso del lenguaje verbal<sup>7</sup> y además el no verbal. Ésta última tiene su alcance en la investigación por el uso del cuerpo, las expresiones corporales, y la vestimenta que, del mismo modo, comunica. Por lo tanto, los elementos esenciales de la glosa corporal comunicativa, los enlisto de la siguiente manera (Fernández, 2001: 196):

<sup>7</sup> Se debe recordar que el *lenguaje* es la capacidad que tiene el hombre de comunicarse con los demás a través de la lengua y el habla, Saussure (1998).

- 1) Nuestra apariencia (rasgos físicos, ropa).
- 2) Cómo hablamos (tono de voz).
- 3) Cómo olemos.
- 4) Cómo nos movemos, cuando estamos solos y cuando estamos con otros (gestos, posturas, bicicleta (objeto sagrado), miradas, expresiones faciales, contactos corporales, proximidad).
- 5) Cómo el ambiente (la disposición del mobiliario, la temperatura, otras personas, ruidos, etc.) actúa sobre los interactuantes y al mismo tiempo es afectado por ellos.

Son estos cinco puntos esenciales para el término de la glosa corporal comunicativa, que nace a partir de lo expuesto anteriormente y, por supuesto, la defino también a partir de la obra de Erving Goffman titulada *Relaciones en Público* (1971).

Es necesario definir el anterior término de la siguiente manera:

Con el término <<externalización>> o <<glosa corporal>> me refiero al proceso mediante el cual una persona utiliza claramente los gestos corporales generales para que se puedan deducir otros aspectos, no apreciables de otro modo, de su situación. [...] (Goffman, 1971:30).

Para entender este concepto me remito a un ejemplo del ciclismo urbano, las señales corporales representan una reivindicación de un signo, el cual se manifiesta por la manera de relacionar el cuerpo con los demás. Es decir, existe una interacción entre los diferentes ciclistas a partir de ciertos símbolos comunicativos que persisten durante el recorrido nocturno de Bicitekas A.C. Principalmente son las manos y la cabeza que representan las formas de estar viendo al otro e irlo encaminándolo por el lado correcto; es la visibilidad que se tiene a su alrededor, con todo ello se está comunicando y además contemplando todo su entorno.

Los caminos por las calles transitadas, representan ciertos *códigos de circulación*. Son las normas existentes para desplazarse en las avenidas de la Ciudad de México.

A continuación se describe una aproximación entre cuerpo y comunicación para definir el papel de la corporeidad en el ciclismo urbano en la Ciudad de México dentro del colectivo Bicitekas A.C.

El cuerpo se compone por las manifestaciones corporales en una determinada sociedad (Goffman, 1991), esto se refiere a las relaciones sociales (estructura social) donde el cuerpo funciona como referente al cual se le asignan significados, en otras palabras, “es tanto objeto al que se le atribuyen significados y agente que produce sentido, con sus movimientos, sensibilidades, hábitos y técnicas corporales” (Sabido, 2010: 7). Estas construcciones sociales del cuerpo están atravesadas por el sentido. “Es aquí donde se vuelve pertinente una concepción del cuerpo desde una perspectiva de ciencia social en general y sociológica en particular” (Sabido, 2007: 210).

Por lo tanto, el cuerpo, siendo entidad viviente, con funciones muy articulares genera una interacción constante con sus semejantes y el entorno que lo rodea (Castañeda, 2011). Así, el “orden de la interacción” se refiere a las expresiones en sí y se manifiestan por los marcos de sentido, entre cuerpo, emociones y procesos cognitivos. Es un “estandarización de la conducta corporal y vocal mediante la socialización, que confiere a tal conducta o a tales gestos, si se prefiere a una función comunicativa especial” (Goffman, 1991: 176).

Los significados atribuidos a los gestos, vestir, movimientos, y gestos más organizados (rituales corporales) como los saludos o las despedidas, confirman o destruyen expectativas de acción de las personas. De manera tal que la interacción se convierte en un recurso de sentido destacable para poder descifrar el cuerpo del otro (Sabido, 2010: 8).

Esto es, los gestos relativamente conscientes que puede hacer un individuo con todo el cuerpo a fin de dar datos claros, estos son los que puede disponer cualquiera que se halle en una situación determinada y que se ocupe de percibir al otro individuo. Es una interpretación corporal de su posición a los acontecimientos que se estén desarrollando



(Goffman, 1971). “Así, el cuerpo es fundamental en la manera en que se construye el curso de una interacción determinada, pues nuestro cuerpo acarrea siempre ciertas señales” (Sabido, 2007: 219).

Los contactos corporales son un vehículo de manifestaciones emocionales, porque: “La presencia corpórea facilita que los humanos copresentes capten sus respectivas señales y expresiones corporales; que compartan igual ritmo y se abismen en movimientos y emociones recíprocos” (Collins, 2009: 92).

Finalmente la comunicación está inmersa en el cuerpo, porque podemos interpretar al mundo, atribuyendo significados. “Las pautas de interpretación se canalizan en posturas, movimientos y gestos que nos hablan de un cuerpo en una situación específica y constituido de forma diferenciada, según su adscripción y jerarquización social” (Sabido, 2010: 15).

Cada uno de los anteriores puntos, expresan el funcionamiento de la interacción comunicativa. Es de suma importancia, hacer uso del término de glosa corporal comunicativa que se gesta en las cadenas de rituales de interacción, para la investigación de los procesos comunicativos en el ciclismo urbano, en el colectivo Bicitekas, porque la comunicación con el cuerpo humano es primordial, se hace uso de lo verbal y no verbal en la comunicación humana.

## **2.4 Ciudad en interacción.**

En el orden cultural urbano, manifiesta la naturaleza de la vida en las sociedades y los grupos humanos, en donde los individuos se comprometen a la acción, en la naturaleza de la interacción social. Por cierto, nos traslada a la ciudadanía que interactúa con los demás, en los disímiles barrios de la ciudad de México (Herrera, 2006).

La ciudad es vista como un espacio de interacción, donde los cuerpos se hacen presentes a través de la bicicleta en la ciudad. Así mismo coincide, lo anterior, con Rossana Reguillo (2000) en el texto *Ciudad y comunicación. La investigación posible*:

La investigación en torno a las formas de sociabilidad en la ciudad, a la que entenderemos aquí como “la trama de interacciones comunicativas”, ha venido ganando terreno paulatinamente en el ámbito de los estudios de la comunicación, introduciendo al debate un conjunto de problemas y enfoques metodológicos, entre los que pueden resaltar las articulaciones entre el espacio, la significación y la acción [...] (Reguillo, 2000:33)

De esta forma, el enfoque en el estudio del sujeto se estará desplegando en las prácticas significativas, cotidianas y urbanas de la vida social del individuo en el colectivo Bicitekas. Siendo portadores culturales, porque se entrelaza en un ámbito tridimensional, es decir, el espacio, el tiempo y lo social.

## **2.5 Recapitulando**

La finalidad del capítulo dos, pretende desarrollar el uso de la teoría del ritual de interacción para describir los procesos de comunicación corporal en el ciclismo urbano. Se observa, en la primera parte los antecedentes de la noción del ritual desde la perspectiva de Émile Durkheim (2000). En segundo lugar está el pensamiento de Erving Goffman (1967) explica los encuentros cara a cara y el comportamiento humano a través del microanálisis.

La tercera parte con Randall Collins (2009), es la clave del objeto de estudio, porque se considera los elementos necesarios para ir a la investigación de campo y hacer uso de ello, junto con la observación participante y la entrevista en profundidad. Asimismo, los ingredientes del ritual que abarcan la acción de los y las ciclistas en el colectivo Bicitekas, representan la emoción que existe con el uso de la bicicleta. Por ende, existirán los efectos del ritual, de la mano, se representará la solidaridad grupal, los retos, los peligros, el objeto sagrado (bicicleta), los símbolos que comparten cada integrante, personificándose en cada persona, y relacionando las cadenas de rituales de interacción, que son las importantes, ya que relacionan las emociones, la solidaridad, el respeto hacia lo disímiles símbolos, y además se crean a partir de los encuentros que lleva a cabo todos los miércoles en el Ángel de la Independencia. Todo está reflejado en la contemplación del entorno en la Ciudad de México.



En el siguiente apartado hago uso del concepto de glosa corporal que nació gracias al trabajo de varios autores. Por ejemplo, Erving Goffman con *Relaciones en Público* (1971), Carlos Fernández con *El comportamiento no verbal en la interacción humana* (2001), Washington Uranga (2007) con *Mirar desde la comunicación. Una manera de analizar las prácticas sociales*, entre otros. Aquí hablo de la glosa corporal comunicativa, porque podemos contemplar la comunicación humana, la forma de poder comunicarnos, ya sea verbal o no verbal. Hacer uso de nuestro cuerpo, los gestos, las manos, los pies, la cabeza, un sinnúmero de interpretaciones corpóreas; vinculándolo con los rituales y con las cadenas de rituales de interacción.

Finalmente, la ciudad es habitada por disímiles cuerpos andantes, interactuando, momento a momento, creando cadenas de interacción, en el espacio, en sus sucesos en su tiempo, y acontecimientos, que atraviesan por la cuenca de la Ciudad de México.



## Capítulo III. Vitrina metodológica.

### 3.1. Metodología.

Antes de desarrollar este apartado, comentaré brevemente la coartada metodológica a la que pretendo llegar en el estudio de los procesos comunicativos en el ciclismo urbano, desde una perspectiva cualitativa; asimismo presento las técnicas de investigación que utilizo en el objeto de estudio.

Comienzo con la clasificación de la ciencia, aquí se encuentra la segmentación de dos puntos clave para indagar en ella. Primero, están las ciencias formales que tiene como objetivo demostrar o probar, se caracterizan por la lógica matemática. En segundo lugar se hallan las ciencias fácticas, que estudian los fenómenos de la naturaleza y cultura, por ejemplo la física, la química; por otro lado, la sociología, la economía, la historia, entre otras, se identifican de una manera racional y objetiva, junto la creación de una hipótesis o teorías para su estudio (Álvarez, 2003).

Un punto importante es que el conocimiento científico es verificable, porque es la manera de poder explicar un fenómeno, llamado en cierta forma “experiencia”, con ello podemos comprobar lo que se tenga en mente en la investigación. Los tipos de investigación que se hacen dentro de la ciencia pueden variar de un nivel a otro.

Ahora bien, la investigación cualitativa tiene otro tipo de enfoque a la hora de hacer una investigación. Por ello, es necesario tener en cuenta las diferencias que existen entre las dos metodologías: cuantitativa y cualitativa, a continuación exhibo una tabla donde encontramos dichas diferencias metodológicas:

**Tabla 2. Diferencias metodológicas.**

METODOLOGÍA CUALITATIVA	METODOLOGÍA CUANTITATIVA
Inductiva	Deductiva
Toma en cuenta el patrón cultural, es decir que son importantes las experiencias personales a través de la subjetividad.	Se busca la realidad objetiva, no importa lo subjetivo.



No debe ser representativo	Tiene que ser representativo
Las descripciones tienen que ser detalladas, en los escenarios, situaciones, eventos, la interacción de conductas entre los seres humanos.	Se hace con ciertas reglas lógicas, los datos poseen validez y confiabilidad.
No intenta medir, ni asociar las mediciones.	Se fundamenta en el método hipotético.
Técnicas: -Historia de vida. -Entrevista en profundidad. -Grupos de discusión. -Observación participante y no participante. -Etnografía. -Análisis de discusión, semiótico y narrativo-textual. -Muestreo. -Triangulación de métodos.	Técnicas: - Delineamos teorías y de ellas hipótesis. -La hipótesis se somete a prueba. -Encuestas. -Experimentos.

Fuente: elaboración propia a partir del texto de Álvarez (2003).

Con base en la anterior tabla, para mi estudio de investigación, hago uso de la metodología cualitativa para mi objeto de estudio, Janesick (1998) propone tres puntos clave para la investigación, el primero de ellos es la *autenticidad*; se refiere a las personas que logran expresar realmente su sentir (subjetividad). Segundo, es la *corroboración estructural*; es el proceso de reunir datos e información, con esto podemos establecer los lazos de un todo. Por último, está la *triangulación de métodos*, que pueden ser recolección de datos, diferentes investigadores, múltiples teorías, metodologías y además es interdisciplinaria.

De este modo obtuve diferentes materiales empíricos, múltiples métodos, perspectivas y observaciones para una buena investigación, con rigor, amplitud y profundidad hacia

el objeto de estudio. Asimismo, las técnicas que utilizo en el proceso de investigación, es desde la etnografía que incluye, por supuesto, la observación participante y la entrevista en profundidad.

### **3.2. Proceso etnográfico.**

Siguiendo con el método cualitativo, se encuentra lo íntimamente ligado al trabajo de campo que se llevó a cabo en la investigación; es decir, a la producción de conocimiento etnográfico, haciendo uso de “la flexibilidad y versatilidad en todos sus momentos, poniendo énfasis en que uno de los hechos cruciales de la investigación, es mantener una actitud reflexiva permanente y una coherencia interna en el proceso de investigación” (Ferrándiz, 2011:41).

La serie de definiciones de etnografía que muestra Francisco Ferrándiz (2011), representan lo extenso que es el propio concepto. Sin embargo, se puede determinar como un proceso metodológico de la antropología social, donde el etnógrafo se sitúa en ciertos lugares de trabajo de campo participando en la vida cotidiana de las personas que se están investigando.

“La etnografía es un modelo heterogéneo (como los objetos de estudio) poniendo al investigador en condiciones de utilizations de diversas técnicas ajustándolas y modulándolas al entorno de la investigación”. Por lo tanto, se considera una práctica ecléctica y reflexiva, que obliga al investigador a vivir en una especie de *esquizofrenia metodológica* (Ferrándiz, 2011: 13). Asimismo, es evidente el influjo de ciertas teorizaciones sobre la etnografía de autores como Geertz, Clifford, Marcus, entre otros, considerados como adalides de las corrientes posmodernistas y que produjo en el pasado aceradas polémicas con los situados en torno a posiciones positivistas.

Siguiendo con Ferrándiz (2011), el diseño de la investigación, que encierra el proceso etnográfico, debe ser puntual, selectivo, flexible y creativo permitiendo el máximo aprovechamiento de los recursos, tiempos, relaciones sociales y técnicas. El autor lo transmite de la siguiente manera:



[...] es la expresión del plan de trabajo etnográfico, es decir, del proceso en que intentamos, de forma sistemática, definir nuestros intereses, determinar qué queremos investigar, seleccionar en qué lugar queremos hacerlo, tratar de anticipar los actores sociales que nos encontraremos y su relevancia relativa para el estudio, fijar una cronología para las diferentes acciones de la investigación, e incluyendo, en el caso de la etnografía, el proceso de redacción del producto final (Ferrándiz, 2011: 42).

Lo antes citado significa que se debe entender el objeto de estudio para delimitar los entornos significativos del campo y combinarlo con diferentes estrategias, fases y elementos en una secuencia adecuada para los resultados finales de nuestra investigación. Ferrándiz (2011:43) sugiere tomar disímiles decisiones que pueden agruparse del siguiente modo:

- 1) Las cuestiones que se plantean y se tratan de contestar;
- 2) Los recursos con los que se cuenta, es decir, cómo optimizar el tiempo, el apoyo, la financiación, etc;
- 3) Las características, especialmente las limitaciones, del lugar de campo y de las personas y roles sociales que nos encontraremos en él.

Estas condiciones llevan a la organización de los intereses y tareas del etnógrafo que se modifica en el transcurso de toda nuestra investigación. Es preciso hacer un mapa de ruta donde se pueda combinar la flexibilidad con el rigor y llegar al laberinto de la investigación etnográfica, teniendo en cuenta el tema y el problema de investigación. Por otro lado, se desprenderán las preguntas puntualizadas del objeto de estudio logrando definir la relevancia del diseño de investigación y mostrando una gama de datos empíricos que irán tratando a lo largo de la investigación cualitativa.

Cabe destacar, que los estudios de campo deben tener un tiempo considerable para complementar la investigación etnográfica, ya que pueden durar meses o hasta décadas, todo depende del caso que se esté llevando a cabo. Esto es con “la intención de adquirir un conocimiento lo más profundo posible de los grupos humanos y fenómenos estudiados, con ellos conseguir el acceso paulatino a los niveles de significación implícitos en los procesos culturales” (Ferrándiz, 2011:51).



Ahora bien, expondré las fases para la escritura etnográfica trabajada desde las notas de campo, Gupta y Ferguson (1997) en Ferrándiz (2011: 53): 1) sobre el terreno se redactan las “notas de campo”, que están cercanas a la experiencia, son fragmentarias, y contienen documentación en crudo, entrevistas y observaciones, y 2) en “casa”, la etnografía que se reescribe una vez de regreso se refiere ya a los temas teóricos relevantes en la investigación, y los trenza con la información que proviene del trabajo de campo.

Otro punto relevante es la *dimensión o escala del campo* misma que se refiere a la lucha por la validez de los estudios de campo, Bernard (1995) en Ferrándiz (2011:54) defiende estos estudios argumentando con las siguientes razones:

- 1) El trabajo de campo permite desplegar un alto número de técnicas de investigación y, por lo tanto, recoger una gran variedad de datos de distinta naturaleza;
- 2) La presencia en el campo reduce el problema de la reacción ante la presencia del investigador, normalizándose así, paulatinamente, su presencia en grupo social estudiado, así como sus acciones de investigación, como la elaboración de censos y genealogías, las entrevistas, las fotografías o vídeos, etc.;
- 3) La presencia en el campo contribuye sustancialmente a entender mejor la situación que se investiga, ayudando al etnógrafo a formular las preguntas adecuadas a las personas indicadas;
- 4) Sólo la presencia prolongada en el campo proporciona el conocimiento intuitivo de la cultura estudiada, pudiendo así el investigador atribuir los significados adecuados a las acciones sociales observadas o registradas; y finalmente
- 5) Hay muchos problemas que sólo pueden ser investigados mediante la estancia prolongada en el campo.

Con estas consideraciones generales se podrán analizar algunas características de la investigación etnográfica. Una de ellas es la selección del campo, el cual es uno de los elementos en el diseño de la investigación que se debe tener presente para elegir el lugar más sencillo, para llevar a cabo el proceso de la investigación, además de llegar y acercarse a los entornos sociales y datos que se quieren investigar. Es decir, decidir

dónde y cuándo se observa, qué se observa, si se realiza una observación participante o no, con quien (es) se está en interacción y en qué momento, entre otras cosas.

Por lo cual, la selección del campo permite adentrarse a su acción, es quizás uno de los puntos más inquietantes para el etnógrafo, ya que se relaciona con el grupo humano y con el objeto de estudio. Este trabajo lo considero importante, porque lo relaciono en la participación en el colectivo Bicitekas A.C., aquí he estado asistiendo de forma activa y conociendo a los integrantes y participantes que asisten cada semana a las rodadas nocturnas, que se llevan a cabo todos los miércoles a las nueve de la noche en el Ángel de la Independencia en la Ciudad de México.

Cabe destacar, que la etnografía siendo parte de la antropología, la retomo para el presente trabajo de investigación como una herramienta de análisis, ya que considero importante como comunicólogo que este instrumento pueda generar un conocimiento científico-social y analizar disímiles expectativas en la investigación cualitativa, de tal modo que la investigación está enfocada desde la comunicación y la cultura.

Primeramente, las relaciones que se hicieron son importantes en esta investigación, ya que me adentré a conocer cada vez más a los informantes del grupo ciclista, así como a los participantes del mismo. Ir examinando sus experiencias y emociones de rodar en bicicleta por las noches fue única e inimaginable.

A la hora de seleccionar la acción en el campo, definitivamente, coexistieron las rodadas nocturnas del colectivo Bicitekas A.C. La noche es importante para salir a rodar, nos hacemos más visibles en esta lucha por una ciudad más humana.

No obstante, hay diferentes campos de la etnografía, entre ellos están; “campos cerrados” y “campos abiertos”. Los primeros están bien acotados y jerarquizados, y responden a las organizaciones formales. Los segundos son entornos sociales más maleables, por ejemplo las “subculturas” urbanas. Por lo cual Pujadas (2004) en Ferrándiz (2011:71) distingue tres tipos de escenarios para la investigación:

- 1) Las “instituciones abiertas”, como las asociaciones de vecinos, los sindicatos, los partidos políticos, etc.

- 2) Las “comunidades pequeñas” como los poblados indígenas, un pequeño barrio, etc.
- 3) Las “comunidades grandes”, entre las que incluye pueblos, villas, ciudades, valles, regiones, comarcas e incluso un país, contextos sociales en los que no se dan el tipo de relaciones descritas en el escenario.

Considero los puntos de acción relevantes dependiendo de nuestro objeto de estudio, por ejemplo en las “instituciones abiertas” hay un mayor nivel de participación y de interacción de los actores sociales, son diversos, y las relaciones cara a cara discontinuas y fragmentarias. Por último, reflexiono que las relaciones cara a cara son intensas y continuas, donde generalmente la mayoría se conoce, por ejemplo un barrio, un colectivo o un pueblo.

Por lo tanto, la entrada al campo se considera explícita ya que lleva una serie de significaciones para generar una investigación en el campo etnográfico. Por un lado, porque debemos elegir correctamente nuestro campo de estudio, y por el otro deliberar las situaciones de los actores sociales, si no tendremos complicaciones a futuro para el estudio.

Esta selección atraviesa mi experiencia en el uso de la bicicleta dentro del colectivo, puedo decir que de acuerdo con la postura etnográfica de Mercedes Blanco (2012) en su recorrido por *¿Autobiografía o autoetnografía?* se basa en la perspectiva epistemológica que sostiene que una vida individual puede dar cuenta de los contactos en los que vive la persona en cuestión, es decir, acercarse más a los actores sociales que se está estudiando en dicha investigación. “Es una reivindicación de la multiplicidad de maneras, formas para llevar a cabo investigaciones en las ciencias sociales y humanísticas” (Blanco, 2012: 171).

Por ejemplo, la situación que vivo dentro del colectivo es magnífica, he descubierto que puedo salir a rodar por las noches sin ningún problema, contemplar la ciudad en la noche ha representado una forma de liberar el cuerpo y sentirme diferente al subirme a una bicicleta, es único y cambiante cada día de la semana (principalmente los días miércoles), donde puedo encontrar grandes emociones de todas y todos los que



asistimos al paseo nocturno en bicicleta. Además, el salir en bicicleta se fomenta una resistencia y una lucha por el espacio público.

De esta forma puedo decir que mi participación dentro del colectivo es activa, llevo unos años asistiendo a las diferentes rodadas que hacen cada semana. Salir desde Cuauhtepac, al punto de reunión, y después adentrarme a los diferentes destinos que he recorrido en la ciudad es bastante extraordinario todos aquellos momentos en los que he salido con ellas y con ellos. Por ejemplo, ir a Iztapalapa, San Ángel, El Pedregal, Santa Fe, Xochimilco, Nezahualcóyotl y hasta el Estado de México, entre otros. Representa una lucha más por un mejor transporte en la ciudad, hago conciencia de lo que acontece en la ciudad de México y sus alrededores.

La cita en el Ángel de la Independencia es la espera de los diferentes integrantes al punto de encuentro, llegan en sus bicicletas, portan ciertas luces de múltiples colores, entre ellas están las de color rojo (trasera), las de color naranja (en los tobillos) y/o las blancas (enfrente, en la parte del manubrio). Al llegar, dejan su bicicleta, o bien le dan, apagan sus luces, se sientan y saludan, esperan a que lleguen los demás participantes de Bicitekas.

Por lo regular hay alrededor de 80 ciclistas en el recinto, hay veces que llegan más, todo depende del clima de la ciudad. Los integrantes del colectivo se alistan para comenzar con las indicaciones, empiezan gritando que se acerquen para que puedan escuchar, muchos no hacen caso, otros se acercan (alrededor de 20 a 35 personas) las previas indicaciones son no rebasar al guía, no subirse las banquetas, ir compactos. También mencionan los que son de primera vez, que avisen cualquier situación que estén pasando, ya sea una pinchadura, cadena rota o algún otro percance, además que mencionen si hay algún bache, una coladera rota, todo lo que vayan observando se esté comunicando, para que no haya ningún accidente.

Posteriormente, nos alistamos para agarrar cada quien su bicicleta y salir hasta al lugar que se indique, ya que siempre es sorpresa. Salimos del Ángel y nos incorporamos en las diferentes avenidas de la ciudad. Hay ocasiones que voy hasta atrás del contingente, para ver qué sucede con las barredoras y los demás compañeros. Desde

esta posición no se puede contemplar al guía, son demasiadas personas para poder ver sus movimientos. Sin embargo, los obstáculos que hay en el asfalto, los gritan, el mensaje viene del guía y cada miembro del lado en donde se ubica un hoyo o coladera lo va comunicando, hasta llegar a los de atrás.

Estas prácticas del uso de la bicicleta son cambiantes, aunque la estructura es la misma, sólo cambian las personas que asisten, los lugares que visitamos, las amistades, el clima, entre otras cosas. Sin embargo, son momentos excepcionales al salir a rodar por las noches en esta ciudad de México y sus alrededores.

La autoetnografía es caracterizada por los anteriores elementos descritos desde mi persona. Por lo tanto, al hablar de este término se adentra en una discusión epistemológica, ya que remite a la existencia de diferentes posibilidades, maneras o caminos de generar conocimientos y de poder transmitirlos (Blanco, 2012).

Los elementos que se siguen con autoetnografía es “entender el significado de lo que la gente piensa, siente y hace” (Ellis, 2004: 68) otra opción sería “comprender el significado o el sentido que los autores le otorgan a su experiencia” (Tarrés, 2001 en Blanco, 2012: 172). Se considera que es un subtipo de etnografía, porque es una estrategia metodológica que manifiesta los relatos personales y autobiográficos como las experiencias del etnógrafo como investigador, situándose desde un contexto social y cultural.

De esta forma, considero importante que las estrategias metodológicas son relevantes en la presente investigación. Por ello, expongo en el siguiente punto la observación participante y las entrevistas en profundidad.

### **3.3. Observación participante en el campo.**

El hablar de una técnica en la metodología cualitativa, es dialogar con la investigación, es decir, qué, cuándo y a quién observar. Entonces se está sumergido en la observación participante en el campo de acción. Cabe añadir que los observadores participantes entran al campo estableciendo una interacción con los informantes, concibiendo cierta información en los procesos comunicativos del presente trabajo de



investigación y tener una gama de circunstancias para poder analizarlas (Taylor y Bogdan, 1984).

La observación participante siempre es trabajo de campo, por lo cual es el método central, definitorio y más auténtico de la etnografía. Es conveniente citar una tipología de distintas observaciones que proponen Dewalt y Dewalt (2002):

- 1) La “no participación”, que según Spradley se refiere al conocimiento adquirido sobre los acontecimientos sin presencia alguna, es decir, a través de los medios de comunicación, de la literatura, las redes sociales, el arte, entre otros;
- 2) La “participación pasiva” se refiere a los casos en que el investigador está en el terreno pero observa sin más, sin interactuar con la gente.
- 3) La “participación moderada” el etnógrafo está en el lugar de investigación, la gente es consciente de su presencia, pero la participación es limitada y ocasional.
- 4) La “participación activa” es la que suele equiparse con la “participante”, que es cuando el investigador se integra en la mayor parte de las actividades de los actores sociales que ocupan el campo como estrategia de aprendizaje de las reglas culturales, sociales o políticas, según el tipo de proyecto.
- 5) Finalmente, expone a la “participación completa” es considerada reversible y compatible con la recolección de datos (Ferrándiz, 2011: 85).

Son ejemplos clasificatorios de la observación en el campo. No obstante, los observadores participantes entran al campo para establecer una interacción con los informantes, lo cual generará cierta información para la investigación en la que se esté enfocando y tener una gama de circunstancias para poder analizarlas:

La observación participante facilita la creación de relaciones de empatía con los sujetos sociales estudiados, incrementándose así la calidad de los datos y los lugares de acceso, al mismo tiempo que introduce elementos de subjetividad en el estudio a medida que se profundizan las relaciones sociales (Ferrándiz, 2011: 87).

Además, la observación participante puede entenderse también como un proceso metodológico relativamente desestructurado mediante el cual un observador toma parte



en las actividades cotidianas, en los rituales, en las interacciones, con el fin de aprender los aspectos explícitos e implícitos de la cultura.

Asimismo, hay otras aportaciones que brindan los autores Dewalt, Dewalt y Wayland (1998) citados por Ferrándiz (2011) para llegar a los puntos acertados de la observación participante, hablo de las siguientes características:

- 1) El observador participante o etnógrafo debe aproximarse al trabajo de campo con la mente abierta y todo lo libre de prejuicios que sea posible.
- 2) Un interés genuino por las ideas y experiencias de los demás abra muchas puertas, mientras que se han de respetar las situaciones en las que no somos bienvenidos.
- 3) No dejarse arrastrar por el choque cultural, entendiéndolo como una fase necesaria y de intenso aprendizaje.
- 4) Es preciso entender que un buen número de los errores cometidos durante la observación participante son subsanables.
- 5) Desarrollar las cualidades de observación.
- 6) Aprender a escuchar (o desarrollar la cualidad si ya está presente).
- 7) Un buen observador participante debe estar abierto a la sorpresa y a aprender de lo insospechado.

De acuerdo a mi observación participante dentro del colectivo Bicitekas, contemplé los procesos comunicativos que llevan a cabo cada semana, porque manifiestan las perspectivas que se tiene a la hora de rodar por el asfalto de la ciudad. Dentro de los recorridos identifiqué cómo se comunican, de qué forma lo hacen, quiénes están presentes, qué sucede cuándo hay un accidente, o alguna falla mecánica de la bicicleta, permitiéndome aproximar cada vez más a los objetivos de dicha investigación.

En la observación participante contemplé las señales corporales que representan una reivindicación de un signo, el cual se manifiesta por la manera de relacionar el cuerpo con los demás, es consecuencia del proceso de interacción entre los diferentes individuos. Por ende, el término glosa corporal comunicativa es importante para dicho estudio, ya que se refiere al proceso mediante el cual una persona utiliza claramente los



gestos corporales generales para que se puedan deducir otros aspectos, no apreciables de otro modo, de su situación.

Estando reunidos en Ángel de la Independencia, se van sumando diferentes compañeras y compañeros para salir a pedalear; portan cascos (otros no), luces de múltiples colores aunque principalmente la trasera es roja y la delantera blanca, hacen sonar sus campanas, además las bicicletas que llevan son urbanas, de ruta, de piñón fijo, entre otras. Poco a poco llegan más, y el lugar desprende una gama intensamente colorida que hace vibrar la noche.

Después llega la hora de escuchar quién dirigirá la ruta, aunque pocas personas se acercan, y por otro lado no se distingue su voz. Se menciona el lugar que se recorrerá, dando las indicaciones de no rebasar a los guías, de seguir las indicaciones para no tener ningún accidente a lo largo del recorrido. Entonces cada uno nos preparamos para salir por la ciudad, el destino siempre es sorpresa, hasta llegar al lugar citado sabremos a dónde llegaremos, siempre será una aventura más, llena de emociones que demuestran solidaridad grupal.

Una parte importante del cuerpo en las rodadas nocturnas son las manos y la cabeza, los cuales representan las formas de estar viendo el entorno, los vehículos y a los demás compañeros del grupo ciclista, además, puede ir encaminándolo por el lado correcto sin desviaciones o de algún accidente.

Además, en las salidas nocturnas los representantes de Bicitekas se dividen en tres partes, es decir el guía hasta enfrente junto con dos bloqueadores para ir coordinando el recorrido, porque con ellos podemos evitar ciertos accidentes con los automovilistas o con los mismos integrantes del grupo. Cabe destacar, que la aceleración de los compañeros avanzados, es característico en el cuerpo, porque su lenguaje corporal dice en qué momento estarán a una velocidad más rápida, ya que al levantarse de su asiento y las dos piernas con mayor fuerza, estarán pedaleando a una velocidad más expedita.

La observación en el campo se refiere a las técnicas para obtener la información empírica del objeto de estudio, en otras palabras el campo: “es la realidad social que pretende analizarse a través de la presencia del investigador en los distintos contextos



(o escenarios) en los que esa realidad social se manifiesta” (Guasch, 1996: 35). Por lo tanto, el campo de acción son las rodadas nocturnas en el colectivo Bicitekas.

### 3.4. Establecimiento del *rapport*<sup>8</sup>

El inicio para alcanzar el *rapport* se debe experimentar con sensaciones de realización y estímulo, dicho de otra manera, los seres humanos actuamos sobre la base de un significado, atribuyéndoselo a los diferentes objetos y situaciones que nos rodean. Por ello, debemos de estar disponibles en las circunstancias de la investigación. Me refiero en que debemos ser humildes, poner en común al otro que esté proporcionando ciertos datos importantes para nuestra investigación (Taylor y Bogdan, 1984).

Por otra parte, nuestra participación debe ser importante en torno a nuestros informantes, porque es preciso un compromiso en la aceptación; participando en todos los medios, pero tendiendo una línea divisoria para no causar problemas. De esta forma, el primer informante para nuestra investigación seremos nosotros mismos, como lo señala Ferrándiz:

[...] el primer informante del investigador es siempre uno mismo, que aprehende el espacio social que investiga en su propio cuerpo, en sus rutinas, en su vestuario, en sus gestos, en su aprendizaje lingüístico, y de ahí se deriva, es preciso insistir, la necesidad de mantener una postura crítica y reflexiva durante todo el proceso de investigación (Ferrándiz, 2011: 95).

Con todo ello, se obtienen ciertas relaciones estrechas y abiertas de todos los informantes y permite acercarse detalladamente a los *informantes claves*, ellos son nuestras fuentes primarias. Por lo tanto, los informantes pueden proporcionar información muy valiosa en nuestra investigación, por ejemplo “guías y orientaciones que nos ayuden a situarnos y movernos en el laberinto del *campo*” (Ferrándiz, 2011: 96).

---

<sup>8</sup> Término establecido por (Taylor y Bogdan, 1984) en su libro *Introducción a los métodos cualitativos*. Se refiere la confianza mutua con los informantes, que puedan manifestar sus sentimientos en el escenario de acción.

Bernard (1995) en (Ferrándiz, 2011: 96) ayuda a distinguir entre dos tipos de informantes: “para el trabajo cuantitativo, los seleccionados al azar, y los que se buscan y se seleccionan con cuidado y paciencia para obtener información cualitativa lo más precisa posible”. Esta última es la que corresponde para mi investigación.

Las tácticas que se pueden llevar a cabo son las siguientes:

1. *Actuar como ingenuo.*
2. *Estar en el lugar adecuado en el momento oportuno.*
3. *Los informantes no deben saber exactamente qué es lo que estudiamos (Taylor y Bogdan, 1984: 64-67).*

Por otro lado, las notas de campo deben ser completas, precisas y detalladas, aquí estará el detalle del escenario, las actividades que se realicen y las personas que se estarán observando.

Asimismo, los elementos descriptivos son el acto comunicativo más importante para el recurso metodológico, sabremos y describiremos de una forma fluida al proceso comunicativo corporal, de acuerdo a las categorías que se presenten en el escenario de la acción en las rodadas nocturnas.

La herramienta de observación participante permite teorizar los datos que aportó al campo, con diferentes contextos culturales y sociales, que se pueden aplicar en diferentes situaciones de la investigación cualitativa, en este caso será en el colectivo Bicitekas A.C.

La observación participante se hizo durante los días miércoles en la rodada nocturna que se realizan semana a semana en el Ángel de la Independencia a las 21:00 hrs; el período fue desde el inicio hasta el final de la rodada, durante tres meses recopilando los datos necesarios.

Finalmente, con la técnica de la observación participante contemplo los procesos de comunicación corporal en el colectivo Bicitekas A.C., para la articulación de cadenas de rituales de interacción. De este modo podré verificar los procesos socioculturales que estén emergiendo en nuestro contexto social.



### 3.5. Un acto metodológico: entrevista en profundidad.

Siguiendo con el corte cualitativo, un acto metodológico permite explorar la actividad científica para las ciencias sociales y humanidades. Por esta razón existen determinados métodos, técnicas de recolección y análisis de la información requerida para llevar a cabo alguna investigación.

La entrevista cualitativa se constituye como una alternativa a los procesos de investigación, es decir, su construcción de conocimiento es a partir de otras disciplinas por ejemplo:

1. *La psicología*: en este caso encontramos los casos clínicos, el uso es la interpretación, evaluación, y tratamiento de los fenómenos psíquicos.
2. *La antropología*: el estudio de la cultura y los procesos de comunicación. Por lo tanto, tendremos un registro sistemático de procesos implícitos en la construcción de grupos y comunidades para el estudio.
3. *La sociología*: Conocimiento sistemático sobre el mundo social. Existe una interacción entre individuos y en efecto hay intenciones y símbolos para interpretar (Vela, 2013: 66).

Esta última es la que, en la tradición cualitativa, ha estado inmersa por dos grandes enfoques, según Silverman (en Vela, 2013). El primero de ellos, es el interaccionismo, el cual consiste en la interpretación del significado, y el otro, es la etnometodología, que son las prácticas cotidianas y las relaciones sociales.

El siguiente punto son las dimensiones (libertad y nivel de profundidad) que componen y estructuran la entrevista cualitativa. Primero están las entrevistas estructuradas, involucran la aplicación sistemática y consistente de un conjunto de “reglas” previamente determinadas (pregunta y respuesta). Segundo, las entrevistas no estructuradas, aquí hay una mayor libertad y profundidad para una conversación enriquecedora de significados. Clasificándolas en tres técnicas (la entrevista terapéutica, la entrevista etnográfica, y la entrevista en profundidad), haré énfasis en la última, porque presenta una heterogeneidad en la investigación de los procesos



comunicativos en el ciclismo urbano. Por lo tanto tiene tres procesos importantes, los enlisto a continuación:

- 1) *El proceso de interacción.*
- 2) *El proceso técnico de recolección de información.*
- 3) *El proceso de registro.*

Es así como la entrevista en profundidad cualitativa es una herramienta necesaria para conocer la realidad social, porque, se genera desde la subjetividad humana, con ayuda de la recolección de información, y en efecto, se definen conocimientos en la investigación social y procesos de integración cultural e identidades. Por lo tanto, existe un mecanismo controlado (interactúan personas).

En el siguiente diagrama se muestra la retroalimentación existente a la hora de realizar entrevistas cualitativas:

**Diagrama 4. Entrevista Cualitativa**



Fuente: elaboración propia a partir del texto de Vela (2013).

En consecuencia, hay una riqueza en la información donde confluyen experiencias, sentimientos, subjetividades e interpretaciones que cada persona hace de su vida (multidimensional).

Los primeros acercamientos, son las conversaciones informales ayudan a incorporarnos a la cotidianidad del colectivo social que se está estudiando. Sin embargo, esto exige que realicen notas de lo que se ha dicho, en qué términos y en qué contextos. Además, se debe hacer un seguimiento y reconstrucción diario de las cosas que hemos aprendido en estas conversaciones más casuales (Ferrándiz, 2011).

A medida que aumenta el contacto con los actores sociales se aspira a obtener una conversación más formal con ellos, en otras palabras la técnica de la entrevista crea una situación de comunicación con ciertas reglas de imposición externa, y en el caso de las más estructuradas, se trata ya de lo que Ruiz Olabuénaga (1999) define como “conversación profesional”. Mencionando la comunicación entre el entrevistador (investigador) y el entrevistado (informante) Bernard (1995) muestra cuatro posibles opciones:

- 1) La *entrevista informal* se caracteriza por la mayor levedad de su estructura y control, y se refiere al tipo de conversación cotidiana y espontánea.
- 2) La *entrevista no dirigida*, en la cual tanto el informante como el investigador saben que lo que está produciendo es una entrevista, pero este caso se produce un control mínimo del investigador sobre las respuestas del informante, a pesar de que el primero tiene un plan en la cabeza sobre lo que debería ocurrir.
- 3) La *entrevista semiestructurada* que supone un paso más en el control que el entrevistador va teniendo en la interacción. La diferencia, con la anterior, es que aquí se usa una “guía de entrevista” que es una lista de preguntas y temas que tienen una secuencia definida.
- 4) Por último, las *entrevistas estructuradas*, en las que el investigador requiere a todos los informantes que respondan a una lista de estímulos lo más parecida posible (Ferrándiz, 2011: 114).



Por lo tanto, son cuatro posibles entrevistas que se van desarrollando en el proceso de la investigación para contribuir a crear las realidades y los emplazamientos donde se recoja y analicen los materiales empíricos de la presente investigación.

Con respecto al escenario para realizar las entrevistas debe discutirse y adaptarse a las necesidades de los propios entrevistados, siempre y cuando se den las condiciones técnicas idóneas del lugar de la entrevista. De forma general se debe buscar luminosidad, ausencia de ruido y distracciones, entre otros factores. Por otro lado, es básico armar una ficha biográfica del entrevistado y una ficha de entrevista, en ella es necesario apuntar datos básicos del entrevistador, del entrevistado y de las circunstancias de la entrevista: nombre, edad, estado civil, lugar de origen, fecha y lugar de la entrevista, forma de establecimiento del contacto y otros datos de interés, según las circunstancias (Ferrándiz, 2011).

Finalmente, se ubica la estructura de la entrevista cualitativa, partiendo de un inicio, un clímax y por último un fin, todo ello, será nuestra guía para la investigación. La selección del tipo de entrevista y las personas que serán el objetivo de la misma determinarán el funcionamiento de la investigación que a continuación se desarrollará.

Se realizaron 10 entrevistas estructuradas en profundidad, cada una de ellas se realizaron en los lugares de trabajo de los compañeros ciclistas y además durante los recorridos del paseo nocturno de Bicitekas. El perfil de los informantes elegido se clasificó en dos sentidos: 1) indicadores socioeconómicos y 2) el papel dentro de la organización de la rodada nocturna. En la siguiente página se muestra la tabla de los informantes.



Tabla 3. Informantes clave en el proceso metodológico

Nombre	Edad	Estado civil	Ocupación	Papel dentro de la rodada	Tipo de bicicleta
Angel Reyes	34 años	Soltero	Trabaja en fármacos especializados en el departamento de compras.	Guía	Bicicleta de montaña. Marca <i>Trek</i> .
Jesús Aragón (Chucho)	25 años	Soltero	Estudiante de Ingeniería de Comunicaciones y Electrónica en ESIME Culhuacán.	Bloqueador	Bicicleta de montaña. Marca <i>Berotto</i> .
Raúl Alva (Tomi)	--	Divorciado	Es propietario de una casa de tornillos en la colonia Guerrero	Guía	Bicicleta de montaña. Marca <i>Trek</i> .
Iván Sandoval (Guajo)	38 años	Divorciado	Es músico, toca la batería en una banda.	Satélite	Bicicleta <i>fixie</i> . Marca <i>Magistroni</i> .
Oscar Sandoval (Wendo)	--	Casado	Trabaja en diferentes hospitales como instrumentista en quirófano.	Reta	Bicicleta de montaña. Marca <i>Veloci</i> .
Jesús González (Amistad)	--	Unión libre	Trabaja en un tianguis	Reta	Bicicleta de montaña. Marca BR.
Thana	24 años	Soltera	Licenciada en Comercio Internacional	Participante	Bicicleta urbana.
Ana González	25 años	Soltera	Estudiante de la carrera de comunicación y cultura en la UACM	Participante	Bicicleta de montaña. Marca <i>Giant</i> .
Marcos Hernández	27 años	Soltero	Lic. en Educación Física- [Maestro de preescolar]	Participante	Bicideta <i>Fixie</i> .

Fuente: elaboración propia.

## 1.6. El procedimiento analítico de la Teoría Fundamentada

El presente apartado nos muestra los componentes más importantes de la Teoría Fundamentada que se utilizó en el presente trabajo de investigación. Presentándola desde la perspectiva de los autores Barney Glaser y Anselm Strauss (1967), donde retomo su libro “*The Discovery of Grounded Theory*” [El descubrimiento de la teoría fundamentada], me acerco a los alcances, a las características esenciales y al procedimiento que se tiene en el análisis cualitativo dentro de esta investigación.

Retomo esta teoría debido a la relevante estrategia de análisis que muestran dichos autores, porque “la generación de una teoría fundamentada es una forma de llegar a la teoría adecuada a sus supuestos usos [...] deberemos contrastar esta posición con la teoría generada por una deducción lógica a partir de sus suposiciones *a priori*” (Glaser y Strauss, 2006: 3), es decir se buscan predicciones relevantes, explicaciones, interpretaciones y aplicaciones (Escalante, 2011). Especialmente se deriva de los datos y posteriormente se ilustran en ellos, por ejemplo a través de la etnografía que se expuso en el anterior capítulo. Por lo tanto, la teoría tiene una estrategia para el manejo de datos en la investigación, proporcionando modos de conceptualización para describir y explicar la realidad social (Glaser y Strauss, 2006).

La Teoría Fundamentada es creada por Barney Glaser y Anselm Strauss en 1967, establece procedimientos a seguir para su generación, a través de la comparación constante, el muestreo teórico y la codificación (Hernández, 2008). Es un método de investigación proveniente del interaccionismo simbólico y por otro lado deriva sistemáticamente teorías sobre el comportamiento humano y el mundo social, con una base empírica (Kendall, 1999).

La teoría fundamentada de Glaser y Strauss (1967) es simplemente un conjunto de hipótesis conceptuales integradas y sistemáticamente generadas para producir una teoría inductiva acerca de un área sustantiva. La recolección de los datos y los procedimientos de análisis, son explícitos y la aplicación es simultánea y secuencial, formando una metodología integrada que permite la generación de una teoría conceptual (Hernández y Sánchez, 2008). Los disímiles escritos metodológicos de



estos autores son clasificados por dos vertientes diferentes de pensamiento. Por un lado, Glaser ilustra una variedad de “familias de códigos” y por el otro, Strauss propone el uso de una teoría general de la acción para construir el eje para una teoría emergente (Kelle, 2005).

La primera idea se desarrolla desde la perspectiva de “clarificar el concepto de “sensibilidad teórica” en una monografía propia publicada en 1978, mediante el término “codificación teórica”, un proceso que delimita desde la “codificación sustantiva” (Kelle, 2005: 13). El resultado son dos tipos de codificación: *códigos sustantivos* y *códigos teóricos*. Los primeros son desarrollados *ad hoc* durante la “codificación abierta” [primera etapa del proceso de codificación]. Mientras que los códigos teóricos son utilizados para combinar códigos sustantivos y formar un modelo teórico bajo el dominio del escrutinio (Kelle, 2005).

Por su parte, Miguel S. Valles (1999) muestra las características del *método de comparación constante* en los siguientes incisos:

- a) El MCC no se ocupa, como meta principal, de testear provisionalmente los datos recogidos, sino de generar categorías conceptuales, sus propiedades (aspectos significativos de las categorías) y las hipótesis (o relaciones entre ellas).
- b) En el MCC, las propiedades (de las categorías teóricas) no son únicamente causas, sino que pueden ser también “condiciones, consecuencias, dimensiones, tipos, procesos, etc.”
- c) En el MCC, no hay un intento de “verificar la universalidad ni la prueba de las causas sugeridas u otras propiedades”. Únicamente requiere de la “saturación de la información”.
- d) Al MCC se le considera más aplicable a cualquier tipo de información cualitativa (observaciones, entrevistas, documentos, artículos, libros, entre otros), en un mismo estudio.

EL propósito de este método de la *comparación constante* es generar propiedades teóricas de las categorías que surjan. Por lo tanto, se inicia en términos generales para



verificar los tipos de categorías; las dimensiones, las condiciones bajo las cuales se pronuncian o minimizan hacia sus principales consecuencias, es decir, analizarlas con otras categorías y sus propiedades (Glaser y Strauss, 2006).

Para acabar de completar la caracterización del *método de comparación constante* y apoyarme a su funcionamiento en la práctica, se precisa de una descripción sistemática *codificación abierta* implementada y renovada por Strauss y Corbin (2002).

Los procedimientos de la codificación se describen de la siguiente forma Strauss y Corbin (2002: 23):

1. Construir teoría más que comprobarla.
2. Ofrecer a los investigadores herramientas útiles para manejar grandes cantidades de datos brutos.
3. Ayudar a los analistas a considerar significados alternativos de los fenómenos.
4. Ser sistemático y creativo al mismo tiempo.
5. Identificar, desarrollar y relacionar los conceptos, elementos constitutivos básicos de la teoría.

Es un esquema lógico, sistemático y explicativo donde se organizan los datos en categorías, según sus propiedades y dimensiones. Posteriormente, se llega al uso de la descripción para dilucidar estas categorías de análisis. En efecto, se estará produciendo una teoría porque se definen los conceptos de acuerdo con sus propiedades y dimensiones específicas (Strauss y Corbin, 2002). Por lo tanto, el enfoque que retomo para la investigación de los procesos comunicativos en el ciclismo urbano, será desde este análisis.

Sin embargo, el término de *codificación teórica* en la práctica de la investigación queda limitado, ya que “no clarifica cómo los conceptos formales y sustanciales pueden ser ligados significativamente entre sí con la finalidad de desarrollar modelos teóricos empíricamente fundamentados” (Kelle, 2005: 16). Como lo indica Babchuk (1996) en (Hernández y Sánchez, 2008: 126) “existen divergencias tanto epistemológicas como



metodológicas entre los enfoques establecidos por Glaser y por Strauss”, él se distancia de Glaser con la incorporación de nuevos instrumentos de análisis como la *descripción interpretativa de los datos*, la *codificación axial*, el *paradigma de la codificación*, los *diagramas*, la *matriz*, entre otros. Propicia en la investigación de documentos literarios no-técnicos, como cartas, biografías, diarios, informes, videos, periódicos, catálogos (científicos o de otro tipo) y una gran variedad de materiales diferentes (Strauss y Corbin, 2002).

Ahora bien, según Strauss y Corbin (2002: 21) la Teoría Fundamentada deriva de los “datos recopilados de manera sistemática y analizada por medio de un proceso de investigación. En este método, la recolección de datos, el análisis y la teoría que surgirá de ellos guardan estrecha relación entre sí”. De esta forma, se caracteriza por el surgimiento de una teoría a partir de la investigación recabada por los actores sociales que se sumergen en diferentes contextos de la problemática indagada.

Delibero en la interpretación de los datos obtenidos en el proceso de la investigación, permitiendo la construcción teórica que “tiene como resultado la generación de una teoría a partir de los datos, es decir, ésta surge o es descubierta directamente en ellos” (Hernández, 2008: 125). Conuerdo con Glaser y Strauss (2006):

Una mayor estrategia que debemos enfatizar para fomentar el descubrimiento de la teoría fundamentada es un método general y análisis comparativo. [...] Nuestra posición básica es que la generación de una teoría fundamentada es una forma de llegar a la teoría adecuada a sus supuestos usos. Nosotros deberemos contrastar esta posición con la teoría generada por una deducción lógica a partir de sus suposiciones *a priori*. [...] la teoría fundamentada deriva de datos y después es ilustrada por ejemplos característicos de los datos.

Por lo tanto, los alcances se obtienen a través de los datos generados a lo largo del campo y en el proceso de la investigación. De acuerdo con Charmaz (2005:507) (Cuesta, 2006: 137) define al método de la siguiente manera: “[...] unas directrices analíticas que permiten a los investigadores focalizar su recolección de datos y construir teorías de rango medio a través de sucesivas recolecciones de datos y desarrollos conceptuales”.

Son importantes los datos recabados dentro de la investigación, ya que se forma desde una perspectiva empírica y conceptualizada formando ciertas categorías de análisis.

El análisis que se inicia en la Teoría Fundamentada es a partir de los datos recogidos a lo largo de la investigación. Este estudio es la interacción entre el investigador y los datos permitiendo así la denominación de las categorías, formular las preguntas analíticas, realizar comparaciones y condensar una masa de datos brutos desorganizados en un esquema innovador, integrado y realista (Andréu *et.al.* 2007).

El interés que tengo en esta teoría es el uso explícito de los procedimientos analíticos de corte cualitativo, apoyándome de esta forma en la creación de conceptualizaciones útiles en los datos que se están analizando dentro del marco analítico. “El resultado obtenido de la Teoría Fundamentada es una interpretación analítica del mundo de los actores sociales y de los procesos para construir esos mundos” (de la Cuesta, 2006: 138).

Por otro lado, los criterios para poder evaluarla son los siguientes Glaser y Strauss (2006):

- 1) Comparación de “incidentes” (observaciones, fragmentos de entrevistas, documentos).
- 2) Integración de categorías y sus propiedades.
- 3) Delimitación de la teoría
- 4) Escritura de la teoría.

Estos cuatro criterios muestran la creación de categorías aplicables al objeto de estudio. Asimismo, debe ser significativamente relevante y ser útil para explicar el comportamiento de las y los participantes dentro del colectivo Bicitekas. Los estudios permiten contextualizar los paseos nocturnos y verificar su alcance dentro del ciclismo urbano en la Ciudad de México.

La codificación abierta, es un primer acercamiento retomado por Glaser y Strauss (1967). Sin embargo, Strauss (1987) propone el “paradigma de codificación” que se refiere a un esquema organizativo desde una perspectiva que se adopta sobre los



datos, es decir son las circunstancias en las cuales se sitúan o emergen los problemas, asuntos, acontecimientos o sucesos pertenecientes a un fenómeno. Por lo cual, denota la acción/interacción en el tiempo, de las personas, organizaciones y comunidades, en respuesta a ciertos problemas y asuntos.

Los componentes básicos consisten en:

1. *Condiciones*: es una manera conceptual de agrupar las respuestas a las preguntas de por qué, dónde, cuándo y cómo.
2. *Acciones/interacciones*: que son las respuestas estratégicas o rutinarias dadas por los individuos o grupos a los asuntos, problemas, acontecimientos o sucesos que emergen bajo estas condiciones.
3. *Consecuencias*: son el resultado de las acciones e interacciones.

Considero importante este paradigma por la interpretación de los datos por medio de la comparación permanente de unos datos con otros, ya que es utilizado para “pensar sistemáticamente sobre la información y relacionarla de formas muy complejas” (Strauss y Corbin, 1990: 99 en Kelle, 2005: 18). Por ende, se enfatiza especialmente en las metas e intenciones de los actores sociales y en la naturaleza del proceso de acción e interacción humana (Kelle, 2005).

### **3.7. Codificación abierta de datos**

La *codificación abierta* se caracteriza por el proceso de abordar el texto con el fin de desgajar los conceptos, ideas y sentidos. La *codificación abierta (open coding)* es un procedimiento de análisis dinámico y fluido mediante el cual los datos se “fracturan” y se “abren” para sacar a la luz los pensamientos, ideas y significados que contienen, con el fin de descubrir, etiquetar y desarrollar conceptos (Andréu *et.al.* s/a: 68). Resulta de un examen minucioso de los datos para identificar y conceptualizar los significados que el texto contiene, es decir se llega a una comparación tanto de sus similitudes como sus diferencias. Estas comparaciones deben quedar registradas en anotaciones (memos) que acompañen a cada código.



Se inicia analizando en profundidad notas de campo, entrevistas u otros documentos. Estos “datos se descomponen en partes discretas, se examinan minuciosamente y se comparan en busca de similitudes y diferencias” (Strauss y Corbin, 2002: 111). De esta forma se agrupan los conceptos en categorías importantes, ya que contiene un poder analítico, el cual explica y predice el fenómeno social. Las categorías que emergen, son conceptos derivados de los datos que representan el problema de la investigación.

Es importante agregar que existen dos tipos de códigos: abiertos e *in vivo*. Los primeros conceptualizan el fenómeno a través de la interpretación del analista [construcciones sociológicas], en cambio los segundos son frases literales que expresan las palabras usadas por los individuos (Strauss y Corbin, 2002).

### **3.8. Búsqueda sistemática de propiedades y registro de notas teóricas**

El proceso en marcha de *codificación abierta* “estimula el descubrimiento no sólo de categorías sino también de sus propiedades y dimensiones” (Strauss & Corbin, 1990: 69) en Valles (1999:350). Por ello se caracteriza por dos extensiones:

- a. La búsqueda activa y sistemática de propiedades.
- b. La escritura de notas de análisis e interpretación, para registrar las ideas que vayan surgiendo durante la codificación.

Se explica el proceso con el siguiente diagrama;

#### **Diagrama 5. Desarrollo de la codificación:**



Fuente: elaboración propia a partir de Valles (1999).

Con esto se deriva la *codificación axial*, la cual consiste en el proceso de identificación de relaciones entre las categorías obtenidas en la codificación (antes expuesta). [...] la *codificación axial (axial coding)*, que consiste en el análisis que se realiza sobre una *categoría* cuando se relaciona, en cuanto a propiedades y dimensiones, con sus correspondientes *subcategorías* y, además, con otras *categorías* (Andréu *et.al*, s/a: 72). Se caracteriza por las propiedades y dimensiones de las subcategorías y categorías que se quieren relacionar, teniendo en cuenta que “una categoría representa un fenómeno, o sea, un problema, un asunto, un acontecimiento o un suceso que se define como significativo para los entrevistados” (Strauss y Corbin, 2002: 137). Strauss y Corbin, definen las tareas involucradas en la Codificación Axial:

- a. Acomodar las propiedades de una categoría y sus dimensiones, tarea que comienza durante la codificación abierta.
- b. Identificar la variedad de condiciones, acciones/interacciones y consecuencias asociadas con un fenómeno.
- c. Relacionar una categoría con sus subcategorías por medio de oraciones que denotan hipótesis.

Buscar claves en los datos que denoten cómo se pueden relacionar las categorías principales entre sí.

### **3.9. La integración de categorías y sus propiedades.**

Por integración se entiende desde el pensamiento de Strauss (1987: 20 y 55) en Valles (1999) “la organización siempre creciente (o articulación) de los componentes de la teoría” los elementos básicos a los que se refiere la anterior definición son: las *categorías*, las *propiedades* de las categorías y las *hipótesis*.

Las operaciones a seguir son las siguientes:

- a) De codificación (abierta, axial, selectiva).
- b) Registro de reflexiones sobre el análisis e interpretación (memos), hecho categoría a categoría.
- c) Trazado de esquemas gráficos (*integrative diagrams*).



### 3.9.1. La delimitación de la teoría.

Las dos principales características de análisis de esta fase son:

1. El criterio de *parsimonia* (o economía científica). Esto es, hacer máxima la explicación y comprensión de un fenómeno con el mínimo de conceptos y formulaciones. Aquí se operativiza en el MCC mediante la búsqueda deliberada y sistemática de categorías centrales, a través de una tercera modalidad de cosificación: *la selectiva* (Valles, 1999: 354).
2. El criterio de *alcance* (*scope*), que puja por ampliar el campo de aplicación de la teoría sin desligarse de la base empírica de partida. Este criterio se traduce en la *grounded theory*, barajando las posibilidades de la generalización de la teoría *substantiva* al nivel, de mayor abstracción, de la *teoría formal* (Valles, 1999: 354).

Sintetizando las fases analíticas de la Teoría fundamentada podemos resumirla de la siguiente manera:

- a) De los datos brutos a la categorización inicial, en la que se obtienen conceptos y se intenta delimitar las primeras categorías y sus propiedades.
- b) Desarrollo de las categorías iniciales, en donde se siguen delimitando las primeras propiedades de las categorías.
- c) Integración de categorías y sus propiedades, en que se buscará descomponerlas en los elementos que la conforman.
- d) Delimitación de la teoría, donde las categorías estén saturadas y a través de la parsimonia — la explicación clara del fenómeno a analizar con el mínimo de conceptos y formulaciones— se buscará una categoría central de la escritura teórica.
- e) Escritura teórica: después de la integración conceptual, se describirán los elementos conceptuales del fenómeno investigado. Esta escritura debe cumplir con cuatro criterios: 1) que la teoría se ajuste a los datos, 2) tenga relevancia, 3) funciones, es decir, sea explicativa, y 4) pueda ser modificada.



## Capítulo IV. Vitrina analítica.

### 4.1 Codificación de los datos en el ciclismo urbano de la Ciudad de México

En este apartado se encuentran los corolarios encontrados a través del análisis de datos que fueron recabados con los informantes claves a través de la Teoría Fundamentada. El primer acercamiento fue con los integrantes del colectivo Bicitekas A.C. el acceso no fue complicado, porque participo dentro del mismo grupo. Sin embargo, los tiempos de los compañeros no concordaban ya que realicé entrevistas en sus lugares de trabajo, en sus casas, así como también durante el recorrido nocturno de los días miércoles de cada semana. La segunda parte de las entrevistas fueron hacia los asistentes del grupo ciclista, ellas y ellos expresan su experiencia en torno al uso de la bicicleta en la Ciudad de México.

La percepción que se alcanzó con las 10 entrevistas realizadas en la presente investigación marcó la dinámica y análisis de los datos encontrados y expuestos en este apartado. Por un lado, seis de ellas fueron a los integrantes del colectivo Bicitekas, entre ellos, se encuentran los guías, los bloqueadores, la reta y por último el satélite, ésta es la estructura para llevar a cabo la rodada nocturna dentro del colectivo Bicitekas A.C. En segundo término están los participantes dentro del grupo ciclista, que son dos mujeres y dos hombres.

A continuación presento a los integrantes del colectivo Bicitekas A.C.<sup>9</sup> Inicio con Ángel, él es guía dentro de Bicitekas, tiene una edad de treinta y siete años, trabaja en *Fármacos Especializados* específicamente en el área de compras. Conocerlo me fue grato, ya que él participa no solamente como un guía sino además es un narrador de historias de la Ciudad de México. Su trayectoria en el grupo data de hace cinco años, su colaboración ha sido única, porque él llega al paseo nocturno por ciertas circunstancias, una de ellas es una ruptura amorosa:

[...] uno siempre busca actividades físicas para sacar, los malos tragos, y sí en efecto yo acaba de pasar por una experiencia dolorosa y encontré en la bicicleta un medio

---

<sup>9</sup> Cabe aclarar que los nombres y apodos expuestos en la presente investigación son reales, el permiso viene de los informantes para poderlos utilizar, ellos me pidieron que así lo hiciera.

para recuperar todos esos miedos y ocupar mi mente en algo más que pensar en cosas que no valía la pena pensar. Así que Bicitekas me ayudó en efecto para seguir y con lo que estaba llevando en ese momento (Ángel).

Esta experiencia que me contó fue la clave para seguir pedaleando y continuar dentro del colectivo a través de la bicicleta y la muestra es que se puede restar miedo a ciertas circunstancias por las que se estén pasando.

Otro guía, aunque ellos me mencionan que pueden hacer de todo, muestra su interés por lo que más les gusta. Por esta razón presento a Raúl Alva, mejor conocido como “Torni” esto se debe a que tiene una casa de tornillos (por eso el apodo), en la colonia Guerrero, aquí estuve realizando la entrevista. Cada uno de los compañeros tiene una diferente historia de cómo llegó a Bicitekas A.C. por ejemplo hace cuatro años un amigo de él lo invitó al paseo, pero asistió “más por pena que ganas”, lo dice así:

Hace cuatro años un pintor precisamente de aquí de la vuelta de mi negocio, me lo encontré en los ciclones, yo voy con mis hijas y este, “patrón a usted que le gusta la bicicleta, pues vamos el miércoles, hay un grupo que hay rueda” y la verdad fui más por pena, porque me insistía mucho, que por decisión propia, ya la verdad cuando llegué, nunca dejé de ir, la verdad es que en los cuatro años que llevo he faltado como unas tres o cuatro ocasiones y ha sido porque he estado fuera de la ciudad. Pero ahí estoy cada ocho días (Torni).

Ahora ya no deja de ir y salir a rodar con todo el contingente lleva más de cuatro años rodando, no sólo dentro de Bicitekas, sino ha participado en una ruta demandante denominada “Ruta Chichimeca”:

[...] hay una ruta que se llama la ruta Chichimeca, ya la conoces, es una ruta que viaja de Tijuana a Guatemala la hacen en setenta días aproximadamente y uno se une donde pueda y hace el tiempo que quiera y me ha gustado hacerla los últimos años también (Torni).

Es una ruta que se necesita mucha fuerza para alcanzar su objetivo, aunque puedes incorporarte en cualquier sitio donde te encuentres.

El siguiente compañero es Jesús, conocido como “Chucho”, él es un joven de veinticinco años, estudiante de la carrera de Ingeniería y Electrónica en ESIME Culhuacán. Su apoyo dentro del grupo es ir bloqueando las calles para que todo el contingente pueda pasar sin ningún peligro. Llegó a Bicitekas por un amigo, reflejó su gusto por la ayuda que brinda dentro del colectivo. Lo expresa de la siguiente manera:

Mi participación en el grupo Bicitekas en la rodada más que nada, viene siendo apoyo, o sea por si alguien se queda ponchado, alguien ya no puede rodar, ir bloqueando las calles para que pueda pasar todo el colectivo [...] Ese tipo de apoyos es el que, yo como Jesús brindo a Bicitekas A.C. ése sería mi fuerte, apoyo, pues (Chucho).

Muestra una gran solidaridad al apoyar dentro del colectivo para que este siga creciendo y ver a más personas que se suban a la bicicleta.

Ahora presento a Óscar Sandoval, en el medio es conocido como “Wendo”, es instrumentista y trabaja en diferentes hospitales de la ciudad. Llega a Bicitekas A.C. en el año 2010 por invitación de un amigo y con el tiempo se incorporó al colectivo, principalmente se encuentra en la reta [parte final del contingente], me comenta que la función es:

[...] reforzar la parte trasera del grupo, ver que no se quede nadie; las descomposturas, ponchados, cualquier parte, tenemos que ver que siempre que no se quede alguien, porque siempre lo hemos manejado que nunca vamos a dejar a alguien que se nos quede (Wendo).

“Wendo” siempre está en la reta junto con otro compañero que le dicen “Amistad” ellos dos son los que tienen el control de parar o seguir con la rodada.

Seguimos con la reta y ahora toca el turno a “Amistad”, es un señor con una gran historia, él se dedica a recoger cosas de la calle y después las vende en un tianguis. Llegó hace cuatro años a Bicitekas, todo comenzó:

Mira yo llegué al paseo Bicitekas porque me dedico a vender chacharas entonces yo ando en las noches por las calles, en los barrios y un día por la noche vi pasar a varios ciclistas y les pregunté que a dónde iban, si no era temporada de peregrinaciones, eso



es hasta diciembre y me contestaron que “era un paseo y cada miércoles salen a las nueve de la noche del Ángel de la Independencia” y a la semana siguiente ahí estaba (Amistad).

“Amistad” siempre va animando al grupo, gritando, asistiendo ponchados. Me ha mostrado su amistad y todos los compañeros así somos, grandes amigos ciclistas.

Por último, está Iván Sandoval mejor conocido en el mundo ciclista como “Guajo”, es baterista de una banda de rock y tiene cinco años asistiendo y formando parte del colectivo, es [satélite] es el que va viendo que todo el paseo vaya cerrado, que no haya huecos, que todo vaya bien, en medio, adelante y atrás. Su labor es complicada porque va de la punta hasta la reta verificando todo el grupo ciclista. Su llegada la expresa así:

[...] trabajaba los miércoles en la noche en un bar tocando y vi que pasó un grupo muy grande de ciclistas y un día me los encontré por mi casa en Santa María y les pregunté y me dijeron no pues es un paseo que lleva al día de hoy 16 años, en aquél tiempo llevaba 11 y este y dije wow está súper bien, dejé de trabajar los miércoles y empecé a venir, realmente es un paseo que me ha dejado un chorro de experiencias, muchísimos amigos que creo que es lo que más valoro del paseo (Guajo).

Todos los compañeros muestran que al ingresar al colectivo han encontrado grandes amistades, sus mejores amigos están en Bicitekas A.C.

Asimismo, presento la segunda parte de las entrevistas que realicé a los participantes del colectivo Bicitekas A.C.

Primero Thana de veinticuatro años, licenciada en Comercio Internacional. Asiste a Bicitekas desde hace tres años y además a otro grupo ciclista como “Calaveras y Diablicis”: “Yo llego a Bicitekas por invitación de los compañeros del colectivo “Calaveras y diablicis” ellos son lo que me dijeron que fuéramos a rodar con Bicitekas. Y la verdad está muy padre asistir a los paseos nocturnos con ellos” (Thana).

La otra compañera es Ana González, ella estudia en la UACM la carrera de Comunicación y Cultura. Asiste al colectivo desde hace un año, junto con su novio Armando Iturbide que es otro informante:

Yo llegué a Bicitekas, porque yo estoy en un grupo que se llama “Biciosos del pedal VIP y de otras yerbas” que se reúnen los viernes en el parque Río de Janeiro a las 10 de la noche. Entonces ahí comencé en ese grupo y pues de todos los integrantes que hay y pues te llegan las invitaciones de varios grupos y pues así fue como conocí a Bicitekas (Ana).

Por último, está Marcos Hernández de veintisiete años de edad, Licenciado en Educación Física, lleva aproximadamente año y medio participando en Bicitekas A.C. llega al colectivo por su ex-novia:

Una vez mi chava vio el *facebook*, ah porque ella tiene un amigo que venía antes y él le dijo de la página de *facebook*, ya ella la revisó y ya vimos que era los miércoles y dijimos pues bueno vamos, eso ya tiene como un año [...] Pues ya venimos nos gustó, ahora yo vengo sólo porque ya no ando con ella. Ahorita no me la he encontrado, pero yo sé que en cualquier momento me la puedo encontrar (Marcos).

Las compañeras y compañeros presentados anteriormente, coinciden en su llegada por diferentes amigos e invitaciones al colectivo Bicitekas A.C. disfrutando de cada semana salir a las calles y recorrer el asfalto de la Ciudad de México.

Las 10 entrevistas que se realizaron fueron a dos mujeres y ocho hombres, tanto a integrantes del colectivo, como a las y los participantes del mismo. La transcripción de cada una de ellas se llevó a cabo en el programa *Word 2013*, con la ayuda de una grabadora de voz. La codificación se realizó en la misma plataforma con el uso de colores para categorizar cada elemento de análisis.

De esta forma comienzo con un primer acercamiento a través de la *codificación abierta* donde encontré 60 indicadores, que muestro a continuación:

Accidentes

Coladera

Actitud

Compactos

Amigos	Compañero
Amistad	Comunicación
Apoyo	Conocer
Automovilista	Consciente
Ayudar	Convivencia
Baches	Diferente
Bicicleta	Disfrutar
Bloqueando	Divertido
Bonito	Duda
Cámara de repuesto	Espacio
Camaradería	Estrés
Cansado	Experiencia
Carril	Feliz
Casco	Forma de vida
Chido	Gritar
Ciclismo	Grupo
Ciclista	Guiar
Ciudad	Gusto
Hoyos	Herramienta
Huecos	Reflejantes



Libertad	Rodada
Luces	Rodar
Medio de transporte	Salud
Miedo	Satisfacción
Muy padre	Seguridad
Noche	Temor
Peligro	Tiempo
Ponchado	Unión

Con base en los anteriores indicadores comienzo con la *codificación axial*, ya que se podrá identificar las relaciones emanadas en la primera etapa, antes expuesta. De esta forma el siguiente punto trata de los códigos *in vivo* recabados en las entrevistas en profundidad y más adelante se analizan por categorías cada uno de ellos.

Con lo anterior, se resumen las principales aproximaciones del ritual del ciclismo urbano, presentando algunos códigos y sus categorías de análisis.

Comenzaré con la participación de una rodada nocturna dentro del colectivo Bicitekas, es importante acentuar este proceso porque representa el ritual del ciclismo urbano dentro del colectivo Bicitekas A.C.

## Categoría 1. La participación en el grupo ciclista

Categoría	Códigos	Descripción
<b>Partícipes en el grupo ciclista</b>	Bicicleta Ciclismo Noche	En esta categoría se explica la participación por la cual los ciclistas urbanos asisten al grupo Bicitekas A.C.

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas en profundidad.

La presente categoría se describe al llegar al Ángel de la Independencia cada ciclista con sus bicicletas, portan ciertas luces de múltiples colores, entre ellas son de color rojo [trasera] también las llevan en los pies [color naranja-verde] las de enfrente (en la parte del manubrio) son luces blancas. Al llegar, dejan su bicicleta o bien le dan la vuelta para que quede con el sillín en el suelo, apagan su luces, se sientan y saludan, esperan a que lleguen los demás participantes de la rodada de Bicitekas.

Estando en el recinto se reúnen los integrantes de Bicitekas, para informar a los de primera vez las reglas básicas que son: no rebasar al guía, gritar los baches, los vidrios, los topes, las coladeras todos los peligros que puedan existir. Se menciona el destino y al final gritan: “ponchado en el Ángel, se queda en el Ángel” entre la multitud no se hacen esperar gritos, risas, silbidos, es la emoción que se vive entre todas y todos porque es hora de salir a rodar.

Empiezan a salir los ciclistas, se acomodan sobre un carril alrededor de cuatro bicicletas y deben ir compactos<sup>10</sup> observando al que va a su lado, siempre alerta de los automóviles. Alrededor asisten 150 ciclistas, con bicicletas de montaña, ruta, urbanas, *fixie*, híbrida, entre otras; éstas portan luces de todos los colores, están ubicadas en la

---

<sup>10</sup> Lo que mencionamos es que la gente no vaya tan separada del grupo, o sea que vayamos lo más junto posibles entre ciclistas en una distancia no mayor a treinta a cuarenta centímetros entre uno y otro (Wendo).

parte del manubrio y en la parte baja del sillín de cada bicicleta, otras las traen colocadas en los rines.

La bicicleta es reconocida como una herramienta de compañía para los ciclistas, como se puede observar en el siguiente comentario:

Para mí, bueno ahora ha ido transformando, es como mi compañera, hasta puedo decir que como una buena amiga porque siempre ha estado ahí conmigo, nunca me he accidentado, mis viajes han sido muy buenos y pues uno que siempre está ahí a donde vayas, pues tienes un sentir, tienes un pensamiento, tienes una emoción. Finalmente en donde tu pises ella va estar porque no son cosas separadas, sin una no funciona la otra, entonces para mí la bici se convirtió más que en un juguete, más que un accesorio como para... un deporte o algo por el estilo se convirtió como en una amiga (Ana).

Esta compañía caracteriza a cada ciclista que sale por las calles:

Mi compañera, es mi compañera, ella sabe todo de mí, es que cuando vas pedaleando también es como una plática contigo mismo, tienes tiempo para pensar en muchas cosas y pues es la que sabe todas esas cosas, todo lo que sacas ella los sabe. Es una fiel compañera (Marcos).

El objeto sagrado (bicicleta) es la compañía adecuada para salir a recorrer las calles de la Ciudad de México, cada noche de los días miércoles estarán presentes en cada punto de la urbe.

Ciertos indicadores hacen posible que cada semana se lleve a cabo el paseo nocturno del colectivo Bicitekas A.C.

La segunda categoría es la organización de una rodada nocturna dentro del colectivo Bicitekas A.C., aquí está presente en primer plano la comunicación porque sin ella no se puede llevar a cabo una rodada, siempre están comunicándose de ciertas formas.

Por un lado, con equipos tecnológicos y por el otro, con el cuerpo. El primero se describe de esta forma: “[...] la comunicación es básica con el equipo, pero con comunicación con radio. Sin comunicación prácticamente el paseo está en mucho riesgo de alargarse, de no detenerse a tiempo de una emergencia” (Ángel).



La comunicación entre los ciclistas es importante ya que es una forma de estar comunicando toda circunstancia que pueda acontecer en el recorrido nocturno:

Pues [...] traemos radios de comunicación y a veces cuando fallan los radios usamos el grito no, que es normal y se va pasando la voz, digamos cuando es un hoyo, una coladera la avisamos y se corre la voz en el mismo grupo de ciclistas para que llegue hasta el último, se entere de que hay algo, donde puede tener un percance (Torni).

Se debe estar comunicando los acontecimientos que puedan causar un accidente. Otro punto a destacar es la decisión de la ruta que semana a semana se lleva a cabo en la Ciudad de México, se decreta a través de un grupo en *whatsapp*:

Ah [...] el lunes ahora por *whatsapp* tenemos nuestro grupo, estamos en contacto, alguien dice una ruta, otros dicen otra ruta, ya salen dos o tres propuestas, se vota. Entonces el lunes ya debemos tener la ruta, jamás se avisa porque luego la gente el miércoles no mide sus capacidades piensa que, por ejemplo vamos a ir a Xochimilco y hay personas que dicen o pues está bien lejos mejor no voy. Pues jamás se han avisado, se avisan allá en el punto y mucha gente ya está ahí y se la avientan y se dan cuenta de que si pueden hacer rutas largas (Torni).

El motivo de que no se externe el destino con días de anticipación en las redes sociales, como lo es el *Facebook* o *Twitter*, sino hasta minutos antes de rodar ha sido que un mayor número de ciclistas asistan al paseo nocturno con Bicitckas A.C., sin importar el destino a seguir y que cada vez seamos más rodando en las calles de la metrópoli. Para cerrar este punto es necesario presentar sus propiedades de la presente categoría de análisis con la ayuda de la siguiente tabla:

## Categoría 2. Estructura de la rodada nocturna.

Categoría	Códigos	Descripción
<b>Organización de una rodada nocturna</b>	Comunicación Ciclistas	En esta categoría se exponen las características esenciales y sus consecuencias para llevar a cabo una rodada nocturna.

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas en profundidad.

Ahora bien, esta segunda categoría da origen a la tercera misma que habla de los beneficios del uso de la bicicleta, hasta dónde se puede llegar y qué se puede lograr con ello. El primer punto a seguir es la “salud”, como bien se nota a través de esta aportación: “Y pues sí, la bici te cambia muchísimo también, tu salud, te da muchísima condición” (Chucho). La acción de rodar impacta corporalmente en cada ciclista, es decir, el cuerpo va cambiado, no es estático, todo cambia con el uso de la bicicleta: “Yo también creo que la bici es como una salud cabrón, es que yo me he sentido muy bien desde hace cuatro años. Entonces por eso no lo dejo de hacer, porque me siento bien conmigo mismo” (Torni).

Esta recompensa es significativa para cada ciclista que recorre las calles de la Ciudad de México, porque:

Pues te podría decir que la salud, ¿no? Pero muchos somos... no tan saludables por decirlo de esa forma, somos fumadores, tomamos, pero lo que creo, que te deja una experiencia bien bonita, vivir la vida desde otro sentido, no te vuelves tan monótono, como la gente que a lo mejor camina, que va en transporte. Entonces con la bici conoces nuevas cosas, te puedes meter en lugares que simplemente no puedes hacer en una vida diaria (Marcos).

Es una forma de vida el ciclismo urbano, ya que creas nuevas amistades, nuevas experiencias, toda una travesía ciclista: “¿Para mí qué es el ciclismo urbano?, una forma de vida, una forma de vida. Pues el ciclismo urbano para mí es mi medio de

transporte, mi diversión, pues es mi todo ya, ahora sí ya es mi todo” (Chucho). Se hace hincapié en que puede ser un medio de transporte para disfrutar la ciudad. Y además:

[...] es una forma de vivir es una forma de vida sí y estaría muy chido que muchas personas más lo adoptaran porque de verdad trae beneficios a la salud. Te hace ser una persona más sana físicamente y mentalmente. Entonces lo deberían adoptar será difícil porque estamos acostumbrados a andar en carro, en transporte, no nos gusta caminar, será difícil, pero yo te digo que poco a poco hay más banda que empieza a juntar para un bici y empezar a pedalear (Marcos).

Es una invitación para tomar la bicicleta e ir al trabajo, a la escuela o hacer de ella un uso recreativo, el punto es salir a las calles a manifestarse por ciudades más humanas.

Con todos los elementos antes citados se generan grandes amistades arriba de una bicicleta y asimismo son motivos para que más ciclistas sigan asistiendo al grupo Bicitekas A.C., así como lo refiere el siguiente informante: “ahí me quede empecé a encontrar buenos amigos y me siento muy bien asistiendo, entonces esa es la razón por la que continuamos ahí” (Torni). Asisten semana a semana para encontrarse con sus grandes amigos:

Y realmente es bien chido porque he conocido muchísimos amigos, muchísima gente, muchísimas experiencias que me ha dado este paseo que le debo tanto yo la neta y la gente que viene apoyar y todo también lo hace desinteresadamente porque no ganamos nada, nadie nos paga, no nos dan nada, la satisfacción de salir, rodar [...] (Guajo).

Se van formando grandes amistades, semana a semana, y concuerdo con ellos, he conocido a grandes amigos dentro del colectivo Bicitekas A.C. De esta forma presento los resultados en la siguiente tabla:

### Categoría 3. Beneficios del uso de la bicicleta.

Categoría	Códigos	Descripción
<b>Coexistencia ciclista</b>	Amigos de Forma de vida Salud	En esta categoría se presenta los logros del uso de la bicicleta en el colectivo Bicitekas A.C.

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas en profundidad.

A continuación describo las sensaciones de los ciclistas urbanos dentro del colectivo Bicitekas A.C. Esta última categoría de análisis recaba las emociones de cada ciclista dentro de las rodadas nocturnas del colectivo.

Primero se encuentra la “libertad” de salir a las calles con la bicicleta; demuestran que se pueden recorrer grandes distancias, sin necesidad de subirse a un automóvil o al transporte público, mismo que cada día se muestra más ineficiente: “Bueno qué sientes, pues libertad, andar en bici es sentirte libre, no, estar libre de todo. Sientes emociones distintas, adrenalina, a veces pedaleas sin rumbo, yo creo que así es la vida y sin saber qué es lo que va a pasar” (Marcos).

Esta libertad crea disímiles emociones en cada ciclista que se sube a una bicicleta cada semana:

[...] ser libre es como, se siente algo en tu interior, en tu alma en tu espíritu, no sé cómo se interprete, como algo que no está al alcance de nada, entonces es una felicidad muy grande que nadie tiene el poder de dirigirla, entonces es esa felicidad y esa libertad de sentirse con paz, tranquilo, realmente no le estás haciendo daño a nadie, estás contribuyendo al planeta, no lo contaminas; te olvidas de los problemas que existen sociales, la violencia y esas cosas y pues estas poniendo algo bueno, estas poniendo como tu parte, estás haciendo tu parte, es como esa gratificación en su

totalidad de ser mejor persona. Aparte tienes una vida mucho mejor o sea realmente te hace sentir bien y feliz [...] (Ana).

Genera paz en el interior del ciclista, ayuda a la contribución de una mejora ambiental en el planeta tierra y se expresa en ellos el sentimiento de felicidad que se transmite con la bicicleta. Sin embargo, el miedo está presente antes de salir a rodar por la ciudad, cada ciclista comenta que al inicio, persistía el miedo y el temor de salir, transitar por alguna avenida principal, con el tiempo y el uso constante de la bicicleta estos miedos y temores pueden desaparecer:

Ahí en Bicitekas hay muchos novatos que llegan y dicen es que yo quiero aprender a andar en bicicleta en la calle, pero me da miedo, empiezan a ir a Bicitekas y les empieza a gustar y dicen: “hace un mes que empecé a venir, agarraba la bici pero nada más para ir por las tortillas, no, y ahora que ya empezó a quitarse el miedo, me empezó a gustar más por estar viniendo aquí a Bicitekas, ya me voy al trabajo en bici”, o sea es como compartir el gusto por la bici (Chucho).

En el grupo ciclista se pueden perder los miedos que se tengan al subirse a una bicicleta, se logran combatir poco a poco. Esto se debe a la seguridad que se obtiene a partir de rodar en colectivo, confianza que se va dominando de manera individual en aquellos que experimentaban temor al principio de salir a rodar. Este uso de la bicicleta obliga, sin lugar a dudas, el estar más alerta de todo lo que acontece alrededor de la bicicleta y la ciudad:

[...] te mantiene muy alerta, porque tienes que andar a las vivas de todo, no sabes que va a pasar en la siguiente calle y pues la cuestión es disfrutarlo siempre, sí le pierdes el miedo finalmente a la bici ya sea la bici que traigas eso no es un pacto, mucha gente nos ha dicho “es que tengo una bici de montaña, pero como voy a salir así en la ciudad” es que eso finalmente no importa, puede ser una bici de ruta, de montaña, híbrida, la que tengas, si tú te atreves y sales con eso tienes, con eso ya la tienes ganada (Wendo).

No importa la bicicleta que tengas, sólo es salir a las calles y luchar por un espacio mejor, bonito, amigable, donde se logre convivir con los demás de una manera más

sana y humana: “Bicitekas me ha enseñado eso, que todos podemos hacer una sociedad incluyente y que puede convivir a través de un medio de transporte, tan noble como es la bici” (Ángel).

En suma, esta última categoría se resume en la siguiente tabla:

**Categoría 4. Sensaciones de los ciclistas en la rodada nocturna.**

Categoría	Códigos (propiedades)	Descripción
<b>Sensaciones emotivas</b>	Feliz Libertad Miedo	En esta categoría se perciben las diferentes emociones que logran los ciclistas urbanos en el recorrido nocturno de Bicitekas A.C.

Fuente: elaboración propia a partir de las entrevistas en profundidad.

Recapitulando con estas categorías que se percibieron en la *codificación axial*, daré paso a la parte final de este apartado. Es decir, ahora es el turno de la *codificación selectiva*.

En este apartado se encuentra el proceso de integrar y refinar las categorías antes expuestas hacia las categorías centrales de análisis. Con esto facilito la fase analítica de los procesos comunicativos en el ciclismo urbano dentro del colectivo Bicitekas A.C.

Las categorías centrales explican las variaciones del tema transcendental de la presente investigación. Por lo cual, se reúnen las categorías para formar un todo explicativo, ya que éstas surgen de los datos recabados en el campo.

La primera categoría es **Interacción** relacionándola con los “Participes en el grupo ciclista” se caracteriza por los siguientes puntos:

1. Agrupación de dos o más ciclistas en las rodadas nocturnas.
2. La forma de ir compactos.
3. La distancia entre ciclista y ciclista.

4. Lugares angostos, puentes, pasos a desnivel y la forma de transitar sobre ellos.
5. Convivencia y reunión de los lugares específicos de cada semana.
6. Prácticas significativas, cotidianas y urbanas de la vida social del ciclista.

Los seis puntos antes expuestos, ejemplifican la **Interacción** existente dentro del grupo ciclista.

La segunda categoría central es **Comunicación**, se caracteriza con el nombre de “Organización de una rodada nocturna”, aquí se exponen las características esenciales y sus consecuencias para llevar a cabo dicho proceso.

Para entender este concepto me remito a un ejemplo del ciclismo urbano:

1. La vestimenta de cada ciclista.
2. El tono de voz al comunicar algún obstáculo sobre el asfalto de la urbe.
3. Proximidad entre los ciclistas, las posturas arriba de una bicicleta, las señales que transmiten para dar una vuelta o un alto, el contacto corporal que entre uno y todo el contingente.
4. En ambiente lluviosos afecta la visibilidad y la comunicación [verbal y no verbal].
5. La bicicleta y sus accesorios.

Estos cinco criterios son fundamentales para analizar el proceso comunicativo del ciclismo urbano en la Ciudad de México.

La siguiente categoría hace referencia al **Cuerpo**, uniéndola con la “Coexistencia ciclista” aquí se presentan los beneficios que se crean a partir del uso de la bicicleta en el colectivo.

Los elementos son los siguientes:

1. Cambios corporales por el uso de la bicicleta.
2. Vida saludable.
3. Manifestación corporal.
4. Agilidad en movimientos.



A través del cuerpo se hablará de los beneficios que se pueden alcanzar con el objeto sagrado, que es la bicicleta.

Por último, están las **Emociones** que cada ciclista percibe en el colectivo Bicitekas A.C; se vincula con las “Sensaciones emotivas”, ésta es un parte importante, ya que se refleja todas las experiencias al salir a pedalear en la calles y estar en constante participación dentro del grupo ciclista. Por lo cual sus características son las siguientes:

1. Felicidad
2. Miedos
3. Libertad

En conclusión, estas cuatro categorías (comunicación, interacción, cuerpo y emociones) determinan el contenido analítico de los procesos comunicativos del ciclismo urbano dentro del colectivo Bicitekas A.C.

#### **4.2. Proximidades a las cadenas de rituales de interacción**

Presento el proceso para llevar a cabo el ritual del ciclismo urbano en la Ciudad de México. Primero, es la presencia corpórea de los ciclistas que llegan al punto de encuentro de cada miércoles. Las indicaciones que se dan dentro del grupo ciclista son importantes para todas y todos que comparten las experiencias en las rodadas. Por ejemplo enlisto, nuevamente, algunas sugerencias para rodar:

1. Casco.
2. Guantes.
3. Bicicleta en buen estado (para la seguridad de todos).
4. Luces y reflejantes (importante traer luz, aquí observé la portación de chalecos reflejantes, luces preventivas, traseras (rojas) y delanteras (blancas).
5. Cámara neumática de refacción.
6. Herramienta básica: palancas para desmontar llantas, juego de parches y pegamento, bomba de aire, llaves *allen*, entre otras.
7. Hidratación.
8. Ganas de rodar.



Son los principales puntos para salir a recorrer la gran Ciudad de México y sus alrededores de la cuenca.

Los ingredientes del ritual del ciclismo urbano se caracterizan por las acciones que cada ciclista lleva a cabo dentro del colectivo Bicitekas A.C., mismas que giran a partir del cuerpo y la bicicleta, como elementos principales. Entre las acciones que complementan dicho ritual se encuentran: la experiencia, las rodadas nocturnas, los destinos, entre otras. Siguiendo con Collins, las piezas fundamentales que permiten el ritual es el cuerpo, como bien lo expresa: “El ritual es esencialmente un proceso corporal. Lo que inicia el proceso ritual es la convergencia de cuerpos humanos en un mismo lugar. Hay un rumor, una agitación o como mínimo una conciencia de la mutua proximidad de los cuerpos” (Collins, 2009:79).

Asimismo, Randall Collins (2009) menciona que los rituales de interacción se caracterizan por cuatro factores:

1. Copresencia situacional. Solidaridad grupal, sentimiento de membresía; son los participantes en un determinado momento. Por ejemplo, al llegar los ciclistas al punto de encuentro. Poco a poco se hacen presentes en la hora determinada por el colectivo (21:00 hrs), en el Ángel de la Independencia. Semana a semana, lo llevan a cabo. Se hace el recorrido por la urbe y llegando a otro punto, principalmente, parques:

Procuramos no hacer una ruta una sola en particular, por ejemplo, si ya fuimos hacia el sur, la siguientes dos rodadas ya no serán tan al sur, sino procuramos variar sur, norte, este, poniente, procuramos llegar en un 90% yo creo que a parques a un lugar abierto, a un lugar donde haya algo qué ubicar, qué ver, qué conocer. Lo mismo puedo llegar a un parque x en una colonia, que por ejemplo al quiosco morisco de Santa María la Rivera o al centro de Tlalnepantla, o al centro de Coyoacán, o igual podemos llegarle al aeropuerto, y ya uno sabe dónde poder tener más de 150 bicicletas. También algo que debe existir siempre es un lugar de hidratación, un “Oxxo” en la noche es lo único que encuentras abierto, para la gente

que quiera o pueda comprar algo, lo pueda hacer y esperamos de 20 a 25 minutos en lo que el grupo se prepara para el regreso en la noche (Ángel).

2. Copresencia física. Aquí se hace presente la energía emocional (EE individual), una sensación de confianza, iniciativa para la acción; con la observación participante contemplé que poco a poco llegan mujeres y hombres. Algunos llegan solos, otros acompañados e inician diferentes grupos y conversaciones entre sí. Los integrantes del colectivo comienzan a gritar para dar las indicaciones a los que llegan por primera vez y a los demás compañeros. Por ejemplo:

Buenas noches banda, el día de hoy vamos a ir al norte, a la pirámide de Tenayuca, está un poquito larga la rodada. Pero es plano, entonces va estar chido, un compañero nos va dar un poco de información de una aplicación acerca de la gente que han atropellado, está haciendo un reportaje de primer gola a “Ecobici” y pues está chida la aplicación y ahorita nos va decir un poco más [...] (Guajo).

3. Solidaridad social. Son aquellos símbolos que representan el grupo: emblemas u otras representaciones (íconos, palabras, gestos). Aquí manifiesto los transcurso de las diferentes salidas existentes, porque reflejan rituales de interacción y en efecto de solidaridad, por el apoyo que existe; es mutuo y empático. Se demuestra de la siguiente manera:

Advertir y comunicar la existencia de obstáculos en el camino que representen un riesgo para los asistentes.

Esperar y apoyar a quien tiene una pinchadura, a quien va lento porque ya no tiene fuerza o aire, a quien tiene poca experiencia, a quien no conoce la ruta, a quien va por primera vez, etc. Además el logo representa: “[...] el aura de Bicilopochtli. Guerreros que libran día a día una gran batalla contra los IMECA en el valle de Cochetitlán” (Bicitekas A.C).

4. Los rituales honran lo que se valora socialmente, es decir el objeto sagrado; que es la bicicleta. Cabe mencionar que los «objetos sagrados» se refieren a los “símbolos manejados en la vida cotidiana sin relación alguna con lo religioso, con



lo que se diluye, o incluso se niega estos efectos, la diferenciación de lo religiosos con lo secular” (Beltrán, 2010: 118). Asimismo el espacio público y las calles de la Ciudad de México. En las siguientes fotografías se contempla lo dicho:

Fotografía 1. Copresencia situacional en el Ángel de la independencia.



Fotografía 2. Copresencia física en una plaza pública.



© CARLOS HERNÁNDEZ

Fotografía 3. Símbolos que representan al grupo ciclista.



© CARLOS HERNÁNDEZ

Fotografía 4. Objeto sagrado: la bicicleta.



Inicio con la importancia del acercamiento etnográfico que realicé durante tres meses en las rodadas nocturnas del colectivo Bicitekas A.C<sup>11</sup>. Me fui incorporando al campo de acción desde el mes de febrero de 2015<sup>12</sup>, a lo largo de este tiempo, residí en los paseos noctámbulos de cada miércoles en el colectivo Bicitekas A.C. que cada semana se llevan a cabo en el Ángel de la Independencia a las nueve de la noche para salir a recorrer y disfrutar los alrededores de la Ciudad de México.

#### **4.3. Procesos comunicativos en el paseo nocturno del colectivo Bicitekas A.C.**

Empezaré con la salida de casa que es aproximadamente a las 20:15 hrs. de cada miércoles. Me alisto para salir con mi bicicleta e irme directo al punto de encuentro, antes expuesto. El camino es un poco peligroso porque me encuentro con baches, vidrios, todos estos obstáculos hay que sobrepasarlos, si no puedo sufrir un accidente o una pinchadura en la llanta. Alrededor de una hora recorro el asfalto para llegar al sitio.

---

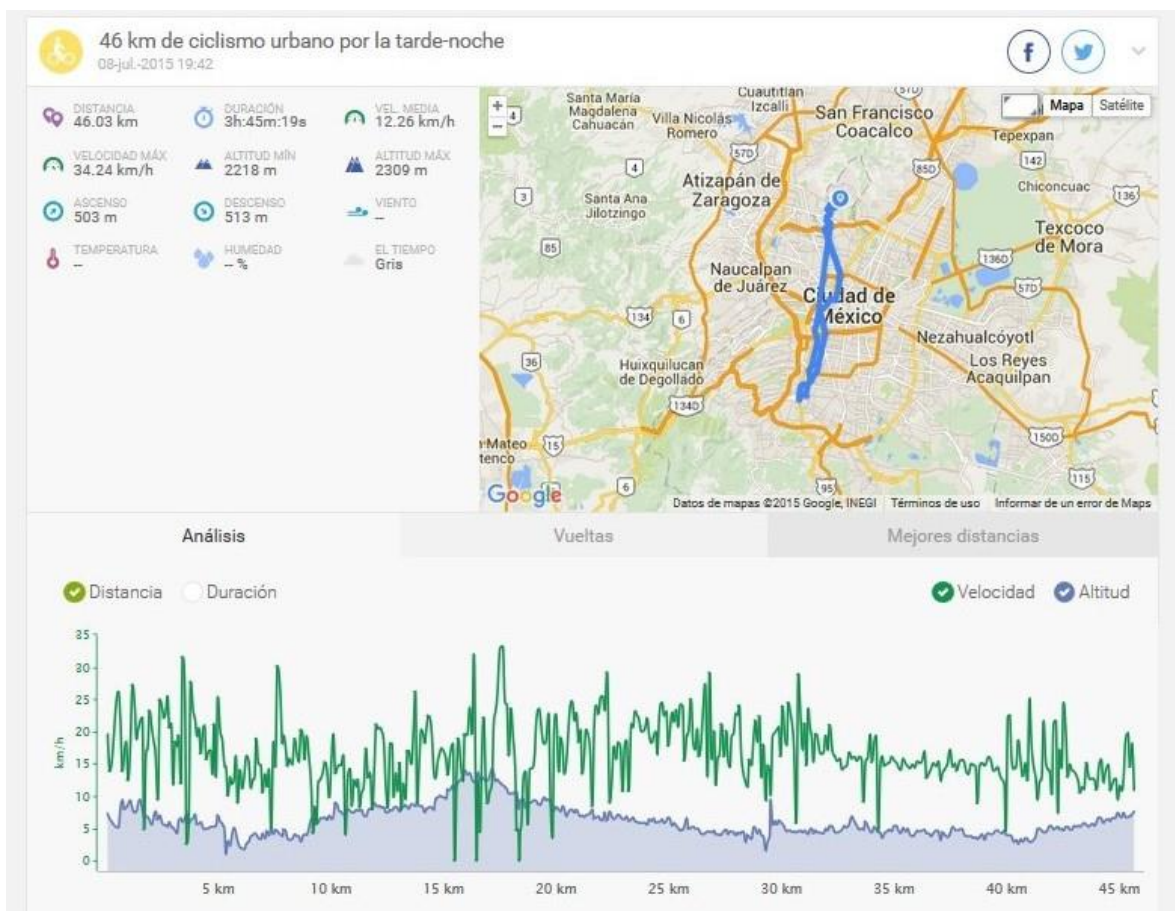
<sup>11</sup> Durante los recorridos utilicé una aplicación denominada “Endomondo” me sirvió para ver las distancias, la duración, el ritmo, las subidas, los descensos, en las rodadas nocturnas.

<sup>12</sup> Mi participación dentro del colectivo es desde el año 2014.

Los recorridos que he realizado junto con el colectivo tienen una distancia de 16 hasta 50 kilómetros sobre el asfalto y se va a una velocidad de 14 km/h aproximadamente. Dichas medidas las obtuve a partir de una aplicación llamada *Endomondo*, registrando el recorrido en su totalidad, señalando distancia y velocidad lograda.

Un ejemplo del uso de esta aplicación, es cuando el día 08 de julio de 2015 se realizó la visita al estadio de Ciudad Universitaria para incorporarnos en un área verde. Ruta que represento en la gráfica 2, la cual refleja el trayecto que hago de mi domicilio particular al Ángel de la Independencia y después al parque al que llegamos y de regreso a mi hogar con un recorrido de 46.03 km. con una duración de 3h: 45m: 19s. En la siguiente gráfica se contempla un recorrido nocturno:

**Gráfica 2. Recorrido nocturno en bicicleta**



Fuente: elaboración propia a partir de la aplicación "Endomondo".

La anterior gráfica muestra un recorrido nocturno junto con sus alcances que se tiene al recorrer las calles de la Ciudad. Por ejemplo, se expone el kilometraje, la distancia, la velocidad, la duración del recorrido.

Ahora bien, estando en el recinto observo y van llegando demasiados ciclistas [aunque el número de asistentes depende del clima, principalmente con la lluvia habrá menor afluencia de ciclistas]:

Hay menos participantes, pero no se deja de rodar, o sea están 5, 10, 15 ó 20 no se deja de rodar a diferencia de otros grupos que hay lluvia y cancelan la rodada, Bicitekas no, aunque rodemos tres cuadas con lluvia, pero rodamos y es algo que históricamente se ha hecho (Ángel).

A pesar del clima nunca dejan de rodar, siempre estará alguien quien decida salir bajo la lluvia:

Regularmente cuando llueve van 50 personas o hasta 80 y eso es porque hay lluvia, porque está muy mojado el piso, ¿no? Pero, por ejemplo, este miércoles que pasó, éramos unos 200 y a veces han ido más hasta 250 o 300 personas, o sea ir cuidando 300 personas entre 10 o 11 personas sí está algo complicado (Chucho).

He asistido cuando se presenta este tipo de pronóstico, hay más peligros: “por ejemplo hay semanas que no ocupo la bici para nada, por la lluvia más que nada porque es muy peligroso luego andar con lluvia” (Chucho). Además, se debe estar más alerta por los baches y hoyos que hay en la ciudad, por lo cual la asistencia es menor, ya que llegan alrededor de 20 a 30 ciclistas al punto de encuentro. Por otro lado, un día sin lluvia llegan a asistir cerca de 80 a 100 ciclistas o hasta 200.

Más tarde, se forman grupos de amigos en la columna del recinto, aquí está presente la interacción, porque la existencia de la comunicación depende de la realidad que expresemos, nuestra interioridad hacia lo demás, de esta forma se crea una comunicación interpersonal, relacionándola con el intercambio de expectativas y perspectivas de la construcción social, nuestro mundo de vivir. “Así, la comunicación es

fundamental en toda relación social, es el mecanismo que regula y que, al fin al cabo, hace posible la interacción entre las personas” (Rizo, 2009: 196).

Aproximadamente a las 21:35 horas, comienzan las indicaciones por parte de “Guajo” dirigidas hacia los participantes que llegan por primera vez al grupo:

La gente que viene por primera vez, bueno les voy a dar indicaciones muy básicas, vamos a mantener una distancia considerable entre las bicis, vamos a mantener al grupo lo más compacto que se pueda, no dejen huecos, porque los automovilistas creen que por ahí pueden pasar. Si ven que vamos a pasar un semáforo en rojo, no se paren, nosotros vamos bloqueando las calles, para que pasemos, si vamos compactos los coches no se meten entre nosotros. En la retaguardia va ir “Tavo” él es el último, no se vayan atrás de él, porque él es el que nos avisa, si tiene cualquier falla mecánica, se les poncha la llanta, se les zafa la cadena, avísenla, grítenla, para que paremos, arreglemos el problema y le sigamos. En la parte de adelante el guía va ser “Torni”, no se vayan adelante de él, porque es el quien se sabe la ruta, si van adelante y en una de esas se le ocurre dar una vuelta, los podemos perder o dejar. La mayoría del grupo regresa, pero si en el camino les queda su casa o en el camino se quieren desviar avísenos, gracias ya nos vamos, para que no digan que los perdimos o los dejamos... Revisen sus bicis, porque: ¡Ponchado en el Ángel, se queda en el Ángel! (Guajo).

Diez minutos después salimos con los demás compañeros, cada uno de nosotros agarramos nuestras bicicletas y salimos poco a poco para incorporarnos en la avenida, se perciben bicis de diferentes estilos, algunas de montaña, otras de ruta, urbanas, *fixie*, entre otras. Encienden sus luces, principalmente, blanca [delantera] y roja [trasera]. No importa la bicicleta que tengas el punto es salir a rodar. Bicitekas A.C, se caracteriza por ser un grupo que integra a todas las personas que quieran subirse a la bicicleta:

Bicitekas es uno de los grupos más integradores que hay, así lo definiría, porque Bicitekas puedo decir, si trabajas, no trabajas, si tu bici está vieja, nueva, que ruedas es lo importante, y si tienes un oficio, si no tienes un oficio, si eres carpintero, si eres abogado, si eres albañil, si eres estudiante, si no eres estudiante, si no sabes leer, si tienes bonita letra, mala letra, si eres vegano si eres carnívoro, no importa, la verdad no importa. Con que vayas ahí y te guste la bici eres bienvenido (Ángel).

El colectivo no excluye a ningún género, se percibe cuando llega cada ciclista y se une con los demás, hay una gran convivencia y emoción en cada uno y esto se representa al contemplar las bicicletas que lleva cada individuo, por ejemplo, la marca, el peso, los componentes que trae cada objeto sagrado. Se van formando grupos en parejas, otros son de tres hasta ocho personas por cada grupo que se encuentra en el recinto.

Con lo anterior expuesto es pertinente iniciar una aproximación al proceso comunicativo, acercándome en primera instancia a la comunicación, que proviene de la voz latina *comunicare*, que significa intercambiar, compartir, poner en común las acciones de un ser con otro ser: “Es sabido que la comunicación puede entenderse como la interacción mediante la que gran parte de los seres vivos acoplan sus conductas” (Rizo, 2009: 191), es un tipo de sistema abierto para que se den las interacciones por supuesto, siempre y cuando éstas se encuentren en un contexto determinado: “La vida cotidiana es el lugar de las interacciones: el sujeto en su historia, en su contexto, en un tiempo y en permanente relación” (Uranga, 2007: 13).

Con la interpretación presentada de comunicación, hago hincapié en el uso de comunicación humana: “expresa fenoménicamente la exterioridad del cuerpo en las prácticas humanas cotidianas de carácter individual o colectivo pero esas prácticas son lenguajes —verbales o no verbales— que expresan su interioridad” (Corral, 2009: 19). Esto sirve para ejemplificar y entender la descripción de los procesos de comunicación corporal dentro del paseo Biciteka.

Entonces, puedo decir que la comunicación se dilucida, en términos del uso del lenguaje verbal y además el no verbal. Este último tiene su alcance en la investigación por el uso del cuerpo, las expresiones corporales y la vestimenta, del mismo modo, comunica. Por lo tanto, los elementos esenciales del proceso comunicativo, se enlistan de la siguiente manera:

- 1) Nuestra apariencia (rasgos físicos, ropa). Por ejemplo en el ciclismo urbano es necesario estar en comodidad, ya que son trayectos largos:

[...] ya entrando al grupo y todo, tuvimos más bien más como necesidades, equiparnos con luces, equiparnos con los timbres, equiparnos con cosas de

seguridad, que los chalecos, ropa más cómoda, porque si eran como paseos de batalla, paseos largos ir hasta la herradura que esta por Santa Fe, ir a Xochimilco, ir a CU, de las más largas que hice aquí en la ciudad fue al cerro del Chiquihuite o cosas así, entonces más bien era una necesidad y entre mayores equipamientos tendría pues mejor sería mi paseo [...] (Ana).

- 2) Cómo hablamos (tono de voz). En los recorridos percibí gritos, por un lado de alegría y por el otro es para ir comunicando todos los obstáculos, por ejemplo:

Son las indicaciones que se dicen al inicio del paseo Biciteka, si hay algún hoyo debe gritarlo ¡hoyo del lado derecho! O igual cuando va el guía da una vuelta y encuentra una zanja, luego, luego avisa por el radio tengan cuidado al dar la vuelta aquí en Eje 3 y Monterrey, porque hay una zanja, no y de igual manera cuando lo avisa el guía por el radio grita a todos ¡zanja! Y ya todo mundo va gritando, zanja, zanja, zanja, zanja, se va corriendo toda la voz, así es como evitamos muchos accidentes, porque luego, una vez si nos pasó estaba muy oscuro y veníamos bajando de Centenario, veníamos por 5 de Mayo por la liga Maya, algo así, y un señor se cayó, porque estaba muy oscuro y el señor no traía luces, entonces no vio el hoyo y se cayó y sí tuvo un accidente bastante grave, tuvo que ir la ambulancia ahí, sí se dio un buen golpe, es porque también luego no ven los hoyos o no los gritan (Chucho).

- 3) Cómo nos movemos, cuando estamos solos y cuando estamos con otros (gestos, posturas, miradas, expresiones faciales, contactos corporales, proximidad). Los movimientos se expresan:

No, pues obviamente el parar la mano derecha cerrada, el puño cerrado más bien, indica que vamos a parar, derecha- izquierda, obviamente o cuando indicas hacia abajo para que alguien se fije que hay una coladera abierta o tope, le estas avisando al de atrás que movimientos hay, no (Torni).

Otro ejemplo es:

Los básicos, que todos conocen como ciclista, vuelta a la derecha (agitar la mano derecha o la izquierda), puño en alto (es alto), es muy gráfico, aunque mucha gente tal vez no lo reciba eh, alzas la mano y medio lo alcanzan a ver en alto. Pero ahí la comunicación es básica con el equipo, pero con comunicación con radio. Sin

comunicación prácticamente el paseo está en mucho riesgo de alargarse, de no detenerse a tiempo de una emergencia. Ya no decimos en las últimas dos rodadas de comunicación por falta de radios, los radios se nos quedan a veces y como es un grupo que nos vemos una vez a la semana, si falta el que lleva los radios, pues ya molesto al resto del grupo. Se supone que todo el staff debería llevar radios, pero no es así. La comunicación básica es entre la punta y la reta, pero los de en medio también tienen que llevar comunicación (Ángel).

4) Cómo el ambiente (la disposición del mobiliario, la temperatura, otras personas, ruidos, etc.) actúa sobre los interactuantes y al mismo tiempo es afectado por ellos. La misma lluvia cambia el panorama de cada ciclista que asiste a la rodada nocturna del colectivo Bicitekas A.C:

[...] si está lloviendo se rueda, o sea obviamente van menos gente que no le gusta rodar en la lluvia pero hay mucha gente que ya con su impermeable dispuestos a rodar en lluvia. Llueva, truene o relampaguee el paseo no se detiene (Guajo).

Si bien la lluvia vuelve las calles más peligrosas para el ciclista, no tiene por qué impedir que rueda. Hay que redoblar las precauciones, por su puesto, y usar muchas luces y reflectores. ¡Pero ojo con los charcos! Estos, con frecuencia, esconden baches capaces de tirarte con todo y bicicleta [...] Debes evadirlos si no sabes con absoluta seguridad que no esconden baches. Y para hacer esto debes avanzar len-ta-men-te y con los ojos pegados al pavimento, sin dejar de fijarte en el tránsito [...] Cuando salgas bajo la lluvia también podrás emplear un impermeable que cubra tu ropa, porque las llantas levantarán cuanta mugre haya en la calle, en la forma de un lodo viscoso bastante repulsivo por cierto (Cohen, 2014: 46-47).

Para entender estos puntos me remito a un ejemplo del ciclismo urbano.

En los recorridos nocturnos, las señales básicas corporales son importantes, porque está presente la comunicación con todo el grupo ciclista y además con el automovilista. Por ejemplo, en el *Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México* (2011) se explican las señales básicas que se utilizan con las manos. En la siguiente imagen

ilustra las señales que todo ciclista debe hacer en los recorridos por la Ciudad de México.

**Imagen 1. Señales básicas con las manos**



Fuente: *Manual del Ciclista Urbano de la Ciudad de México* (Carreón, et.al. 2011: 43).

Asimismo, existen ciertas recomendaciones que nos ayudan a concebir el proceso comunicativo en el ciclismo urbano, las cuales presento a continuación:

- Vuelta a la derecha (versión europea): extiende el brazo derecho hacia la derecha. Esta versión obedece al sentido común, pero puede ser poco visible para los autos que se acerquen con velocidad por la izquierda, debido al ángulo reducido. No obstante, funciona para los ciclistas que estén detrás de ti.
- Vuelta a la derecha (versión de Estados Unidos y Canadá): levanta el brazo izquierdo en un ángulo recto (90°). Esta es la versión oficial [...]



- Pero yo agregaría que se puede levantar y bajar el codo unos 5 o 10 centímetros (sin deformar excesivamente el ángulo recto) y hacer énfasis con la mano izquierda.
- Vuelta a la izquierda: extiende el brazo totalmente a la izquierda. Si quieres, puedes hacer que la mano *aletee* un poco para llamar la atención, pero el brazo debe quedar bien extendido hacia la izquierda.
- ¡Alto!: la señal oficial indica que debes extender el brazo izquierdo y bajarlo desde el codo, en un ángulo de 90°, con la palma orientada hacia los vehículos detrás de ti (Cohen, 2014: 196-197).

La comunicación corporal es básica dentro del recorrido nocturno, porque “El cuerpo, es decir, cualquier humano, más allá de la palabra, tiene un lenguaje no sonoro, pero cargado de sentido. Con él habla para negar y sustituir, contemplar y reforzar, contradecir o refirmar el lenguaje verbal o no verbal propio y el del otro cuerpo” (Corral, 2009: 83).

El cuerpo se compone por las manifestaciones corporales en una determinada sociedad (Goffman, 1991), esto se refiere a las relaciones sociales (estructura social) donde el cuerpo funciona como referente al cual se le asignan significados, en otras palabras, “es tanto objeto al que se le atribuyen significados y agente que produce sentido, con sus movimientos, sensibilidades, hábitos y técnicas corporales” (Sabido, 2010: 7). Estas construcciones sociales del cuerpo están atravesadas por el sentido. “Es aquí donde se vuelve pertinente una concepción del cuerpo desde una perspectiva de ciencia social en general y sociológica en particular” (Sabido, 2007: 210).

Por lo tanto, el cuerpo, siendo entidad viviente, con funciones muy articulares genera una interacción constante con sus semejantes y el entorno que lo rodea (Castañeda, 2011). Así, el “orden de la interacción” se refiere a las expresiones en sí y se manifiestan por los marcos de sentido, entre cuerpo, emociones y procesos cognitivos. Es un “estandarización de la conducta corporal y vocal mediante la socialización, que confiere a tal conducta o a tales gestos, si se prefiere a una función comunicativa especial” (Goffman, 1991: 176).



Los significados atribuidos a los gestos, vestir, movimientos, y gestos más organizados (rituales corporales) como los saludos o las despedidas, confirman o destruyen expectativas de acción de las personas. De manera tal que la interacción se convierte en un recurso de sentido destacable para poder descifrar el cuerpo del otro (Sabido, 2010: 8).

Esto es, los gestos relativamente conscientes que puede hacer un individuo con todo el cuerpo a fin de dar datos claros, estos son los que puede disponer cualquiera que se halle en una situación determinada y que se ocupe de percibir al otro individuo. Es una interpretación corporal de su posición a los acontecimientos que se estén desarrollando (Goffman, 1971). “Así, el cuerpo es fundamental en la manera en que se construye el curso de una interacción determinada, pues nuestro cuerpo acarrea siempre ciertas señales” (Sabido, 2007: 219).

En este contexto, se puede citar la experiencia de un bloqueador de cómo se comunica con el automovilista, para que todo el contingente pueda transitar seguro y no tener ningún percance en los ejes viales de la ciudad:

[...] un bloqueador siempre debe traer buenas luces, señales de disminución de velocidad o alto, disminución de velocidad es en caso de que agarremos un carril y se deje un carril para los carros y señalizarles por donde se puede pasar. ¿Cómo son esas señales? – Por ejemplo, si vamos en calzada de Tlalpan, los que vienen acá muy rápido [*señalizó con su mano el lado izquierdo, relacionándolo con los carriles de alta y media*] y entonces agarramos un carril tú te paras del otro lado más allá de donde va salir el grupo para avisarles a los carros que le bajen de velocidad y se vayan haciendo hacia su carril de la izquierda [*nos muestra las dos manos extendidas con un movimiento hacia abajo, simulando y diciéndoles a los automovilistas que vayan disminuyendo la velocidad*] o si de plano agarran los dos carriles, nos paramos a la mitad de los carriles o dos bloqueando y nada más se le hace la señal de alto [*mano extendida al frente*] (Chucho).

Este acercamiento comunicativo se contempla desde la perspectiva del bloqueador, porque ellos son los que van abriendo el paso, brindan la seguridad al cruzar las calles o las avenidas más importantes de la urbe. De esta manera se puede pedalear de una forma segura y amigable con los usuarios del automóvil.



Otro movimiento corporal es cuando existe un obstáculo (por ejemplo un tope vehicular) la señal a utilizar es:

Cuando vienes con alguien que sabe las señales y vas a pasar un tope pones siempre tu mano atrás (a la altura de la cintura) como en una forma de péndulo, eso indica que hay un tope o que hay un desnivel en la calle para qué, para que sigas avisando (Wendo).

El mensaje se va trasladando desde quien lo menciona hasta parte trasera del grupo ciclista. Asimismo, hay un mayor grado de comunicación para gritar los baches, los hoyos, los topes, todo se debe de gritar y estándolo comunicándolo al que viene atrás, “si ves un hoyo, coladera, charco, tope, vidrios, cualquier cosa la grites, para evitar que un compañero se caiga, se ponche, daños a la bicicleta o un accidente, ésas son las indicaciones básicas” (Chucho) que todo ciclista debe saber.

Los contactos corporales son un vehículo de manifestaciones emocionales, porque: “La presencia corpórea facilita que los humanos copresentes capten sus respectivas señales y expresiones corporales; que compartan igual ritmo y se abismen en movimientos y emociones recíprocos” (Collins, 2009: 92).

Cada uno de los anteriores puntos, expresan el funcionamiento de la interacción comunicativa: “La sociedad y la cultura deben su existencia a la comunicación. Es en la interacción comunicativa entre las personas donde, preferentemente, se manifiesta la cultura como principio organizador de la experiencia humana” (Rizo, 2009: 192). Es de suma importancia, hacer uso del término comunicación corporal ya que se articula en las cadenas de rituales de interacción, para la investigación de los procesos comunicativos en el ciclismo urbano, en el colectivo Bicitekas A.C., porque la comunicación con el cuerpo humano es primordial, se hace uso de lo verbal y no verbal en la comunicación humana.

Finalmente, en la comunicación “se comparten no sólo ideas, pensamientos y razones por medio de signos verbales o palabras, sino también emociones, sentimientos y afectos por medio de recursos no verbales” (Corral, 2009: 138).



Con respecto a la estructura de la rodada nocturna conformada por los integrantes de Bicitekas A.C. se caracteriza, intrínsecamente por tres partes fundamentales:

Ante todo, se encuentra el guía, es el que propone la ruta<sup>13</sup> un par de días antes del esperado miércoles, define los tiempos, la velocidad, la ruta que se debe seguir y las vías alternas que hay que transitar. En segundo lugar se encuentra la reta, sin reta no puede haber precisamente guía, porque la reta es quien va marcando los modos de atención del grupo en la calle, es decir, cuando la reta concibe que el grupo está muy alejado, en automático empieza a comunicarse con la punta (guía) y en efecto el grupo se compacta en ciertos momentos de la rodada y de esta forma no se extiende el contingente a más de 600 ó 700 metros. Por último, son los bloqueadores y el satélite, que son los que nos van dando seguridad al atravesar avenidas importantes, los que nos brindan seguridad para compactar al grupo, los que van identificando alguna anomalía, algún caído y/o alguna descompostura. Ésta es la parte de cómo se compone la logística del paseo Biciteka. Cabe aclarar que dentro del grupo, el satélite es:

[...] el que va en medio y a lo largo del paseo, identificando todo lo que puede ser motivo de un atraso en la rodada, muchas veces no alcanzamos a identificar todo lo que hay al principio y al final del grupo y el satélite es el que nos ayuda, son nuestros ojos a la mitad del paseo (Ángel).

Cada uno de ellos es importante, su función puede cambiar, no es homogénea, sino varía semana a semana, todas las funciones que llevan a cabo los compañeros son significativas para llevar a cabo el paseo Biciteka. La comunicación que hay entre ellos es a través de radios, deben estar comunicándose en todo momento, por ejemplo:

El guía meramente va hasta adelante, va viendo que, por radio va comunicándose con la reta, que todos vengán bien que no haya ningún problema; la reta lo que hace es que nos avisa si tiene algún problema y va tratando de cerrar al grupo, va empujando para que todos vayamos compactos y no haya ningún problema (Guajo).

---

<sup>13</sup> Esta decisión se toma a través de un grupo en *whatsapp*, todos los lunes a primera hora proponen diferentes rutas y caminos a seguir, son alrededor de tres o cuatro opciones, se decide con la votación de cada uno de los integrantes de Bicitekas, y el que gane debe guiar la ruta porque él la propuso.



El estar compactos a lo largo del recorrido es importante hacerlo, porque si no estaremos dando el espacio suficiente para que los automovilistas puedan provocar un accidente al ciclista, por algún hueco que dejemos, por eso es nuestra responsabilidad ir compactos, es decir:

Lo que mencionamos es que la gente no vaya tan separada del grupo, o sea que vayamos lo más juntos posibles entre ciclistas en una distancia no mayor a treinta a cuarenta centímetros entre uno y otro. ¿Por qué?, porque si tú vas dejando huecos el automovilista va a ver el lugar, va a decir ahí viene un grupo y el grupo viene atrás yo como voy a dar vuelta en ese huequito me meto y empieza a causar, que el grupo se separe, se divida y nos pueda causar un accidente, por eso siempre recomendamos que vayamos lo más compactos posibles, para qué, para que no perdamos esa cadencia del grupo y podamos avanzar más rápido (Wendo).

Aquí, se muestra la interacción que hay entre ciclista y ciclista, “mediante la que gran parte de los seres vivos acoplan sus respectivas conductas frente al entorno mediante la transmisión de mensajes, signos convenidos por el aprendizaje de códigos comunes” (Rizo, 2009: 340). En la rodada nocturna si vamos compactos podemos estar tres a cuatro ciclistas, vamos a una velocidad constante y el contingente pueda transitar sin ningún problema. La sincronización rítmica ocurre cuando los ritmos corporales de los participantes coinciden y por lo tanto si existe una mayor sincronización, más solidaridad grupal resultará (Collins, 2009).

Ahora bien, una parte interesante en las rodadas es cuando algún individuo se le poncha su cámara, o mejor dicho un “ponchado”. Me preguntaba, qué sucede, la respuesta es muy clara, y se ejemplifica de la siguiente manera:

[...] es uno de los grupos que generalmente no te abandona, si tienes ponchados, si se te zafó la cadena, cualquier falla mecánica que tengas nos paramos, arreglamos sin problema y nos subimos, mucha gente se desespera mucho en Bicitekas porque nunca les ha tocado poncharse, el día que se ponchen van a ver que es bien chido que te espere la banda a que te arregles y que te sigas y que no te dejen ¿no? ha habido, yo he oído muchos comentarios de otros grupos ciclistas que si te ponchas y no traes tu

herramienta o no traes nada pues “nos vemos allá, ya sabes dónde estamos, ahí te ves” entonces es una de las cosas que me han gustado mucho de Bicitekas (Guajo).

Si hay cierta desesperación cuando hay un “ponchado”, por ejemplo una compañera menciona que:

[...] salimos casi al cuarto para las 10. Después salimos, y luego, luego, como a los cinco minutos ¡ponchado! Entonces, así como que te quedas ¡Aaah! Nosotros ya estábamos muy desesperados, no. Ya de ahí parcharon su llanta, salimos otra vez, y pues ya el paseo estuvo bien rápido (Thana).

Sin embargo, la espera refleja un lazo de solidaridad y convivencia mutua en el recorrido que se llevan a cabo cada semana. “Los grupos bien asentados tienden a emplear repetidamente sus símbolos colectivos en sus RI, y en estos se recargan de sentimientos de solidaridad; símbolos e interacciones se trenzan a lo largo del tiempo” (Collins, 2009: 205). En mi caso se rompió mi cadena, esa vez, llegaron otros dos integrantes de Bicitekas para auxiliarme, se comunicaron con los demás (por la vía de radios) mencionando que se había roto una cadena:

No se puede hacer nada, porque está muy corta, y si cortamos no se podrá solucionar. Nadie tiene eslabones de cadena, hasta aquí quedará tu viaje, debes comprar una nueva cadena, porque si un eslabón ya se rompió los demás continuaran rompiéndose, puedes ir a Casa Bicitekas, para solucionar dicho problema, tendrá que ser el día de mañana, hoy deberás irte a tu casa en metrobús” (Guajo).

Mostraron una gran solidaridad para poder componer mi cadena, no pudieron hacer más, no tenían el repuesto para hacer dicha reparación.

Una semana después me ofrecieron una disculpa por no haber podido reparar mi cadena, “siempre que existe un accidente lo solucionamos, en este caso no fue así” (Amistad). Por ejemplo, solamente hay dos sucesos por los cuales dejaremos de rodar el primero de ellos es [cadena rota] y el otro [tijera rota] éstos son los motivos por los cuales dejaremos de rodar, y desafortunadamente debemos irnos ya sea en taxi, carro, o algún otro vehículo que nos puede dejar en nuestras casas, mientras tanto no se puede hacer más en este tipo de percances en nuestra bicicleta. Aquí es cuando



conozco a más personas entre ellos está “Amistad” él vive por mi casa, así que desde ese día salimos juntos todos los miércoles.

Cuando el grupo es mayor de 100 ciclistas, la rodada es más intensa, muestran colectividad, por ejemplo, cuando una persona está cansada o rezagada se “remolca” sirve para que no se queden atrás:

[...] las personas que van rezagadas o van cansadas, las vas remolcando, eso también ya me ha tocado hacer... Tú vas pedaleando en tu bici sólo agarras el manubrio con una mano bien (ya sea izquierda o derecha), y con la otra vas empujando a la persona de la espalda, y nada más le dices a la persona que no pedalee, porque si vas pedaleando y va pedaleando la otra persona, te puedes caer y de hecho, ya me pasó una vez un accidente (Chucho).

Se debe tener cuidado a la hora de hacer este procedimiento ya que se puede provocar un accidente a los demás ciclistas del contingente. La ayuda es mutua con todas y todos los que asisten a la rodada nocturna de Bicitekas A.C., pues la co-presencia física facilita que “los humanos copresentes captan sus respectivas señales y expresiones corporales; que compartan igual ritmo y se abismen en movimientos y emociones recíprocos; que signifiquen y corroboren su coincidente foco de atención y, por tanto, la existencia de un estado de intersubjetividad” (Collins, 2009: 92-93).

Continuando con la contemplación de la rodada nocturna, a lo lejos se escuchan gritos y chiflidos una alegría y emoción, esto es porque se comienzan a entrar a un paso a desnivel, aquí la bicicleta toma un gran impulso, una velocidad mayor, y además la iluminación de los bajo puentes es muy brillante y podemos vernos todos, mucho mejor a ir rodando en una avenida con poca luz. Contemplo grandes sonrisas, muestran felicidad, esos gritos pareciera que son de libertad:

Pues es mucha emoción, porque eso sí es lo padre de ir con contingente no, como somos muchos pues como que cada quien lleva su onda y se hace como un relajo excesivo porque como eso de los puentes creo que en general nos emociona a todos, el ruido, la porra o lo que sea que estén haciendo es como la emoción (Ana).



Posteriormente, al subir es el cambio de velocidad, se escucha que van transmitiendo: ¡cambio de velocidades! Nos volvemos a incorporar al asfalto plano, nuevamente gritan ¡bache!, más adelante ¡hoyo! Avisan cualquier situación que estén pasando, ya sea una pinchadura, cadena rota o algún otro percance, además mencionan si hay algún bache, una coladera rota, todo lo que vayan observando se está comunicando de ciclista a ciclista, para que no haya ningún accidente.

En los recorridos se pedalea alrededor de una hora aproximadamente para llegar a nuestro destino que siempre será sorpresa: “lo divertido de esto es que no sepas a dónde vas, siempre es una sorpresa llegar ¿no? o sea la idea es rodar no a dónde vas” [...] (Guajo). Cuando se llega al punto de encuentro, aquí empiezan a acomodar sus bicicletas y estar con sus amigos, se forman grupos de más de tres personas hasta diez, son alrededor de ocho a nueve grupos. Por lo regular se llega a un parque o un área verde, en el sitio todos, muestran una convivencia al estar con los demás ciclistas:

Me gustan los recorridos o sea me gusta pedalear con tantos, está padre. Me gustan las rodadas largas, los intermedios, y después el regreso ya altas horas de la madrugada ya casi no hay carros [...]. Y acá pues hablar con la banda, igual mucha banda fuma yerba, la yerba y la bici hacen amigos (Marcos).

Al estar arriba de una bicicleta se crea una gran felicidad en cada ciclista, se ve en sus rostros, se contempla cuando salimos por las calles, por lo cual me refiero a la efervescencia colectiva “que es un estado momentáneo, pero sus efectos perduran cuando se incardinan en sentimientos de solidaridad grupal, símbolos de objetos sagrados y EE individual” (Collins, 2009: 58), lo expresan así:

¡Feliz! La palabra es feliz, libre me siento tan especial, yo creo que lo definiría así, porque cuando tú te subes, tú te das cuenta de lo que puedes hacer estando en dos ruedas las distancias que puedes recorrer en poco tiempo, es cuando percibes que las distancias que tal vez no son largas, que son cortas. Lo primero que sale está en ti y es la negación, antes de conocerlo, antes de rodar. Creo que la bicicleta ha ensañado a romper muchos paradigmas que está muy lejos, es lo primero que te dicen, Coyoacán está muy lejos, Xochimilco está muy lejos, Tlalnepantla está muy lejos. Yo creo que me siento feliz andando en bici (Angel).



En el lugar se está alrededor de 30 a 45 minutos para regresar a nuestro destino, algunos regresan al Ángel de la independencia, otros a sus casas, porque en el camino se pueden desviar, varía el sitio a donde lleguemos, regularmente cuando las rodadas son hacia el sur, llega menos ciclistas al recinto. Sin embargo, cuando los paseos son hacia el norte de la ciudad, la mayoría regresa, porque la clase social que asiste al paseo Biciteka, la mayoría es clase media, media-alta, lo podemos percibir por su bicicleta o vestimenta, por ejemplo las marcas que portan son Trek, Scott, *Alubike, Quintana Roo, Specialized, Aventón*, y otras como *Benotto, Mercurio*<sup>14</sup>, entre otras.

Con base en lo anterior, se encontró que el indicador de la “experiencia” es el que refleja en qué momento llegan y hacia dónde se dirigen semana a semana por la noche:

[...] el paseo Bicitekas, tiene la experiencia que todos en algún momento de la vida lo quieren hacer o les han platicado que lo hicieron y genera como esa expectativa hay mucha gente que solamente va, por ejemplo por sentir la emoción de rodar en la noche y que mejor haciéndolo con un grupo que tiene tanto tiempo y que va a tu ritmo y que no es exigente, y que aparte a una buena camaradería en la gran mayoría de todo el grupo (Ángel).

Las experiencias se intensifican cuando se está rodando en grupo y qué mejor con el colectivo Bicitekas A.C. al salir a las calles con la bicicleta, es la mejor experiencia que han tenido los ciclistas:

[...] realmente rodar sólo es una experiencia muy padre. Pero rodar en grupo es también otra experiencia totalmente diferente mucha gente cree que puede ser lo mismo pero no, yo te digo era bici mensajero cinco años, cinco años en la ciudad sólo y rodar con Bicitekas es una experiencia totalmente diferente mucha gente cree que puede ser lo mismo pero no, yo te digo era bici mensajero 5 años, 5 años en la ciudad sólo y rodar con Bicitekas es una experiencia totalmente diferente. (Guajo).

Opinan de las diferentes experiencias que sienten al participar dentro del colectivo. Por ejemplo se encuentran con amigos que no se veían desde hace muchos años y encontrarlos en donde te gusta rodar es la mejor experiencia:

---

<sup>14</sup> Este tipo de bicicletas tiene un costo mayor a los seis mil pesos, varía dependiendo las características de cada objeto.

Yo tuve una experiencia de un amigo de la secundaria, me lo encontré rodando y yo iba en la reta y no sé cómo se me ocurre voltear y veo alguien que se queda, ¿no? lo espero y cuando me doy cuenta era un compañero de la escuela, te encuentras gente que dices órale, no, te lo vuelves a encontrar en un momento aquí, en algo que te gusta (Wendo).

Cada ciclista tiene diferentes experiencias en torno a la bicicleta, crean símbolos de libertad, de felicidad, de emoción. Se enuncia de esta manera:

Pues la verdad que la experiencia, la experiencia prácticamente son como cosas como únicas para mí no es por el ejercicio, y no es por otra cosa, sino que son vivencias únicas y que te hacen sentir aparte de una satisfacción de los logros que ya he comentado es como te desestresa, te hace más feliz, te hace más feliz definitivamente y te hace sentir libre (Ana).

Este indicador de la experiencia, es relevante porque muestra el uso de la bicicleta en la ciudad y por otro lado, señala la asistencia registrada durante cada semana, de manera específica, en las rodadas noctambulas del colectivo Bicitekas A.C. Estos encuentros van gestando, poco a poco, las cadenas rituales de interacción (CRI), porque semana a semana los ciclistas llegan al colectivo, participan y conviven, se concibe una gran unión entre ellos. Respecto a éste último punto, retomo la siguiente aportación de otro de los entrevistados “el segundo motivo es ver la unión, el grupo se hace, ahora sí que el grupo se hace afuera del colectivo, porque afuera seguimos siendo todos amigos, es como decirte ahí te veo los miércoles y ya se acabó el paseo y ahí nos vemos” (Wendo).

Cabe destacar que las cadenas de rituales de interacción son importantes en el ciclismo urbano, porque reflejan emociones duraderas, hay disímiles tonos de emociones que se manifiestan en las rodadas nocturnas de cada miércoles en el Ángel de la Independencia en la Ciudad de México. Hilvanan las situaciones repetitivas en cada encuentro nocturno del colectivo Bicitekas, con el paso del tiempo, conforme a cada rodada nocturna se seguirá repitiendo, la muestra es que desde hace 17 años el paseo nocturno se ha conformado y continúan creándose diferentes colectivos:



Bicitekas ya cumplió sus primeros 15 años, y ahora ya cumple 17 y ha inspirado a muchos grupos para poder hacer su propio grupo, y ya hasta pienso hacer mi propio grupo [...] pues un grupo es para hacer cuates, y yo creo que mis mejores cuates lo he conocido aquí en Bicitekas. Entonces somos el mismo grupo, cuando vaya a convivir allá a Chetumal o a otra zona lejana, haría un grupo, pero ahorita mis mejores amigos están aquí y todos ruedan, a veces nos quedamos de ver, oye quiero un churro de Coyoacán, vamos, domingo a las 9 de la noche nos quedamos de ver en el Ángel y hemos rodado a Coyoacán, por ejemplo (Ángel).

La frecuencia semanal se refleja cada miércoles, ahí estamos con los diferentes amigos y de esta forma seguirá creciendo el grupo ciclista:

La verdad es que se vuelve una buena convivencia para mí es muy agradable el miércoles, ¡ah! hoy es día de Bicitekas, porque aparte que voy a ir a rodar pues voy a ir a ver a mis cuates, voy a vacilar, entonces te entretienes, haces algo diferente al estar en tu casa estar viendo televisión, yo creo que es lo que lo ha mantenido y lo ha conservado y gracias a que siempre ha habido más participantes, es un grupo que ha ido creciendo, creciendo y creciendo y difícilmente creo que se pudiese acabar, ya con Bicitekas (Torni).

Se crean más amigos arriba de una bicicleta: “La verdad es que yo, de mis mejores amigos, cuates, compañeros, los tengo en bicicleta, de verdad sí” (Ángel) con el uso del objeto sagrado, el ritual del ciclismo urbano honra lo que se valora socialmente y en este caso es la misma bicicleta:

La verdad que no hacía deporte, no hacía nada de ejercicio y sí andaba falto de hacer algo y siempre me gustó la bicicleta de chavo. Entonces me agradó, empecé a conocer gente, la idea de rodar en la noche y rodar hasta la una de la mañana y conocer cosas que yo no conocía dentro de mi ciudad, me llamaron mucho la atención. Y esa fue la realidad, ahí me quede empecé a encontrar buenos amigos y me siento muy bien yiendo, entonces esa es la razón por la que continuamos ahí (Torni).

Retomando las emociones dentro del ciclismo urbano dentro del colectivo Bicitekas A.C., en el siguiente apartado, presento las sensaciones emotivas en el grupo ciclista.

#### 4.4. Sensaciones emotivas en el ciclismo urbano en la Ciudad de México

*La bici forma parte de la historia de cada uno de nosotros. Su aprendizaje remite a momentos particulares de la infancia y la adolescencia. Gracias a ella, todos hemos descubierto un poco de nuestro propio cuerpo, de sus capacidades físicas, y hemos experimentado la libertad a la que está indisolublemente ligada (Augé, 2009: 17).*

La sociología ha contribuido a entender la complejidad de los procesos sociales y sus implicaciones personales, aborda los elementos *sintientes* de la interacción social. Desde hace más de tres décadas, las emociones, los sentimientos y la afectividad en sus manifestaciones corporales han formado parte de las principales preocupaciones sociológicas (Sabido, 2011; Bericat, 2012) que han puesto el énfasis en *a)* los procesos de interacción que generan emociones y sentimientos, y *b)* los vínculos, entendidos como procesos y construcciones socio-históricas donde la afectividad, las emociones y el cuerpo están de por medio.

De esta forma el cuerpo examina sus propias emociones que son:

[...] la fuente generadora de información y de comunicación no sólo para el cuerpo individual en la medida en que su exterioridad le informa sobre lo que sucede en su interioridad y le sirve de guía para la toma de decisiones en vistas de la acción u omisión de algo, sino también para el cuerpo social en cuanto a que los cuerpos advierten, unos en otros —en los movimientos de la exterioridad— lo que se mueve (*emociones*) en la interioridad de cada uno (Corral, 2009:140-141).

Las emociones que se conciben en el grupo ciclista son primordiales para el estudio de esta investigación porque cada persona muestra el uso de su cuerpo con una carga de emotividades, que se transmiten en cada cuerpo y en cada encuentro subsiguiente en el paseo Bicitekas, intensificándose así las cadenas rituales de interacción.

De esta forma la energía emocional y el objeto sagrado (la bicicleta) que porta cada sujeto a la construcción del ritual de interacción en el ciclismo urbano, fluye en la experiencia individual y la consonancia emocional de cada sujeto que participa en las



rodadas nocturnas, articulando en mayor medida cadenas rituales de interacción: “La reiteración de estas relaciones repetitivas constituye una cadena de ritual de interacción autorreforzante” (Collins, 2009: 87).

Una de las principales emociones en el grupo ciclista es en primer lugar la felicidad:

¡Feliz! La palabra es feliz, libre me siento tan especial, yo creo que lo definiría así, porque cuando tú te subes, tú te das cuenta de lo que puedes hacer estando en dos ruedas, las distancias que puedes recorrer en poco tiempo, es cuando percibes que las distancias que tal vez no son largas, que son cortas. Lo primero que sale está en ti y es la negación, antes de conocerlo, antes de rodar. Creo que la bicicleta ha ensañado a romper muchos paradigmas que está muy lejos, es lo primero que te dicen, Coyoacán está muy lejos, Xochimilco está muy lejos, Tlalnepantla está muy lejos. Yo creo que me siento feliz andando en bici (Ángel).

Grandes momentos de felicidad son creados por el uso de la bicicleta dentro del colectivo:

[...] te hace más feliz definitivamente y te hace sentir libre [...] yo me refiero a ser libre es como que se siente algo en tu interior, en tu alma, en tu espíritu, no sé cómo se interprete, como algo que no está al alcance de nada, entonces es una felicidad muy grande que nadie tiene el poder de dirigirla entonces es esa felicidad y esa libertad de sentirse con paz, tranquilo, realmente no le estás haciendo daño a nadie, estás contribuyendo al planeta, no lo contaminas, te olvidas de los problemas que existen sociales, la violencia y esas cosas y pues estás poniendo algo bueno, estás poniendo como tu parte, estás haciendo tu parte, es como esa gratificación en su totalidad de ser mejor persona aparte tienes una vida mucho mejor o sea realmente te hace sentir bien y feliz, aunque tiene sus dificultades de fuerza y todo pero finalmente lo vale (Ana).

Asimismo esta felicidad se genera con los demás ciclistas:

Una vez fuimos a una rodada a CU que se llamó paseo de la amistad, pues ese día todos iban bien felices, llegamos y había un dj de música *ambient* y *performance* y llegaron muchos grupos ciclistas a nosotros se nos hizo fácil y ¡una chela y otra chela! No pues regresamos bien [...] (Thana).



Esta sensación de felicidad, a la vez crea libertad al subirse a una bicicleta:

Bueno qué sientes, pues libertad, andar en bici es sentirte libre, ¿no? estar libre de todo. Sientes emociones distintas, adrenalina, a veces pedaleas sin rumbo, yo creo que así es la vida y sin saber qué es lo que va a pasar. Pero por ejemplo, la bici te hace ver la vida de una manera más positiva y luego si lo haces en compañía de otras personas que a lo mejor ni siquiera conoces o que tal vez ese día ni les hables y que tiene los mismos gustos, las mismas aficiones que tú, pues si esta chido. Igual y no sé, por ejemplo yo lo hago porque es bueno para la salud, mi carrera es la licenciatura en educación física, entonces yo me dedico hacer deporte y a enseñarles a los niños hacer deporte y pues hay que empezar por ejemplo, no. Entonces yo llevo en mi bici a la escuela mis niños me ven y pregunta “eh es tu bici” sí es mi bici, ¿tú tienes bici? Y ya sale una plática y de esas pláticas es un aprendizaje y lo mismo lo vienes hacer aquí vienes aprehender cosas de la banda que te encuentras o de menos te puedas echar una plática así ligera, no. Saber de dónde vienen, ya los mínimos si te los topas en otra ocasión pues ya tienes un amigo ciclista, uno más y en cualquier momento te lo puedes encontrar, o sea rodando por la ciudad, que a veces es grande pero ahorita ya hay muchos ciclistas y eso está padre, porque también ayudamos al medio ambiente a mantenerlo limpio, ya hay muchos carros, ya somos muchos y pronto seremos más y pues hay que empezar a concientizar a las personas de que la opción es una bicicleta (Marco).

Esta libertad se puede transmitir poco a poco:

[...] la bici es para andar libre, para sentirte libre para ser quién eres tú, la agarras como tú quieras y allá no es obligatorio, en la página preguntaron si puede llevar, no tengo bicicleta de ruta, no de autopista, la bicicleta que tú quieras y si la bici es para sentirte como tú quieras, que seas libre, la puedes acomodar como tú quieras, si le quieres poner florecitas, si le quieres el portavasos atrás no sé, un montacargas no sé, es para ser libre [...] (Thana).



Al momento de bajar un puente o estar subiendo alguna colina, comentan que al bajarlas manifiestan una gran libertad:

[...] me gusta mucho la bicicleta, te sientes súper libre en la bajada, vas súper tendido, unos 65 km/hr. Pero vas bajando la velocidad, y dices no mames por eso me encanta la bici, porque puede hacer muchísimas más cosas, cabes en todos lados, siempre hay estacionamientos para bicis, que se las roben eso ya es otra cosa [...] es harina de otro costal [...] Pero, o sea encuentras muchas ventajas al andar en bicicleta, muchísimas, y yo creo que también lo que nos falta aquí en la ciudad es que sigan respetando más al ciclista, porque no sé si has visto que este año ha habido más muertos ciclistas que el año pasado (Chucho).

Después de las rutinas laborales la bicicleta muestra:

Tan simple como tu recorrido al trabajo, pues vas mentalizado que voy de mi casa allá y voy derecho como robotsito, cuando vas en la bici ¿no? puedes voltear, ver, empiezas a descubrir las cosas que no ves en tu andar diario, aparte eres libre, en cuestión mía puedes andar sin que nadie te diga nada (Wendo).

Las emociones que experimentan los ciclistas se generan a partir de un mismo objeto y ellos son conscientes de esta herramienta en común. Las emociones individuales confluyen unas con otras estimulando, de esta forma, el contagio emocional, que asciende, se fortalece y domina cada vez más. (Collins, 2009). Este flujo de energía emocional hace que se logre el ritual de interacción (Rizo, 2004) para así poder articular las cadenas de rituales de interacción en el ciclismo urbano en la Ciudad de México.

Asimismo pueden existir otro tipo de emociones, me refiero que al salir en bicicleta hay ciertos miedos:

Llego en octubre de 2010. Yo llego completamente, llego sin conocer el paseo Biciteka, llego con muchas ganas, con el miedo. Me integré con más miedo que duda, porque tú no sabes tu nivel, yo no sabía identificar las distancias de noche, por ejemplo, no sabía cuánto era de Reforma a Coyoacán. Entonces yo decía, bueno ¿podré, será posible, si me pasa algo? ¿Si se me descompone la bici qué pasa, no? Yo recuerdo el primer día



así, todo despistado, con miedo y con temor, y no es hasta que te estas adentrando más y más, te das cuenta de que el temor no existe cuando sabes tener precaución, cuando sabes manejarte, cuando te conoces (Ángel).

A través del uso constante de la bicicleta dentro del colectivo, se va perdiendo el miedo:

Entonces nos ha gustado de que mucha gente se ha empapado de esto, “es que yo no salía en bici, porque me daba mucho miedo, pero ahora que salgo con ustedes ya me atrevo, ya puedo salir, ya puedo salir a las ciclovías, sin miedo que me vaya a salir un carro o me vaya a pasar algo” y lo hemos visto últimamente mucha gente que llega le pierde el miedo y puedo decir que es gracias a los colectivos, no nada más nosotros con todos los colectivos que están en la ciudad, se han dado a la tarea de hacer esto de que la ciudad crezca en cuestión de la bici y poder ir ganado más espacio de los que teníamos antes. Se ha visto que no han puesto ciclovías en donde no pensábamos que podíamos circular y ahora ahí están, creo que es el beneficio que nos ha dado, quieras o no, es una buena lucha (Wendo).

Las personas dejan atrás los miedos, hasta llegar en bicicleta a su escuela:

Entonces fue algo así como muy de la nada entonces lo pude hacer fui y vine. Entonces nunca me había venido a la escuela en bici, ¿por qué? por miedo a los carros, porque he escuchado todos los accidentes y cosas así y pues la verdad es que no quisiera morir de esa forma y sí pasar un accidente de esa magnitud. Pues entre la plática yo lo dije al “buzo” es que la verdad es que yo nunca me he venido en bici a la escuela por miedo, no porque no pueda eso es un tramo corto yo vivo por Eje Central más o menos antes de llegar a circuito, entonces me dijo “tienes una ruta bien fácil no puede ser que seas tan cobarde si ya llegaste hasta acá y no te puedes a tu escuela” y yo así de mmm y bueno, entonces la verdad a él le agradezco haberme dado esa opinión porque pues me animó agarrar la bici, agarré mi casco, mis cosas y venirme a la escuela, desde el semestre pasado me parece que me he venido varias veces a la escuela una o dos veces a la semana no lo sé dependiendo, no, también mi ánimo, varias cosas, ya me he venido sola sin ningún problema, ése es otro reto, porque algo que ni siquiera tenías hacer planeado igual pero dije bueno lo voy hacer total y de otra ruta que hicimos larga fue la de la herradura aquí en la ciudad, pues sí son unas



subidas muy largas y muy pesadas esa vez había ido con “Biciosos” y era la única mujer que había ido al grupo hasta porra me echaron y todo y se siente así como padre, qué bueno que lo puede hacer. (Ana).

Los miedos desaparecen cada vez que se suben a la bicicleta, al salir a rodar por las calles y poco a poco se inhibirán, creando mayor fuerza en el cuerpo y mayores retos.

Ahora bien, la noche es el factor principal para salir a recorrer las calles y los alrededores de la ciudad, por ciertos factores que se expresan a continuación:

Las rodadas de la noche, hasta donde yo sé, yo sabía por cómo se funda, cómo se inició el grupo hace 17 años. El grupo quería demostrar que era seguro rodar de noche, que no existía ninguna situación, hace muchos años más de 15 años, rodar de noche era imposible, rodar de noche era como suicidio, ¿no? No hay infraestructura, no te ven, y creo que querían romper con ese paradigma, de que era inseguro, que no era posible hacer paseos nocturnos en la noche [...] Es nocturno, porque se podía invitar a más gente, además que el 90% de la gente tiene actividades que hacer en el día y también es complicadísimo que hagas un paseo a las 10 de la mañana o a las seis de la tarde (Ángel).

El salir a rodar en la noche es más cómodo recorrer la ciudad en bicicleta:

Pues es a la hora que puede la gente, ¿no? Normalmente todos trabajamos de nueve a seis p.m. entonces en mi caso estoy encerrado en mi negocio de nueve a seis, es un horario muy cómodo y la verdad es que es muy bonito rodar en la noche, porque ya no está la cantidad de carros que hay en el día. Entonces, es el horario del trabajo y es la hora que uno puede y la otra definitivamente ruedas sin tanto smog, sin ruido, sin coches, y más libre, sobre todo los regresos, no, el ir al destino, sí todavía encontramos mucho carro (Torni).

Recorrer la ciudad en bicicleta en la noche es manifestarnos por el espacio con el peatón, con el automovilista y esto nos hace visibles en las calles de la urbe, no dejamos de comunicar que existimos, se crea un lenguaje nocturno:

[...] querían que la bicicleta se hiciera muy visible y la noche es como la mejor manera de demostrarlo, porque ya no hay tanto tráfico, hay todavía mucha gente en la calle, caminando o en transporte público y te ven. Entonces es como el impacto que dejas, aparte en la noche está mejor, porque hay menos tránsito, menos carros. Imagínate si estarían en la mañana o en la tarde sería un desmadre no, y aparte de que mucha gente trabaja, entonces por eso son en la noche (Chucho).

Es una lucha por la visibilidad ante al automovilista. Sin embargo, hay un gran gusto por rodar en la noche, ya que pueden observar la ciudad de diferente forma: “me empezó a gustar a mí, cómo están chidas la rodadas, son distancias largas, luego pasas por lugares que no conoces, como es de noche igual ni los reconoces, ya después mínimo los ves de noche, si eso es lo que me gusta” (Marcos). Grandes recorridos nocturnos se hacen presentes junto con la bicicleta y la Ciudad de México.

Esta colectividad es compartida con los diferentes ciclistas que llegan al colectivo Bicitekas A.C ya que existen ciertos gestos comunicativos y por lo tanto, ritmos corporales que se van emergiendo a lo largo de una rodada nocturna. Estas emociones estarán presentes a lo largo de los recorridos y las salidas con dicho grupo ciclista.



## Capítulo V. Conclusiones

Al concluir la presente investigación de corte cualitativo, puedo decir que debido a la manifestación en bicicleta por las noches en la Ciudad de México marca un grado de lucha y libertad por más espacio en las calles y transitar de una forma segura y saludable. Es necesario ponerlo en la agenda pública, porque representa las emociones de cada ciclista que transita por los alrededores de la urbe.

El aporte que se tiene para la comunicación y la cultura es importante porque refleja las prácticas sociales que implican procesos de significación y producción de sentido, asimismo es un principio organizador de la experiencia ciclista, mediante la cual los sujetos ordenan y estructuran sus acciones a partir del lugar que ocupan en la sociedad. Dentro de este término se debe tener en cuenta al sujeto, tiempo y espacio para las prácticas sociales.

Las limitaciones que tuve a lo largo de la investigación fue el poco tiempo para realizar el trabajo de campo, cada vez se extendía la presencia dentro de la estructura ciclista y las entrevistas se dificultaban, ya que ciertos ciclistas no tenían tiempo o espacio para realizar dicha actividad. Asimismo tenía que adaptarme al contexto en el que cada semana estaba presente y contemplar cada suceso que pasaba dentro de la rodada nocturna del colectivo Bicitekas A.C.

El primer acercamiento a los procesos de comunicación corporal que se realizaron en la presente investigación, deben ser más explorados, estudiados y analizados porque puede abrir nuevos panoramas de investigaciones en el campo comunicológico.

Por ejemplo, la cuestión del género en los diferentes colectivos de la Ciudad de México, “Mujeres en bici”, “Mucha morra”, “Mujeres en tránsito”, “Morras + Chelas + Bike”, tan sólo por citar algunos grupos de mujeres ciclistas, están organizadas en diferentes puntos de la metrópoli.

Existen otras asociaciones que enseñan andar en bicicleta se nombran: “Te enseño andar en bici”, es una iniciativa ciudadana solidaria que enseña a mujeres a trasportarse

en bicicleta por la urbe, la fundadora se llama Laura Bustos Endoqui, la gestión la llevan a cabo todos los domingos en Paseo de la Reforma en la esquina de Burdeos. Las clases las dividen en tres niveles: principiantes, intermedias y avanzadas. Su misión es: “Compartir con otras mujeres la sensación de libertad que da transportarse en bicicleta” (Te enseño andar en bici).

Por otro lado, existen colectivos que están luchando por la resignificación del campo, no sólo se centran por un mejor espacio o infraestructura ciclista, si no tienen otro panorama de ver a la bicicleta como herramienta de re-dignificar y resignificar la zona de Xochimilco. Este colectivo se llama “Ometeotl la bici en resistencia del campo”. Se puede abordar una línea de investigación en los procesos sociales que lleva a cabo este grupo ciclista en la Ciudad de México.

En otro contexto e ir adentrándome en el ciclismo urbano dentro del colectivo Bicitekas A.C., asisten ciclistas pertenecientes a la clase media, caracterizándose por ser un sector social con un nivel adquisitivo modesto que cumple con la mayoría de sus necesidades. Como lo indica Bourdieu (1990), la ideología que caracterizan a este tipo de clases son: el *ascetismo*, que consiste en buscar la purificación a través de toda negación material; la *pretensión*, que consiste en el afán de parecer a, en este caso a las clases altas y, por último, el *pragmatismo/funcional*, que consiste en la obtención de bienes sólo por su función de uso.

Esto se refiere a las clases sociales y ver de qué forma utilizan la bicicleta otros sectores sociales, porque las emociones no sólo emergen solidaridad grupal dentro de ciertos grupos. Es necesario contemplar en otro ámbito analítico y de investigación en los diferentes oficios que se hacen con la bicicleta. Por ejemplo, vendedor de tacos de canasta, vendedor de raspados, vendedor de pan, el afilador, los bici-mensajeros, entre otros. Me pregunto ¿qué sucede con este sector social? Habrá que analizar y ver posteriormente los alcances que hay al respecto del tema expuesto.

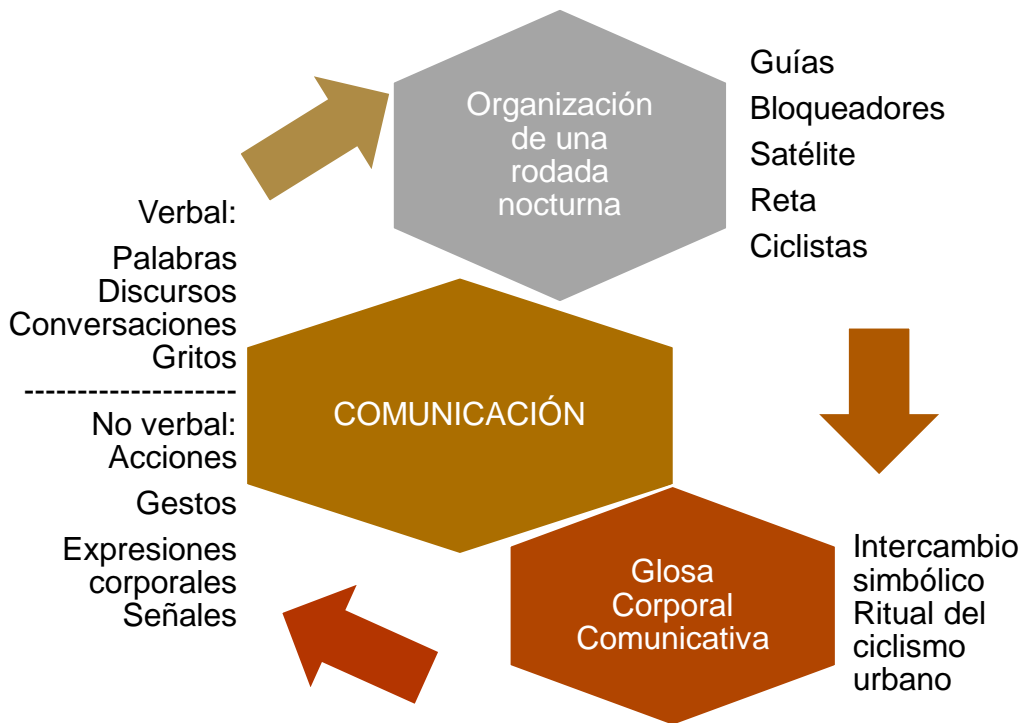
En este apartado explico los alcances y relevancias que alcanzo la presente investigación.

Por un lado, se cumplió el objetivo general de la investigación, porque se han expresado los procesos de la comunicación corporal en el ciclismo urbano y asimismo las emociones que cada ciclista expresa al salir en su bicicleta en la Ciudad de México, y por supuesto dentro del colectivo Bicitekas A.C. Dado lo anterior, las cadenas de rituales de interacción están presentes cada semana, hilvanan a más ciclistas que están luchando por ser visibles, por tener un mayor espacio, ser conscientes de lo acontece a su alrededor, creando mayor fuerza en este tipo de colectivos.

Es importante tomar en cuenta los resultados encontrados en la investigación, por ejemplo; la comunicación, la interacción, el cuerpo y las emociones, son las principales categorías de análisis que estuvieron en mutua relación a lo largo de este proceso de investigación. Cada categoría expresó la experiencia de cada ciclista al salir por las noches en el paseo nocturno que brinda Bicitekas A.C., todos miércoles a las nueve de la noche en el Ángel de la Independencia.

Por lo tanto, resumo los principales factores encontrados en dicho proceso. Primeramente nos encontramos con la comunicación existente dentro de las rodadas nocturnas. Aquí respondo a la pregunta general del proyecto, porque expreso los procesos comunicativos dentro del ciclismo urbano en la Ciudad de México, también a la articulación de las cadenas de rituales de interacción. En el siguiente diagrama se resume la problemática:

**Diagrama 6. Procesos de comunicación corporal en el ciclismo urbano**



Fuente: elaboración propia.

La organización ciclista del grupo Bicitekas A.C. mostró una capacidad de estar en unión y solidaridad en cada recorrido que se hace en los alrededores de la Ciudad de México. Demuestran su capacidad de salir a las calles y estar comunicándose mutuamente con cada ciclista y con los automovilistas. Encontrándose que el intercambio simbólico representa los procesos de comunicación corporal que están presente en las rodadas nocturnas de Bicitekas.

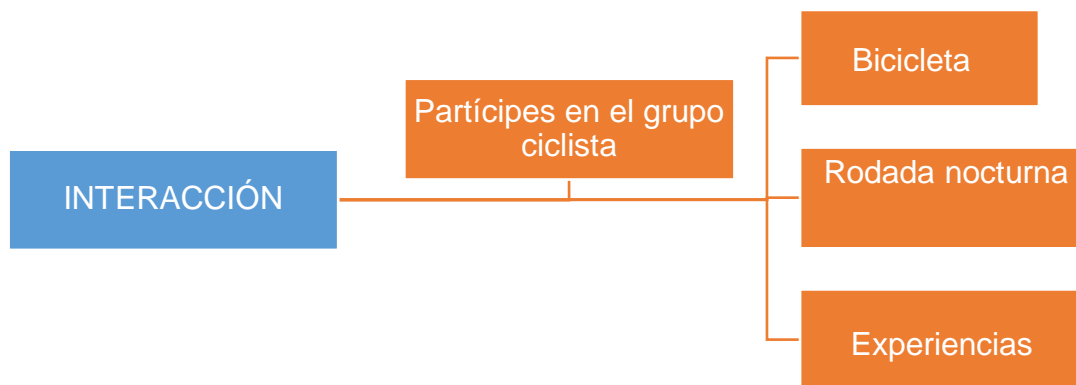
Cabe destacar que “los seres humanos establecen relaciones con los demás por medio de interacciones que pueden como calificarse como procesos sociales” (Rizo, 2009: 353). Es decir, son todos los actores involucrados (ciclistas) aquellos y aquellas que participan del espacio en cuestión. Sosteniendo que participan y ponen en juego las estrategias de comunicación. La razón de tener en cuenta las diferentes transformaciones en la sociedad, restablece nuevas formas de lucha y resistencia para la re-vicisitud cultural y social de nuestra sociedad.



Todo ello, encaminado por el tiempo-cuerpo-espacio: de una nueva realidad arriba de una bicicleta.

En el siguiente diagrama se caracteriza por los elementos que juegan un papel importante en la interacción del ciclismo urbano. Asimismo se presentan las cadenas de rituales de interacción.

**Diagrama 7. Cadenas de rituales de interacción en el ciclismo urbano**



Fuente: elaboración propia.

Las cadenas de rituales de interacción son articuladas a partir de momentos cara a cara, generando ciertas emociones y con el tiempo se van intensificando a lo largo de las rodadas nocturnas que cada semana se llevan a cabo en el Ángel de la independencia para salir a recorrer las calles de la Ciudad de México, a través de la cualquier tipo de bicicleta.

El dato característico de esta investigación fue el cuerpo y emoción son las más importantes categorías encontradas en la investigación, porque reflejan lo que cada ciclista siente al estar arriba de una bicicleta, qué sucede al transitar por las calles, qué ocurre con nuestro cuerpo cuando pedaleamos por el asfalto de esta gran Ciudad.

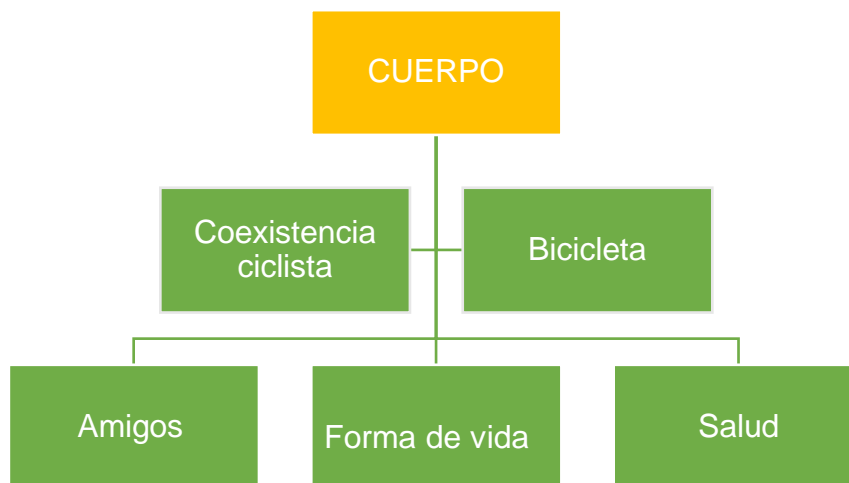


El cuerpo es una construcción simbólica que está presente por el hecho de moverse en bicicleta, cada semana, todos los miércoles en el colectivo Bicitekas A.C. consolidando un mayor uso por la movilidad no-motorizada. Estableciendo, nuevas formas de vida, haciendo demasiados amigos y por supuesto crea un beneficio en nuestra salud. Este acercamiento desde el cuerpo e inmerso en él, expresa cada partícula de emotividad que se sumerge en cada ciclista que recorre la ciudad por las noches. Cada experiencia representa altos grados de libertad, felicidad, emoción, entre otros factores.

Las emociones son primordiales y se sienten al estar pedaleando con los demás ciclistas dentro del colectivo Bicitekas A.C. Cada emoción encontrada representó la forma en cómo ven el ciclismo urbano en la Ciudad de México, es una forma vida que se construye al salir a rodar y pedalear por las calles, sobre al asfalto, bajo la lluvia no importa el tiempo o espacio que existe, simplemente, es salir con muchas ganas de subirse a una bicicleta y pasear por esta ciudad.

Los siguientes diagramas sintetizan lo anterior.

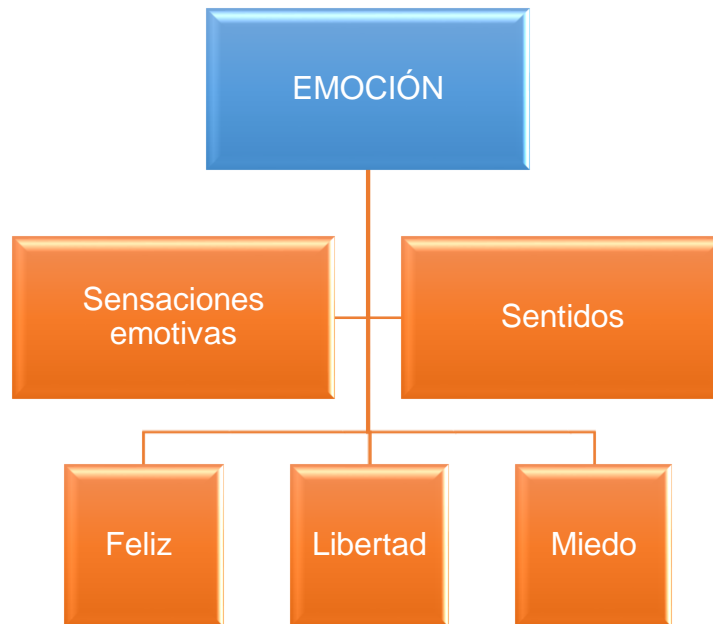
### Diagrama 8. Capacidades corpóreas



Fuente: elaboración propia.



**Diagrama 9. Sensaciones emotivas dentro del colectivo Bicitekas A.C.**



Fuente: elaboración propia.

Finalmente, los resultados encontrados son satisfactorios para que se sigan gestando nuevos conceptos e ideas en materia de movilidad no motorizada. Continuar en la lucha por mejores ciudades más humanas. Una ciudad donde andar en bicicleta no sea un peligro, sino una emoción y mucha libertad en transitar por las calles, sin malos tratos. Debemos seguir en la lucha por un mayor espacio para la bicicleta. Este proceso nos costará a cada ciclista de la Ciudad de México.



## Referencias bibliográficas.

Aladro, Eva. (2009) “Espacio interpersonal, sistemas de conducta y escaladas” en *CIC. Cuadernos de Información y Comunicación*, vol.14, pp.107-119, Universidad Complutense de Madrid. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=93512977008>

Algarra, J. y Gorrotxategi A. (1996) *Ciclismo Total. 1.- Fundamentos del Ciclismo. El ciclista y su mundo*. Madrid. Gymnos, Editorial Deportiva.

Álvarez, Juan. (2003) *Cómo hacer investigación cualitativa. Fundamentos y metodología*. España, Editorial Paidós.

Andreú *et.al.* (2007) “Evolución de la Teoría Fundamentada como técnica de análisis cualitativo”. España, CIS.

Beltrán, Miguel. (2010) “Randall Collins y su ‘radical microsociology’ en *Revista Española de Sociología* [En línea]. No. 13. Disponible en: [www.fes-web.org/uploads-private/res/files/res-13/07.pdf](http://www.fes-web.org/uploads-private/res/files/res-13/07.pdf) [accesado el día 18 de septiembre de 2014]

Bericat, Eduardo. (2012) “Emociones” en *Sociopedía.isa*, Sevilla, España.

Bacchieri, Giancarlo. (2004) “Determinantes e padrões de utilização da bicicleta e acidentes de trânsito sofridos por ciclistas trabalhadores da cidade de pelotas”. Tesis. Universidade Federal de Pelotas. Disponile en: [http://www.cefid.udesc.br/arquivos/id\\_submenu/1131/giancarlo.dissertacao.pdf](http://www.cefid.udesc.br/arquivos/id_submenu/1131/giancarlo.dissertacao.pdf) [accesado el día 18 de febrero de 2016].

Bicitekas A.C. (2013) “Rodadas y Paseos (co) organizados por Bicitekas” [En línea] México. Disponible en: <http://bicitekas.org/paseo-nocturno/> [accessado el día 11 de febrero de 2014].

Bourdieu, Pierre (1990) *Sociología y cultura*. Ed. Grijalbo, México.



Carreón, Areli. (2013) "03. Derecho a la ciudad sustentable" en revista de *Derechos Humanos*, marzo de 2013, pp.48-52. Disponible en: [http://dfensor.cd hdf.org.mx/DFensor\\_03\\_2013.pdf](http://dfensor.cd hdf.org.mx/DFensor_03_2013.pdf)

Castro, María del Mar. (2013) "La cortesía: códigos verbales y no verbales en la comunicación interpersonal" en *Historia y Comunicación Social*, Universidad Complutense Madrid. Número especial noviembre, vol.18, pp. 365-375. Disponible en: <http://revistas.ucm.es/index.php/HICS/article/view/44248/41811>

Cevallos, Puga y Soledad, Elisa. (2014) "Auto-organización y ciclismo urbano en Quito: rol e influencia de la sociedad civil en la definición de políticas y planes para la movilidad alternativa". Tesis de maestría. Universidad Erasmus de Róterdam. Disponible en: <http://repositorio.educacionsuperior.gob.ec/bitstream/28000/1526/1/T-SENESCYT-00660.pdf> [accesado el día 26 de diciembre de 2015].

Chias, *et.al.* (2010) "El sistema carretero como articulador de las ciudades" en *Los grandes problemas de México. Desarrollo Urbano y Regional II*. México, Colegio de México, pp. 305-344.

Collins, Randall. (2009) *Cadenas de rituales de interacción*, Barcelona, Anthropos Editorial.

Colombres, Adolfo. (2009), "El concepto de cultura" en *Nuevo manual del promotor cultural*, vol.1, CONACULTA, México, pp.23-68.

Corbin y Strauss. (2002) *Bases de la investigación cualitativa. Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Colombia. Editorial Universidad de Antioquia.

Corral, Manuel de Jesús. (2009) *Cuerpo, comunicación y sensibilidad*. México. UACM.

De Fleur, et al. (2005) "Capítulo 5. Comunicación interpersonal" *Fundamentos de la comunicación humana*, México, Mc Graw Hill, pp. 99-122.

De la Cuesta, Carmen. (2005) "La teoría fundamentada como herramienta de análisis". Colombia, Año X-No.20. Disponible en: [http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/876/1/culturacuidados\\_20\\_19.pdf](http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/876/1/culturacuidados_20_19.pdf). [Accesado el día 7 de septiembre de 2015].

De las Heras, Rosa María. (1990) "Comunicación interpersonal: diálogo de libertades". Del Consejo Nacional para la Enseñanza y la Investigación de las Ciencias de la Comunicación (CONEICC) pp. 35-40. Disponible en: <http://quijote.biblio.iteso.mx/CatIA/CONEICC/cat.aspx?cmn=browse&id=2815>

Durkheim, Émile. (2000) *Las formas elementales de la vida religiosa*, México, Colofón S.A.

El Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo. ITDP. Disponible en: [<http://mexico.itdp.org/documentos/reporte-conteo-ciclista-reforma-2012/>]. Fecha de consulta 20 de marzo de 2014.

Elisségaray, Pablo. (2009) *Uso de la Bicicleta en la Región Metropolitana: Diagnóstico Perspectivas y Desafíos*. Proyecto de Memoria de Título. Universidad de Chile, Facultad de Ciencias Sociales, 226 p.

Esquivel, Olimpia. (2014) "La bicicleta como modo de transporte en la Ciudad de Morelia, Michoacán". Tesis de maestría. Universidad Nacional Autónoma de México. Disponible en: <http://132.248.9.195/ptd2014/septiembre/512008884/Index.html> [accesado el día 20 de octubre de 2015].

Fernández, Carlos. (2011) "El comportamiento no verbal en la interacción humana", en *La comunicación humana en el mundo contemporáneo*, México, McGraw Hill, pp.196-223.

Ferrándiz, Francisco. (2011) *Etnografías contemporáneas. Anclajes, métodos y claves para el futuro*. Barcelona: Anthropos Editorial.

Galindo, Jesús. (2009) “La comunicación como campo profesional posible de los oficios por venir” en *Comunicología en construcción*. UACM, México, pp.31-49.

Galindo, Jorge. (2011) Erving Goffman y el orden de la interacción. *Acta sociológica*, volumen 66, México, pp. 11-34. Disponible en: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0186602815000043> [Accesado el día 15 de octubre de 2014].

Gálvez, Cristina y Campo, Alberto. (2015) “Movilidad sostenible en Andalucía. Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta. Tomo IV. Etnografía en la bicicleta en Granada”. Universidad Pablo de Olavide. España. Disponible en: <https://rio.upo.es/xmlui/bitstream/handle/10433/1467/GRANADA-bicicleta.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [Accesado el día 20 de febrero de 2016].

García, Nuria. (2012) *Acción y emoción ciclista*. Maestría en comunicación de la Ciencia y la Cultura. México. Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente. 108 p.

Garza, María. (2008) “Aportaciones de la Ciencias Sociales al estudio de la comunicación interpersonal” *Razón y Palabra*, vol.13, núm. 61. Instituto Tecnológico y Estudios Superiores de Monterrey, México. pp. 1-22. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=199520720015>

Garza, María. (2009) “Fuentes genealógicas y teorías esenciales de la comunicación interpersonal” en revista *Razón y Palabra*, Universidad Autónoma de Nuevo León, pp.1-22. Disponible en: <http://www.razonypalabra.org.mx/N/n67/actual/3mrgarza.pdf>

Giménez, Gilberto. (s/a) *La investigación cultural en México. Una aproximación. Los Estudios Culturales en México*. Biblioteca Mexicana. Editorial Efe.

Glaser y Strauss. (2006) *The discovery of grounded theory: strategies for qualitative research*. United States. Transaction Publishers.

Goffman, Erving. (1967) *Interaction ritual. Essays on face-to-face behavior*. Pantheon Books. U.S.A

Goffman, Erving. (1971) *Relaciones en público*, Madrid, Alianza Editorial.

Goffman, Erving. (1991) *Los momentos y sus hombres*. Paidós. España.

Guasch, Oscar. (1996) *Cuadernos Metodológicos, Observación Participante*. España, Centro de Investigaciones sociológicas.

Herlihy, David. (2004) *Bicycle: The History*. London. History Book Club and the Discovery Channel Book Club.

Hernán, Bianchi. (2008) *Uso y movilidad de la bicicleta en la ciudad, plan de incentivo al Transporte No Motorizado (TNM) en Recoleta*. Tesis proyectual presentada a la Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos de la Pontificia Universidad Católica de Chile, para optar al Título de Arquitecto y Magíster en Desarrollo Urbano, 233p.

Herrera, Fernando. (2006) "Trabajo y vida de mexicanas y mexicanos en la gran Manhatitlan", en Páramo, Teresa (Coord.) *Sociedad y Comunicación. Una mirada al siglo XXI*, Plaza y Valdés, México, pp.143-177.

Huerta, Elena y Hernández, Macarena. (2015) "Movilidad sostenible en Andalucía. Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta. Tomo VI. Etnografía de la bicicleta en Sevilla". Universidad Pablo de Olavide. España. Disponible en: <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/1425> [Accesado el día 20 de febrero de 2016].

Joseph, Isaac. (1999) *Erving Goffman, y la microsociología*, España, Gedisa Editorial.

Kirner, Janice y da Penha Suely. (2010) "Percepções de indivíduos acerca do uso da bicicleta como modo de transporte" [en línea]. V.XVIII, No.2, pp.53-61. Transportes. Disponible en: <http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/424/345> [accesado el día 17 de febrero de 2016].

López, Álvaro. (2005) "Los rituales y la construcción simbólica de la política. Una versión de enfoques sociológicos" [En línea]. Vol. 20, No.53 enero-abril, pp. 61-92. Departamento de Sociología. Distrito Federal, México. Disponible en:



<http://www.redalyc.org/pdf/3050/305024871004.pdf> [Accesado el día 20 de septiembre de 2014]

Luci, Claudia. (2009) *Ciclismo funcional. ¿Promesa o quimera para la ciudad de Santiago? Una respuesta de los ciclistas funcionales y de aquellos que no lo son*. Tesis presentada al Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile para optar al grado académico de Magíster en Asentamiento Humano y Medio Ambiente. 146 p.

Mair, Lucy. (1984) *Introducción a la antropología social*, España, Alianza Editorial.

Martín, Isabel y Jordi, Mario. (2015) “Movilidad sostenible en Andalucía. Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta. Tomo II. Etnografía de la bicicleta en Cádiz”. Universidad Pablo de Olavide. España. Disponible en: <https://rio.upo.es/xmlui/bitstream/handle/10433/1468/C%C3%81DIZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y> [accesado el día 20 de febrero de 2016].

Mead, George. (1968) *Espíritu, persona y sociedad*, Paidós, Buenos; Aires, pp.8-48. Primera parte.

Mercado, Asael, Zaragoza, Laura (2011) “La interacción social en el pensamiento sociológico de Erving Goffman. Espacios Públicos” [En línea], vol. 14, núm. 31, Universidad Autónoma del Estado de México, mayo-agosto, pp. 158-175. disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=67621192009>. [Accesado el día 24 de julio de 2014]

Möller, Rolf. (2003) *Movilidad de personas, transporte urbano y desarrollo sostenible en Santiago de Cali, Colombia*. Tesis para obtener el título de Doctor en Ciencias Sociales Aplicadas. División de Ciencias de Educación Profesional, Sociales y de Derecho. Universidad de Kassel, Alemania. 475 p.

Morfín, Catalina. (2012) *Un “atentado amoroso” para recuperar la ciudad. Cultura política en jóvenes movilizadores por la redefinición de los espacios públicos en*

Guadalajara. Tesis que para optar al Doctorado en Ciencias Sociales. Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS). 327 p.

Moreno, Esperanza y Quintero, Victoria. (2016) "Movilidad sostenible en Andalucía. Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta. Tomo III. Etnografía de la bicicleta en Córdoba". Universidad Pablo de Olavide. España. Disponible en: <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/11> [accesado el día 20 de febrero de 2016].

Negrete, María. (2010) "Las metrópolis mexicanas: conceptualización, gestión y agenda de políticas" en Los grandes problemas de México. Desarrollo Urbano y Regional II. México, Colegio de México, pp.173-212.

Olivares, Paola. (2011) *Barreras Físicas y Urbanas de la Ciudad de México que Dificultan la Movilidad en Bicicleta*. Tesis. Universidad Autónoma Metropolitana, división de Ciencias Sociales y Humanidades. 57 p.

Proyecto de Introducción de Medidas Ambientales Amigables al Transporte del Año 2000-2007. Disponible en: [<http://www.sma.df.gob.mx/transportesustentable/>]. Fecha de consulta 07 de abril de 2014.

Reguillo, Rossana. (2000), "Ciudad y comunicación. La investigación posible" en Orozco, Guillermo (Coord.) *Lo viejo y lo nuevo. Investigar la comunicación en el siglo XXI*, Ediciones de la Torre, Madrid, pp.33-49.

Pezzuto, Cláudia. (2002) "Fatores que influenciam o uso da bicicleta". Tesis. Universidade Federal de São Carlos. Disponible en: <http://www.bv.fapesp.br/en/dissertacoes-teses/5404/fatores-que-influenciam-o-uso-da-bicicleta/> [accesado el día 14 de febrero de 2016].

Richards, Hans (1992) *Reparación de bicicletas*. Sevilla, España, Promotora General de Estudios (PROGENSA).

Rizo, Marta (s/a) "Comunicometodología y comunicación interpersonal. Presencias y ausencias en la comunicología mexicana". En revista Razón y Palabra, núm. 67, México. Disponible en: <http://www.razonypalabra.org.mx/N/n67/actual/2mrizo.html>



Rizo, Marta (2009) "Interacción y comunicación apuntes para un reflexión sobre la presencia de la interacción en el campo académico de la comunicología" en *Comunicología en construcción*. UACM, México, pp. 189-227.

Rizo, Marta. (2009) La comunicación interpersonal. Una introducción a sus aspectos teóricos, metodológicos y empíricos. Universidad Autónoma de la Ciudad de México (UACM), México. Páginas. 9-111.

Rizo, Marta (2011) "De personas, rituales y máscaras. Erving Goffman y sus aportes a la comunicación interpersonal" en *Quórum Académico*, vol.8, núm.1. Universidad de Zulia, Venezuela, pp. 78-94. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=199018964005> [accesado el día 22 de abril de 2014].

Rizo, Marta (2012) "El sujeto en el centro. La importancia de la comunicación intersubjetiva en los proyectos de comunicación para el desarrollo (humano)" en revista *Razón y Palabra*, núm. 80. Instituto Tecnológico y Estudios Superiores de Monterrey, México. pp. 1-19. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=199524426006>

Rizo, Marta (2014) "Interacción y emociones. La microsociología de Randall Collins y la dimensión emocional de la interacción social" en *SciELO*, volumen 14, No. 2, México, pp.51-61. Disponible en: <http://www.scielo.cl/pdf/psicop/v14n2/art06.pdf>

Rodrigo, Miquel. (1999) *La comunicación intercultural*, Barcelona, Anthropos Editorial.

Sabido, Olga. (2007) "El cuerpo y sus trazos sociales. Una perspectiva desde la sociología" en *Sociología y cambio conceptual*. México, Siglo XXI Editores, UAM Azcapotzalco, pp. 208-247.

Sabido, Olga. (2011) "El «orden de la interacción» y el «orden de las disposiciones». Dos niveles analíticos para el abordaje del ámbito corpóreo-afectivo" en *Revista Latinoamericana de Estudios sobre Cuerpos, Emociones y Sociedad*. No.3, Año 2. Disponible en: <http://www.relaces.com.ar/index.php/relaces/article/viewFile/67/47>. [Accesado el día 18 de diciembre de 2015].



Sabido, Olga. (2011) "El cuerpo y la afectividad como objetos de estudio en América Latina: intereses temáticos y proceso de institucionalización reciente" en *Sociológica*, núm.74, año 26, pp.33-78. Disponible en <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=305026732002>. [Accesado el día 23 de diciembre de 2015].

Sánchez, Mónica. (2011) La interacción al interior del sistema social: el caso Bicitekas A.C. Tesis de licenciatura en comunicación. Universidad Continental. México.

Sandoval, Karina. (2015) Sistema de movilidad en bicicleta en 2015. Tesis de maestría. Universidad Nacional Autónoma de México. Disponible en: <http://132.248.9.195/ptd2015/octubre/507012955/Index.html>. [Accesado el día 18 de diciembre de 2015].

San Martín, Pablo. (2013) *USO DE LA BICICLETA EN CIUDADES INTERMEDIAS DE CHILE CENTRAL: Un modo de resistencia en la movilidad urbana*. Tesis para optar al grado de magister en desarrollo urbano. Pontificia Universidad Católica de Chile. 168 p.

Saussure, Ferdinand de. (1998) *Curso de Lingüística general*. México, Ed. Fontamara.

Secretaría del Medio Ambiente. SEDEMA. Disponible en: [\[http://www.sedema.df.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com\\_content&view=article&id=72&Itemid=77\]](http://www.sedema.df.gob.mx/mueveteenbici/index.php?option=com_content&view=article&id=72&Itemid=77). Fecha de consulta 11 de febrero de 2014.

Sguiglia, Nicolás y Aix, Francisco (2016) "Movilidad sostenible en Andalucía. Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta. Tomo V. Etnografía de la bicicleta en Málaga". Universidad Pablo de Ovalde. España. Disponible en: <https://rio.upo.es/xmlui/handle/10433/11> [accesado el día 20 de febrero de 2016].

Sidwells, Chris (2004) *Manual de la Bicicleta*. Barcelona, Ediciones Omega.

Suárez, Antonio (2012) "La bicicleta en México, en intensa competencia frente al automóvil" en *La Jornada*. El 30 de enero de 2012. México. Edición especial.

Tarrés, María. (2013) *Observar, escuchar y comprender sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México, FLACSO.

Taylor S. y Bogdan R. (1994) *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. España, Editorial Paidós.

Trejo, Adriana. (2015) Una nueva mirada a la Ciudad de México: el espacio urbano a través de la bicicleta. Tesis de maestría. Universidad Nacional Autónoma de México. Disponible en: <http://132.248.9.195/ptd2015/enero/407087161/Index.html> [accesado el día 24 de octubre de 2015].

Trejo, Rodolfo (2006) "El IMECA: Indicador del Grado de Contaminación de la Atmósfera" [En línea] *Conciencia Tecnológica*, México, núm. 31, enero-junio, pp. 50-53. Disponible en: [<http://www.redalyc.org/pdf/944/94403111.pdf>]. [Accesado el día 24 de febrero de 2014].

Kelle, Udo (2005) ¿Hacer "emerger" o "forzar" los datos empíricos? Un problema crucial de la teoría fundamentada reconsiderada [56 párrafos] *Forum: Qualitative Social Research*, Berlín, Vol. 6, No.2, Art.27. Disponible en: <http://nbn-resolving.de/urn:nbn:de:0114-fqs0502275>. [Accesado el día 28 de agosto de 2015].

Uranga, Washington. (2007) *Mirar desde la comunicación. Una manera de analizar las prácticas sociales* [en línea]. Buenos Aires, marzo, pp.1-18. Disponible en: <http://catedrab-dcv.wikispaces.com/file/view/mirar-desde-la-comunicacion.pdf> [Accesado el día 13 de octubre de 2014].

Valenzuela, Ana. (2013) *EL BOOM DEL CICLISMO URBANO: El rol del desarrollo urbano y las políticas públicas*. Tesis presentada al Instituto de Estudios Urbanos y Territoriales de la Pontificia Universidad Católica de Chile, para optar al grado académico de Magíster en Desarrollo Urbano. 109 p.

Valles, Miguel. (1999) *Técnicas cualitativas de investigación social. Reflexión metodológica y práctica profesional*. Madrid. Editorial Síntesis.

Walker, Peter (2014) “Las 8 mejores ciudades del mundo para andar en bicicleta” en *CNN México*, martes 19 de agosto de 2014. Disponible en: [<http://mexico.cnn.com/salud/2014/08/19/las-8-mejores-ciudades-del-mundo-para-andar-en-bicicleta>]. [Accesado el día 20 de agosto de 2014].

## **Anexo I. Guía de entrevistas.**

1. ¿Cuál es tu nombre?
2. ¿Qué edad tienes?
3. ¿Cómo llegas al paseo Bicitekas?
4. ¿Recuerdas tu primera rodada en paseo en Bicitekas?
5. ¿Qué bicicleta tienes?
6. ¿Cuál es la función que llevas a cabo dentro del colectivo Bicitekas A.C?
7. ¿Qué te motivó para ser parte del colectivo?
8. ¿De qué manera puedes transmitir el gusto por la bicicleta?
9. ¿Cómo se organiza el colectivo dentro de las rodadas nocturnas?
10. ¿Cómo se decide una rodada?
11. ¿Existen rodadas foráneas, si es así qué lugares han visitado?
12. ¿Por qué motivos, las rodadas se llevan a cabo en la noche?
13. ¿De qué forma clasifican a los participantes para salir a rodar?
14. ¿Cuáles son las prácticas a las que recurre el colectivo para liberar el paso durante la rodada? ¿de qué forma lo hacen?
15. ¿Cuáles son los movimientos (señales) que todo ciclista debe utilizar durante la rodada? Por ejemplo para transmitir un movimiento.
16. ¿Cuáles son los medios que utilizan para comunicarse dentro de las rodadas?
17. ¿Cuáles son las señales que se transmiten durante todo el recorrido nocturno? ¿qué peligros existen? ¿cómo los sobrellevan?
18. ¿Cómo protegen la integridad de los participantes?
19. ¿Por qué crees que sea el factor que ayuda a la conservación del colectivo Bicitekas?

## Anexo II. Cédulas de observación.

Categorías de análisis	Observaciones
Emociones	
Comunicación	
Cuerpo	
Interacción	