



El proyecto ciudadano de la biciescuela y su papel en la construcción de una cultura ciclista en Tijuana

Carolina Trejo Alba¹ - Christof A. Göbel²

Resumen

Desde 2003 se encuentran evidencias de paseos ciclistas en Tijuana promovidos por la iniciativa

ciudadana; marco donde surge la biciescuela, con sede en Mesa de Otay, lugar donde las personas acuden para iniciarse en los paseos. Los objetivos de este artículo son documentar este modelo de paseo de biciescuela, identificar las competencias que consideran deben ser parte de la formación de un ciclista y conocer la relación de lo aprendido con el paseo biciescuela. La metodología considera revisión documental y técnicas etnográficas: observación participante y no participante y entrevista semiestructura a líderes y participantes de los grupos ciclistas Otay Border Cycling (OBC) y Orgullosamente Pedaleando en Baja California (OPBC). Los resultados encuentran a la biciescuela como un proyecto ciudadano de fomento al ciclismo que rompe barreras culturales, y construye ciclistas capaces de rodar seguros en zonas sin infraestructura ciclo-inclusiva en grupo, o bien, los hace competentes para hacer su propio recorrido, rodar en terrenos variados, comunicarse y negociar el espacio con el vehículo motorizado.

Palabras clave: biciescuela; competencia; ciclismo urbano; tácticas urbanas; Tijuana

The citizen project of the biking school and its role in the construction of an urban cycling culture in Tijuana

Abstract

Since 2003 there has been evidence of bicycle rides in Tijuana promoted by citizens' initiative; in this framework arises the biking school, based in Otay Mesa, where people initiate in bicycle rides. The objectives of this article are to record the model of biking

¹Universidad Autónoma de Baja California, Tijuana, México, carolina.trejo@uabc.edu.mx

²Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco, Ciudad de México, christof_goebel@hotmail.com

school's ride, identify the competences they consider should be part of the training of a cyclist and recognize the relationship between of what has been learned with biking school's ride. The methodology considers documentary review and ethnographic techniques: participant-non-participant observation and semi-structured interview to leaders and participants of Otay Border Cycling (OBC) and Orgullosamente Pedaleando in Baja California (OPBC) cycling groups. The results find the biking school as a citizen project to promote cycling that breaks down cultural barriers, and builds cyclists capable of riding safely in areas without cycle-inclusive infrastructure in a group, or proficient in making their own route, ride on varied terrain, communicate and negotiate the space with the motor vehicle.

Keywords: biking school; competence; urban cycling; urban tactics; Tijuana

Introducción

En el caso mexicano, el ciclismo urbano muestra progresos en la mejora de las condiciones para los que usan bicicleta como su modo de transporte, de acuerdo al Ranking Ciclociudades 2018 (ITDP, 2019), el mayor avance se presenta en las políticas urbanas de regulación, seguridad vial y las enfocadas en el crecimiento de la red de movilidad en bicicleta; el mediano avance, en las relacionadas con el monitoreo, evaluación, educación y promoción, incluyendo la existencia de manuales de ciclismo urbano, biciescuelas y vías recreativas; mientras que los avances negativos se identifican en la capacidad institucional y planeación urbana, que considera tener un área competente para resolver la movilidad sustentable y coordinación entre los diferentes niveles de gobierno, entre otros. Las acciones identificadas en este Ranking no hacen distinción entre las acciones promovidas por las asociaciones civiles o las instituciones gubernamentales.

En ese marco, Pucher et. al. (2011) plantean que al menos tres acciones deben realizarse para que más personas decidan usar la bicicleta: 1) construir infraestructura para el ciclista, 2) implementar programas de socialización y uso de la bicicleta y 3) aumentar las medidas de seguridad. Para el caso de Estados Unidos y Canadá, estos autores reportaron un aumento de casi el doble de ciclistas en las ciudades principales, a partir de 1990, a razón de las mejoras en los tres aspectos mencionados, resaltando la idea de un florecimiento del ciclismo urbano.

Acciones de fomento al uso de la bicicleta como las ciclovías recreativas, dan a los participantes un sentido recreativo y deportivo (Pérez, 2017). Por su parte, los paseos ciclistas suman a lo anterior, el acompañamiento. Al respecto, Ramos (2018) identifica al paseo como espacio de socialización, también encuentra ciclistas que se suman a los paseos urbanos al

descubrir, en parte, la tensa interacción del ciclista solitario con el tránsito motorizado. Por otro lado, la biciescuela es para entrenar al ciclista urbano en educación vial, afinar habilidades de manejo y puede considerar la enseñanza del andar en bicicleta. Espíndola (2018) recalca como las políticas institucionales dan por hecho que las personas aprenden a andar en bicicleta en su niñez, documenta el modelo de biciescuela Ciclofamilia para adultos, donde el principal objetivo de los participantes es satisfacer la necesidad de adquirir la habilidad social del manejo de la bicicleta, pendiente desde la infancia.

Smethurst (2015) hace una revisión teórica de la historia de la bicicleta, desde una connotación de las significaciones socio-culturales dados al objeto y medio de transporte, en algunos momentos con un significado plural y en otro como diferenciador de clases y género. En los últimos cien años, la bicicleta ha logrado demostrar ser un objeto resiliente y desde los años noventa, ha sido una fuerza de resistencia ante el vehículo motorizado, visto en su justa dimensión, y a su vez, con un ferviente uso con fines recreativos. En 1870, casi 5 décadas después de su invención, las primeras carreras de bicicleta y tours contribuyeron a romper la barrera espacio-temporal y definirla como parte de la modernidad, de la cultura de la velocidad; como en sus inicios, la bicicleta es referente en la cultura del ejercicio, del viaje al aire libre, aunque también de expresiones culturales como movimientos ambientales, antiglobalización y otras culturas suburbanas (Smethurst, 2015). A partir de esta exploración se describen algunos antecedentes sobre dos eventos importantes del ciclismo urbano para el caso mexicano.

El paseo ciclista se remonta a principios del siglo XX donde se estima la existencia de aproximadamente 4,000 bicicletas, en la capital del México; el Paseo de la Reforma era el punto de reunión de clubes de aficionados y la celebración de desfiles; en ese mismo periodo, el ejército, el servicio de empresas de correos y periódicos adoptaron la bicicleta como medio de transporte (SALUD, STCONAPRA, & ITDP, 2016, citado en ITDP, 2011). Fue hasta la década de 1980 donde se origina el movimiento ciclista en México, con las campañas lideradas por Greenpeace y la Fundación Arturo Rosenblueth con la consigna de sensibilizar y cultivar el respeto a los ciclistas, entre los ciudadanos y las autoridades (SALUD, STCONAPRA, & ITDP, 2016).

Con la anterior referencia es preciso notar la existencia de organizaciones civiles y grupos ciclistas abanderando diferentes ideologías y valores, como el materializar el deseo de ir a la calle para tener un espacio recreativo y/o deportivo asumiendo el derecho de uso de lo público, o bien manifestar de manera más enfática el derecho al tránsito en la ciudad y

reivindicar la bicicleta como un medio de transporte, además sustentable. En ocasiones, no existe una organización como tal, un caso particular es el evento ciclista *Critical Mass*, originado en 1992 en la ciudad de San Francisco, ahora popularizado y recreado mes a mes en muchos países, con su lema: “*We are not blocking traffic, we are traffic!*”; demuestra cómo esta colectividad, toma la calle para hacer evidente la presencia de los ciclistas, para salir de la marginación natural frente a la automovilidad (Furness, 2007). La diferencia con *Critical Mass* es que no se identifica un líder, o se constituye una organización, se desarrolla a través de un llamado de ciclistas a otros ciclistas. Los ciudadanos que participan, en cada ciudad, han establecido códigos de conducta y reglas sociales propios, por ejemplo, San Francisco se caracteriza por disuadir a los ciclistas agresivos, en Chicago, se ha puesto de manifiesto el debate sobre permitir o no el tomar alcohol durante el paseo, incluso, planteándose si los ciclistas tienen la autoridad para limitar ciertos comportamientos (Furness, 2007).

Gobierno, ciudadanos y cultura ciclista

El gobierno tiene un papel preponderante en el impulso de la movilidad urbana sostenible, en especial, en la tarea de promoción de la bicicleta como medio de transporte utilitario. Se reconoce como factor clave el rol crucial de las políticas de educación y entrenamiento del ciclista urbano, sumadas a la incorporación de infraestructura (Pucher, Dill & Handy, 2010). El entrenamiento busca educar al ciclista para que viaje seguro, siguiendo las reglas de tránsito. Para el caso latinoamericano, el binomio educación y participación ciudadana se constituye como un elemento de peso por las aportaciones y las discusiones que han decantado en la definición e implementación de planes de acción exitosos en el contexto urbano. La revisión de estudios de caso en Bogotá, Colombia; Ciudad de México, México; Río de Janeiro, Brasil y Rosario en Argentina otorgan evidencias de ello (BID & Universidad de los Andes 2017).

De acuerdo a Rodríguez et al. (2017) las instituciones gubernamentales deben coordinar el diálogo con actores externos y proyectar planes de ciclo-inclusión a largo plazo; de igual forma, considera como socio estratégico a las organizaciones ciudadanas, quienes conocen de mejor manera su entorno y normalmente tienen alto nivel de compromiso. Por lo tanto, los gobiernos locales “requieren [implementar] acciones concretas [...] para aprovechar las estructuras de gestión pública que administran y con cuyo desarrollo se han comprometido” (Rodríguez et al., 2017:7). Una reflexión de Urry (Bialski y Otto, 2015) enfatiza cómo la

sociedad organizada, los colectivos y asociaciones de bajo presupuesto pueden, a través de sus prácticas, literalmente salvar la ciudad y crear un escenario futuro positivo.

Para el caso mexicano, Coppel (citada en King, 2012) encuentra evidencias del aumento de organizaciones de la sociedad civil en tareas de fomento del uso cotidiano de la bicicleta a través de los paseos; los grupos que destacan, aunque no necesariamente con biciescuela, son: en Ciudad de México: Bicitekas, la División bicicletera del sur, grupo bicicletero del Parque Hundido; en Guadalajara, grupo Guadalajara en bicicleta y; en Monterrey, Pueblo bicicletero. En Ciudad de México y Guadalajara la adopción de la movilidad sustentable es institucional, las biciescuelas son parte de la promoción del uso de la bicicleta. Favorablemente, algunas ciudades carentes de políticas de promoción de movilidad efectivas, han tenido en la sociedad organizada un contrapeso significativo.

Paseos ciclistas en Tijuana y surgimiento de la biciescuela

Respecto a los inicios de los paseos ciclistas en Tijuana, en 2003 Florencio “Lencho” Vázquez inició recorridos urbanos con amigos desde la Zona Río; en ese periodo, Francisco Freitas hacía lo propio en la zona La Presa; con el tiempo, el paseo iniciado por “Lencho” se consolidó y se nombró Ciclopista Tijuana (Daniel Gómez, información verbal, 29 de septiembre de 2015). Para el 2009, se creó el programa cultural de convivencia libre “Vía libre, la calle es tuya” que consistía en cerrar avenidas para caminar, andar en bicicleta y realizar actividades recreativas, siendo cancelado meses después.

En 2011, la Delegación Municipal la Mesa de Otay, participó en la organización de paseos con fines sociales, recreativos y turísticos. En ese mismo año, el Instituto Municipal de Planeación (IMPLAN) de Tijuana, con la participación activa del grupo Paseo Urbano Bicicletero patrocinó el foro “Horizontes 2020-2030: Movilidad del Noroeste de México de cara al Futuro” con el objetivo de dialogar con las comunidades y clubes urbanos de bicicleta de Tijuana y promover el uso de la bicicleta para traslados no recreativos. El ejercicio no tuvo mayor eco y careció de acciones consistentes para la movilidad no motorizada.

En relación a los paseos de biciescuela, en 2011 el grupo ciclista Otay Paradise Bike Crew (OPBC) liderado por Roberto Partida implementa un nuevo paseo con el objetivo de enseñar el andar en bicicleta en la ciudad. Posteriormente, por diferencias administrativas, el grupo sufrió una división y se crearon dos asociaciones Orgullosamente Pedaleando en Baja California (OPBC), conservando las mismas siglas del grupo anterior, liderado por Dante

Pedraza y Otay Border Cycling (OBC) a cargo de Partida. Actualmente ambos grupos realizan, por separado, el paseo biciescuela. Es importante mencionar que los paseos en Otay aprovechan las condiciones llanas de la zona, considerando que la topografía de Tijuana combina mesetas planas con relieve accidentado de difícil acceso, donde la altitud va desde la cota 0 m.s.n.m. hasta 150-160 m.s.n.m. En la ciudad existen otros paseos, a donde suelen acudir ciclistas urbanos físicamente aptos para hacer recorridos desafiando los cambios en la topografía.

Contexto y movilidad urbana en Tijuana

Previo al abordaje de los cuestionamientos acotados en este artículo, se describen aspectos de la de movilidad urbana de la metrópolis Tijuana, además de algunos fenómenos sociales y económicos que se conjugan con limitadas acciones gubernamentales en el tema. Catalogada como la sexta zona metropolitana más importante del país, con 1'641,570 habitantes contabilizados al 2015 (INEGI, 2015), este número no considera a la población flotante que caracteriza a esta ciudad, en frontera con el estado de California, EE. UU.

La estructura vial está fragmentada por la topografía compuesta de diversas pendientes contrastando con la presencia de mesetas, además de tener como límites físicos los canales de concreto del río Tijuana y el arroyo Alamar. Respecto al índice de motorización, en 2012, se comparó el índice de motorización nacional con el de Tijuana, resultando la media nacional de un vehículo por cada 8.86 habitantes, y un vehículo por cada 3.2 habitantes, respectivamente (Ayuntamiento de Tijuana, 2012). En general, es difícil tener un cálculo confiable de los vehículos circulando en la ciudad a razón de tres condicionantes principales: 1) circulan vehículos en forma regular solo registrados en EE. UU., 2) circulan vehículos que pasan la frontera como irregulares, decomisados o no reclamados en EE. UU. y 3) circulan vehículos de paso, que tienen como destino otra ciudad de México o viajar al país vecino. Actualmente existe un decreto de la Secretaría de Economía, para prohibir la importación de autos usados norteamericanos a México que no cumplen con buenas condiciones mecánicas y con la regulación de emisiones atmosféricas.

Respecto a la distribución modal de los viajes en Tijuana y su zona metropolitana, el 30.77% es en auto propio, el 36.16% a pie, los taxis de ruta, microbuses y autobuses suman el 27.86%, en bicicleta el 0.97%, motocicleta 0.05% y el resto se distribuye en taxi libre, transporte escolar y de personal. La ciudad cuenta con una infraestructura ciclista limitada de

13 km, con condiciones poco seguras, con problemas de accesibilidad y sin conexión a puntos de interés en la ciudad (IMPLAN Tijuana-ITDP, 2019).

En cuanto al transporte público funciona históricamente concentrado hacia dos puntos de la ciudad: zona Centro y el cruce 5 y 10, provocando tráfico y saturación de rutas, carencia en zonas alejadas y la obligatoriedad de las personas que se trasladan a tomar dos o tres camiones al no existir estaciones de transferencia (Aragón, 2008). En 2016, se inauguró un sistema tipo BRT (*Bus Rapid Transit*) denominado Sistema Integral de Transporte de Tijuana (SITT), donde se conjugan rutas tipo troncal, pre troncal y alimentadoras. El sistema funciona parcialmente y han sido vandalizadas constantemente sus instalaciones y camiones, presumiblemente por los concesionarios del transporte público. En la inauguración del SITT fue necesario usar la fuerza pública para evitar los bloqueos hechos por los concesionarios de las rutas tradicionales (Pérez, 2016). Por parte del gremio transportista existe también oposición a los servicios de viaje de las plataformas Uber y Cabify.

Una limitante del proyecto es que se convirtió en competencia del sistema ineficiente de transporte existente, con una ruta que va de un extremo a otro de la ciudad, poco atractiva para los usuarios motorizados (Avelar, 2014). En agosto de 2019, la empresa administradora suspendió el servicio por quiebra financiera, promediando 5,000 pasajeros diarios, cuando las estimaciones arrojaban un volumen de 120,000 pasajeros por día (Sánchez, 2019). El SITT reanudó actividades, como un sistema subutilizado, desfasado de la demanda real de viajes de los ciudadanos, según estudios previos origen-destino. La creación en 2017 de la Secretaría de Movilidad Urbana Sustentable (Semovus) en el ámbito municipal, así como la aprobación en 2019 por el cabildo municipal del Plan Integral de Movilidad Urbana Sustentable (PIMUS) han abierto posibilidades para implementar acciones que permitan cambios radicales en el sistema de movilidad vigente.

Bajo tal escenario, este artículo resuelve lo siguiente ¿cómo definen los propios grupos ciclistas los dos paseos de biciescuela en Otay, Tijuana? ¿cuáles son las capacidades y competencias que consideran debe dominar un ciclista para tener una mejor experiencia de paseo? y basados en la experiencia ¿qué aprendizajes son identificados por los ciclistas en el contexto de participación de la biciescuela? El trabajo está basado en investigación documental y técnicas etnográficas para documentar la experiencia de los líderes y participantes de los paseos.

La ciudad flexible desde las tácticas urbanas

El primer abordaje teórico es acerca de las tácticas urbanas, la estrategia temporal de los paseos biciescuela para negociar la calle, particularmente, el fragmento de espacio físico destinado al automóvil, que busca estar disponible para los ciclistas en forma segura. El urbanismo táctico o urbanismo de pequeños pasos, entendido como una apropiación temporal del espacio, representa una nueva posibilidad para que la planificación urbana forme una práctica participativa emancipadora alejada de las estructuras y apoyos de las instituciones; una reevaluación del espacio urbano de una ciudad y sus oportunidades sociales centradas en una escala local.

Lo táctico se refiere a los trabajos de De Certeau (1984), donde las prácticas se configuran como diversas actividades presentadas políticamente neutrales y amigables con la narrativa del discurso capitalista, que reapropia y reconfigura temporalmente la vida de un lugar en particular, poniendo fin a lo táctico y legitimando una estrategia para la ciudad. De tal manera, el urbanismo táctico o el urbanismo de pequeños pasos es una actividad que involucra al ciudadano que no está especializado en el desarrollo económico, remontándose a la acción ciudadana. Denotando un desarrollo urbano *desde abajo* realizado en micro-espacios, este urbanismo compite con compromisos a corto plazo en expectativas realistas, con el objetivo de estimular un cambio a largo plazo.

El pensamiento y el desarrollo a pequeña escala interpretan a la ciudad como un espacio construido de una manera dinámica y continúa, convirtiendo lo táctico en una plataforma de gestión urbana. Por lo tanto, la idea es que una pequeña intervención puede servir como una especie de caballo de Troya, abriéndose a cambios más grandes en la ciudad al mostrar que se puede lograr un impacto positivo. Este tipo de diseño espacial que se constituye continuamente paso a paso, guía a la ciudadanía a la creación de nuevos espacios urbanos a través de la participación activa a menudo espontánea. Es a través del urbanismo táctico que se circunscriben y producen alternativas de diseño; se promulgan deseos para un espacio urbano en una civilización gentil (Correa, 2013). En dos ruedas, las tácticas urbanas hacen frente a la *automovilidad*, siguiendo a Capron y Pérez (2016) se confronta al valor de la libertad, la autonomía y la privacidad, de la sociedad individualista.

Capacidades y competencias, particularidades del ciclista urbano

El segundo abordaje teórico centra el foco en el ciclista mismo, la persona, desde esta perspectiva reciente de la movilidad de dejar a un segundo término el transporte, y poner al centro al individuo y el entorno (Montezuma, 2003), para este trabajo dirigiendo el análisis a las competencias y los aprendizajes. Considerando a las personas moviéndose con un sentido utilitario y no utilitario. Actualmente los estudios de movilidad incorporan conceptos como capital de movilidad, es decir, la confrontación de los individuos con sus capacidades y competencias a las estructuras sociales, técnicas e institucionales (Gutiérrez, 2010).

En esa perspectiva, Kaufmann et. al. (2004) construye el concepto de motilidad y describe tres aspectos interrelacionados, 1) *el acceso*, 2) *la competencia* y 3) *la apropiación*. Para este estudio, interesa ahondar en la competencia, resumida como las capacidades y habilidades de los actores; puede ser *física*, que da la capacidad corporal de moverse a otro lugar; *adquirida*, donde se agrupan los aprendizajes de normas y regulaciones del movimiento, y la de *organización*, que relaciona la planificación del viaje y la obtención de otras competencias, como la de adquirir información (Kaufmann et. al., 2004). Tanto el urbanismo táctico como las competencias definidas en la motilidad hacen alusión al enfoque de las capacidades (*capabilities*) de Amartya Sen descritas en el contexto del desarrollo humano, la calidad de vida fuera de la noción tradicional de desarrollo económico.

La división entre las diversas competencias tiende a ser difusa, de alguna manera algunas tienen mayor relación con los momentos previos de la práctica ciclista, durante y posteriormente. Por mencionar una referencia, en lo tocante a las *competencias de organización*, agrupa los preparativos y rutinas para llevar a cabo una práctica, en acuerdo a las reglas de participación dadas. En adelante, sin perder de vista la adquisición de competencias, se discute acerca del movimiento corporal, que tiene que ver con el mundo físico natural y su trascendencia en lo social. Aunado a la presencia de un proceso de civilización, como un principio de enseñanza de ciertos códigos de comportamiento, de desarrollo de habilidades y de regulación del cuerpo mismo.

La fuerza y la pericia del ciclista en el manejo de la velocidad y el equilibrio definen en forma mecánica el andar en bicicleta. En un enfoque particular sobre el movimiento del sujeto, Seamon (2015) lo define como dependiente de un mapa cognitivo y asociado a un proceso de estímulo-respuesta. El mismo autor establece como el cuerpo aprende a través de la acción, la repetición hace que el movimiento mismo se vuelva natural, a partir de ese dominio se inicia

un proceso de creación de rutinas; el hombre tiene la habilidad de adaptarlas de buena forma ante las nuevas situaciones.

En su paso por la calle, el ciclista aprende y desarrolla diferentes maniobras a razón de los obstáculos presentes en la infraestructura utilizada, máxime si está diseñada para el vehículo automotor. Desafiar la discontinuidad, lo enfrenta a interacciones y al manejo con movimientos que van incluso en contra de su seguridad (Nabavi, Saunier & Miranda-Moreno, 2019). Gehl hace notar esta discontinuidad desde otra perspectiva “las interrupciones frecuentes son molestas y conspiran contra el *ritmo* que requiere un paseo en bicicleta” (Gehl, 2010, p.187), resultando que el viaje placentero puede virar a uno molesto y dificultoso. El entrenamiento físico del ciclista urbano puede resolver un sentido básico de la seguridad y la preparación ante las vicisitudes del viaje.

Profundizando algunas reflexiones sobre el ritmo, existe una clara alusión al ritmo biológico para explorar el ritmo social. Lefebvre (2004 [1992]), considera la existencia de múltiples ritmos, esto también lo apunta como una medida para concebir la vitalidad de un paisaje. “En consecuencia, podemos concebir los ritmos móviles del ciclismo como que ocurren en medio de un paisaje hirviente de polirritmos, parte de un conjunto dinámico y cambiante de múltiples paquetes, ramos, guirnaldas de ritmos” (Lefebvre, 2004 [1992], p.20).

Entonces, las prácticas de movilidad se definen como rítmicas, incluyendo sin duda a la caminata también (Edensor, 2010). Brown (2012) anota un sentido de progresividad, es decir, el cuerpo físicamente preparado va aumentando de forma efectiva la velocidad, se producen ritmos suaves, el ciclista debe resolver a través de maniobras adecuadas la continuidad del paseo. Brown (2012, p. 6) identifica “tempos, secuencias de inicio y parada; y las repeticiones cíclicas de los latidos del corazón, la respiración, los pasos y el pedaleo, sus rituales, gestos y costumbres ‘que’ nos orientan a los espacios sociales en los que se negocian los deseos móviles deseados”.

Por otro lado, Seamon (2015) construye la forma dialéctica movimiento-descanso, a partir de evidenciar el continuo de las experiencias con diversas paradas (descanso) y a su vez inicios (del movimiento) en la existencia geográfica; el encuentro constituye con los anteriores una triada, éste dependiente del grado de relación del individuo con el mundo del cual es parte. Finalmente, es preciso hacer una consideración del escenario de la experiencia de la práctica ciclista, como una práctica por lo regular nocturna. Cook & Edensor (2014) hacen referencia a una práctica condicionada a cierta pérdida de habilidad visual y la necesidad de agudizar los

otros sentidos. Lo anterior en cierto sentido, impacta en el continuo de las secuencias, y por otro lado, presenta exigencias en la habilitación del cuerpo físico y lo sensorial.

En relación con la adquisición de las competencias y los aprendizajes, el ciclista tiene una participación guiada y normada, entonces el sujeto participa de un proceso civilizatorio, Elías (citado en Korte, 2004, p.126) construye así el concepto de civilización:

El entrenamiento basado en procesos de los impulsos individuales de autorregulación y los impulsos conductuales relacionados con el afecto. No es la civilización lo que realmente existe, sino más bien la compulsión cambiante a la autocompulsión y el aprendizaje de la autorregulación individual en la convivencia con otras personas.

Elías puntualiza dos aspectos, por un lado, se encuentra la transformación de las restricciones externas, a partir de un control externo, por el otro, las restricciones internas, a través del autocontrol del individuo. Wood (2015) por su parte define a la civilidad, como las prácticas en un entorno cotidiano, por medio del cual los individuos gestionan y cuestionan su interacción; el ciclismo altera la civilidad, defínase este ciclista montado sobre un vehículo impulsado por él mismo, siendo parte de múltiples interacciones en un flujo variando en intensidad y con la presencia de otros vehículos.

Trascender la condición material del desplazamiento

El tercer aspecto de la motilidad de Kaufmann et. al. (2004) es la *apropiación*, donde se encuentran las capacidades percibidas por un individuo, grupo o red, conformada por aspiraciones, planes, hábitos, valores, motivos. En ese contexto apropiación se constituye como un complejo proceso de interacción entre personas y espacios, y a través del cual, el espacio adquiere un contenido simbólico, significativo; en el proceso están participando componentes como: el cuerpo, la referencia de lo vital, el tiempo, las condiciones meteorológicas, el contexto construido social y personalmente, la condición social y cultural de las personas (Guzmán, 2005). Bajo este enfoque, se ha documentado las prácticas de los actores a sus sentimientos y percepciones asociadas a sus trayectos, como en el texto de Larsen, Urry & Axhausen (2006), donde incluso se incorpora un enfoque de análisis a las redes sociales capaz de unir lo material con el sujeto social, sucede que el acceso al uso de las herramientas digitales impacta en los tipos de prácticas y viajes de las personas. Los aprendizajes asoman a conocer la experiencia del ciclista, en su ser individual, participando de la experiencia vivida en grupo, como un ser social.

Existe una interacción natural entre los aspectos mencionados, tanto de la competencia y la apropiación, se encuentra como referencia un estudio de Lois et al., (2015) abordando los mencionados aspectos, sin perder la referencia con el concepto original de Amartya Sen, primero que la persona se identifique como un “ciclista” y con ello desarrolle su capacidad para abordar los desafíos que se presenten. El geógrafo Jones (2005) documenta en su propio viaje en bicicleta esta experiencia “Montado en mi bicicleta, no estaba simplemente viajando a mi trabajo, estaba transformando y reconstruyendo mi cuerpo[...]. Me estaban cargando toda una serie de etiquetas como: en forma, saludable, [...]. Ya no soy yo mismo, fui construido como un ‘ciclista’”.³

Metodología

La metodología considera una primera fase de investigación exploratoria en redes sociales para identificar 1) el punto de reunión y 2) los grupos ciclistas con paseos biciescuela en Otay. En un segundo momento se participó en los paseos en bicicleta propia y, a partir de técnicas etnográficas de observación no participante y participante, se identificaron a los líderes, guías de los paseos y otros actores claves, además se observaron las prácticas previas, durante y al terminar el paseo de los ciclistas. Con base en la antigüedad, la frecuencia y el grado de reconocimiento al paseo, se seleccionó a los grupos: Orgullosamente Pedaleando en Baja California (OPBC) y Otay Border Cycling (OBC); se identificaron los posts relacionados con invitaciones a la biciescuela en <https://www.facebook.com/OtayBorderCycling/> (grupo cerrado) de OBC y <https://web.facebook.com/groups/OPBCbicipriantes/> (grupo abierto). En una tercera fase se realizaron 12 entrevistas semiestructuradas con enfoque cualitativo, a actores claves que cumplieran la condición de al menos tres meses de antigüedad pedaleando a la fecha. La entrevista abarcó 4 secciones: 1) información personal 2) inicios como ciclista urbano, 3) origen, prácticas y competencias promovidas por la biciescuela, 4) experiencias y aprendizajes transmitidos en la experiencia de la biciescuela. El trabajo de campo se resolvió en el periodo primavera-verano de los años 2016, 2017 y 2018 por encontrar mayor número de participantes.⁴

³Texto original traducido: “In mounting the bicycle, I was not simply travelling to work, but transforming and reconstructing my body [...]. I was being loaded with a whole series of labels: ‘fit’, ‘healthy’, [...]. No longer myself, I was constructed as a ‘cyclist’”.

⁴ Esta investigación es resultado del desarrollo de la tesis doctoral Actos performativos y escenarios urbanos en la cultura de los paseos ciclistas en Tijuana. Una mirada desde el ciclista (Trejo, 2018).

Biciescuelas, convocatorias y elección del paseo

Las convocatorias de las biciescuelas se publican en la red social Facebook, pedalear en el paseo hace posible ser invitado a otros grupos en la red social, donde se puede opinar sobre las rutas, la dificultad y decir las cosas que se desea aprender. López (2016) apunta como los movimientos sociales de las iniciativas pro-bici se organizan comúnmente usando plataformas digitales resultando una relación compleja entre movilidad urbana, bicicleta y la propia red. Los dos paseos difieren en su estrategia de comunicación, para OBC el post en Facebook es un cartel informativo diseñado con anterioridad, incluye imágenes y datos particulares, sobre distancia del recorrido, tiempo estimado, también se hace alusión a otros eventos y actividades del grupo, mientras OPBC utiliza frases cortas y sencillas con un tono motivacional, puede indicar el nivel de dificultad del paseo y hasta modificarse el plan de ruta del paseo, para conciliar ideas e intereses de los participantes (Figura 1).

En el caso de OBC, el aviso del nivel del paseo es relevante, es escala numérica, 1 es el básico hasta llegar al nivel 3 para los más aptos; el nombre del guía también es una referencia presente. La biciescuela se presenta así (Otoy Border Cycling, comunicación personal, 22 de octubre 2015):

Te invitamos a participar en el curso de ciclismo urbano Biciescuela, en el que aprenderás a usar los cambios de la bicicleta, información básica para lograr eficientes viajes-traslados en bicicleta por la ciudad, es decir, la bicicleta como medio de transporte.

La invitación tiene un fuerte sentido aspiracional, incentivar al otro a que considere la bicicleta para sus trayectos cotidianos. Lo dice otro integrante de OBC (García y Maravilla, 06 abril, 2016): “[...] Tenemos un programa que se llama biciescuela [...] para que la gente pueda transportarse cuando quiera, como quiera sin importar la topografía de la ciudad, que es de muchos cerros, entonces practicamos mucho eso”. La descripción en la página Bicipriantes Otoy (<https://www.facebook.com/Bicipriantes/>) enfatiza la apertura y el enfoque hacia iniciar ciclistas inexpertos:

[El grupo] nace de la inquietud de los miembros de OPBC para abrir un espacio para gente con deseo de pasear en bicicleta pero que todavía no se sienten seguros de unirse a un grupo de gente que ya tiene tiempo en la actividad ciclista. [...].

Por su parte, OPBC suele subir preguntas o propuestas de ruta, constantemente invitando a los biciprantes⁵ recién iniciados a que se animen a participaren los paseos intermedios. Las letras que identifican el nivel de los participantes son: A, de avanzados, B son intermedios y C los que comienzan. Sin importar el grado de experiencia de los participantes es requerido el uso de cascos y luces para participar (Figura 1), así lo recalca Pedraza (comunicación personal, abril 5, 2017):

Biciprantes nivel C hoy salimos los principiantes los que comienzan y también los que han dejado de pedalear y retoman esta bellísima pasión que es volar en dos ruedas. Así que los esperamos en el parque y como siempre... cascos, luces, hidratación y bici en buen estado mecánico. Nos vemos en el parque a las 7:45 para salir a las 8 pm [...].

En ocasiones también se puede encontrar información en las redes sociales, de las rutas de los paseos mapeadas en tiempo real a partir de aplicaciones móviles georreferenciadas, a través de teléfono celular. El punto de partida de los paseos es el Parque 1er Centenario o Parque Telnor. En este espacio público se presenta una práctica peculiar, algunos nuevos ciclistas que no han hecho contacto previo por redes sociales se acercan a los diferentes grupos para preguntar la ruta, si el paseo es de un nivel avanzado, entonces se hará otra recomendación de paseo. Se hace notar que de alguna forma las organizaciones ciclistas son antagónicas, por su origen, y algunos participantes con tiempo en la práctica se sienten comprometidos con alguna de ellas, por lo que no consideran rodar con el otro paseo. La civilidad se demuestra en cuanto a que ambos paseos comparten el mismo punto de partida.

Figura N° 1 – En la imagen izquierda, cartel publicado por OBC en Facebook, en la imagen derecha, invitación publicada por OPBC en Facebook



Fuente: Otoy Border Cycling, comunicación personal (07 marzo 2017),

OPBC Biciprantes Otoy, comunicación personal (27 de junio 2018), respectivamente.

⁵ Sobre la palabra bicipriante, ésta fue acuñado por Dante Pedraza de OPBC quien lo escuchó de una compañera, Esperanza Valdés, que formó el grupo Biciprantes Rosarito y le pidió el permiso para usar el término.

Paseo biciescuela, tácticas para abrirse paso

Uno de los elementos peculiares de los grupos ciclistas biciescuela es su forma de organizar al contingente y liderarlo, existen tres figuras representativas, un guía del grupo, las alas y el cabús, denominación dada al líder, a los ciclistas que custodian al centro en los costados del grupo y al ciclista de la retaguardia, respectivamente. Como parvadas de pájaros, el grupo lleva cierto orden y acomodo, es el guía quien define en gran medida esta condición, pues la continuidad y la dirección del paseo deben sumar a la variable seguridad.

Una táctica es la formación dos en dos, es el estilo particular de OPBC, surge como una manera de controlar al grupo y protegerlo al mismo tiempo; en los inicios de los grupos ciclistas se observaba gente que entraba y salía del carril, se subían a la banqueteta. En OPBC «empezó a haber ciertas reglas [...o más bien...] técnicas o un estilo particular de rodar [...] es una manera que nos permite seguridad dentro del carril, tampoco lo hacemos por ser estilosos». (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016). Es manifiesta la preocupación de lograr la seguridad del grupo a través de la táctica de formación, si bien puede ser difícil de comprender por los otros ocupantes del escenario, e inclusive parecer una manera de acapararlo o hasta significar algo curioso. «Ah mira qué chistoso se ven todos formaditos ¿no? sí, pues yo estoy protegiendo al grupo». (D. Pedraza, comunicación personal, 4 de octubre de 2016).

Por su parte, un grupo de ciclistas, quienes antes rodaban con OPBC está enfocada en mantenerse en un carril particular, sin que ello implique una formación específica; «Hay grupos que quieren ir a fuerzas por el carril central, nosotros vamos por la derecha, evitamos banquetetas, las usamos en casos aislados» (F. Velaz, comunicación personal, 8 de marzo de 2017). La formación de los ciclistas cambia a fila india cuando existe algún accidente, tramo en construcción o tráfico vehicular, pero dependerá de cuántos ciclistas forman el contingente.

Si se observa a un grupo de ciclistas sucederá que a veces ¡se pasan los semáforos!, las alas del grupo o el mismo guía pueden adelantarse para detener de manera oportuna y respetuosa a los autos y permitir el paso completo del contingente, se suma la variable del horario de la rodada nocturna que normalmente inicia ya pasada la hora del tráfico más pesado de la tarde en la zona de Otay. Otro escenario donde es común pedir el paso a los automovilistas, a pesar de la luz roja, es la vuelta izquierda con flecha, que en su corta duración puede partir al grupo. Estas acciones pondrían poner en tela de juicio los valores que los ciclistas asocian a su

práctica, no obstante, tiene una connotación protectora, el grupo debe mantenerse unido para blindar su seguridad. Por las opiniones de los ciclistas, los automovilistas están más receptivos a esta solicitud, serían los choferes del transporte público los más reacios a participar de ella.

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

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

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

Esta práctica ya no es tan habitual, pues no siempre es posible llevar el carro de apoyo como parte del paseo (Figura 2). Adicionalmente, los ciclistas manifiestan la presencia de carros de apoyo anónimos, es decir, autos que se quedan protegiendo a los ciclistas por un rato, mientras van circulando, y que luego retoman su marcha a la par de los otros vehículos.

Figura N° 2 – Paseo dominical con carro de apoyo



Fuente: Otay en Bici, comunicación personal (14 febrero 2017)

Nuevas competencias: lograr cadencia, comunicarse, rodar seguro y subir el nivel

La cultura del andar en bicicleta en entornos urbanos engloba un conjunto de aprendizajes de nuevas maniobras, exige avivar los sentidos, adaptarse al esquema de viaje en grupo, acompañarse de una manera segura, cuidar el ritmo y las distancias. ¿Qué puedes aprender en los paseos de biciescuela? el líder de OPBC encuentra que la base de todo es conservar el equilibrio, mantener la dirección y saber en qué momento frenar. Para la topografía inclinada de Tijuana la habilidad en el manejo de los cambios puede significar tener un paseo más comfortable, con cadencia, poner el esfuerzo suficiente para subir una pendiente o afrontar las pendientes de bajada. Una de las publicaciones de OPBC cita: “Dependiendo del clima hoy quisiera practicar administración de cambios” (Dante Pedraza, comunicación personal, 31 de mayo 2017). La mejora del acondicionamiento físico es una consecuencia natural de la experiencia, el bicipriante C recorre terreno plano, pendientes casi nulas o muy suaves; el nivel B tiene tramos rectos en vialidades principales, con al menos una pendiente de bajada y otra de subida y el nivel A considera rodar por exigentes cambios de nivel topográfico.

Además de escuchar las instrucciones del guía, en el rubro de la comunicación, el manejo del cuerpo y la voz son esenciales en los paseos nocturnos. La calle no está habilitada para la bicicleta, cualquier cosa puede traducirse como peligro, una junta entre dos losas de concreto, una grieta en el asfalto, una tapa ausente o rota de un registro, a eso sumar la nula señalización de paso de ciclistas. Dice uno de los participantes “Nos comunicamos chiflando, con gritos, antes usábamos silbato, pero hace ruido, es molesto, a la demás gente le molesta” (F. Velaz, información verbal, 8 de marzo de 2017). Otro de los guías menciona usamos “señales de mano, con voz, grito, con silbato [...] a veces si tenemos la oportunidad (con) *walkie talkie*, con radio” (Dante Pedraza, información verbal, 4 de octubre de 2016). Cada vez que existe un obstáculo fijo, la palabra y las señas se va repitiendo, el líder del grupo abre la comunicación y se va repitiendo a lo largo del contingente “¡Tope, tope, tope... tope!”. Las señas utilizadas siguen principios básicos de comunicación entre ciclistas. Existen también acuerdos verbales previos al inicio del paseo, donde se instruye al grupo sobre los sitios donde esperarán para reagruparse, es esencial que el grupo vaya compacto.

La enseñanza incluye aspectos de seguridad vial, desde el manejo responsable de los frenos hasta solicitar el uso de ropa reflejante. Según el paseo se deben seguir las reglas de formación del grupo, el respeto al otro, que incluye al peatón y al vehículo automotor. No existen diferencias profundas en las solicitudes de OPBC y OBC, ambos son exigentes con el uso de casco y luces. Llevar refacción es deseable pero no obligatorio. Si en el recorrido están presentes menores de edad, el grupo protege a éstos ciclistas poniéndolos al centro del grupo, reduce ritmo y velocidad para mantenerlo compacto lo mejor posible. Todos tienen cabida aquí, solo se requiere seguir las reglas y entusiasmo. Se hace mucho énfasis en ser un buen ciclista, ser solidario, seguir las normas viales, respetar a los peatones, no ir en sentido contrario, no subir a las banquetas, estas prácticas son la carta de presentación para negociar la calle.

Aunque no es parte de este artículo la revisión de un potencial cambio modal a lo no motorizado, si se encontró un fenómeno peculiar, el ciclista *sube de nivel*, dicho por los propios participantes de los paseos, un ciclista avanzado se anima a formar células pequeñas de amigos ciclistas que deciden pedalear por su cuenta o bien unirse a paseos que pasan por otras zonas o son para ciclistas intermedios. Esto se nota también en el número de ciclistas que acompañan a los paseos, años atrás los paseos podían sumar al paseo más de 150 ciclistas, ahora hay más opciones para pedalear. Así lo manifiesta Pedraza (Información verbal, 4 de octubre de 2016): “Varía el interés de los ciclistas mientras que unos empiezan a subir de

nivel [se van y dicen] ya no quiero hacer eso [...] otros se quedan en el mismo grupo”. Esto se refleja en la aparición de otros colectivos como los Chillones quienes también salen del parque Telnor, los Otay-Riders Nocturnos y Otay Night Riders que se reúnen en otro parque cercano y tienen un paseo de biciescuela.

Aprendizajes desde las dos ruedas

La experiencia de rodar en bicicleta resulta alentadora y abona al autocuidado del ser individual. Cuestionados los líderes y participantes de los paseos OPBC y OBC respecto a la serie de aprendizajes que consideran han logrado a partir de compartir situaciones con otros participantes, de navegar por la ciudad, de observar y ser observados, de hacer un hábito ordinario y a su vez ser parte de distintas experiencias. El resultado muestra dos conceptos dominantes, donde la esfera individual y social aparecen equilibradas. Primero, los ciclistas reconocen la constitución de un *espacio para la convivencia*, donde ocurre de forma natural el encuentro, sienten empatía, logran ampliar su red de amistades y encuentran sentido en el continuo de su participación; el concepto *vida sana* aparece como la segunda mención más común, privilegia la buena forma física pero también conjuga la salud emocional y la armonía en las relaciones sociales del seno familiar.

Ante la pregunta expresa de ¿qué valores se fomentan en el ciclismo urbano? el valor del respeto se menciona como un elemento esencial en la práctica, debes aprender a respetar a un ámbito muy amplio. El respeto al grupo se interpreta así: no separarse del grupo, no adelantarse, respetar el carril y la velocidad, agruparse; el respeto al guía, el ciclista líder del paseo durante el recorrido; con respecto al peatón, se resume en no usar las banquetas; atender todos los señalamientos viales presentes: semáforos, altos, sentido de las calles, siempre se debe circular en el sentido de la vialidad. El ciclista reconoce y pretende ganar cierta reciprocidad y tolerancia frente el resto de los actores al participar de las reglas que ya están dadas para el vehículo automotor. Remarcar la inexistencia de señalamientos para ciclistas en la zona de Otay. Los ciclistas de estos paseos son respetuosos, conocedores de la norma vial, aunque si se menciona la excepción a la regla, así como existen malos choferes, existen malos ciclistas.

La amplia lista de valores recogida, agrupa sentimientos y sentires con una connotación positiva, de motivación, de desafío, incluso de trascendencia: *amor, confianza en sí mismo, felicidad, valorar al otro y emoción*, son rasgos asociados a la práctica. Si hubo excepciones,

algunos valores, contrarios a lo anterior, *enojo* y *confrontación*. Los ciclistas mencionaron estas respuestas pensando en aquellos que no sienten empatía con ellos, mostrándose reacios a su presencia. Es una referencia también al encuentro con otros ciclistas circulando de manera agresiva o descuidada.

Discusión y hallazgos

El presente artículo documenta los paseos de biciescuela en Otay, Tijuana de las organizaciones OBC y OPBC, ambos muestran cómo la acción ciudadana abandera la tarea de capacitar y concientizar a las personas sobre el uso de la bicicleta, con recursos propios y a través de plataformas de comunicación virtual difunden y suman participantes a la biciescuela, también interactúan, expresando y escuchando cuestionamientos y peticiones. Por casi una década la voluntad y la persistencia de los líderes mantiene a los paseos vigentes ante la indiferencia de las instituciones públicas. La biciescuela educa ciclistas urbanos, trasladando aspiraciones hacia el ciclismo utilitario. Respondiendo la última pregunta sobre las competencias favorecedoras del cambio modal, no se encontraron indicios consistentes de ciclistas del paseo biciescuela decidiendo moverse en bicicleta en su vida cotidiana, no obstante, resultó que los ciclistas van ganando confianza, logran acondicionamiento físico y llegan a cierto nivel de *expertise*, para entonces atreverse a intentar otros paseos físicamente más exigentes o incluso conformar su propio paseo ciclista.

A través del urbanismo táctico se plantea observar la biciescuela, como una formación de ciclistas que negocian la ocupación del espacio dispuesto para lo motorizado, recuperando y legitimando su paso al seguir las normas viales, poniendo al centro de la discusión cómo el espacio es intervenido solamente usando cuerpo y voz para comunicarse, convirtiendo la calle en una plataforma temporal para la capacitación del ciclista urbano, asociado con un intercambio de experiencias en las redes sociales.

Por otro lado, se revisa el valor del capital de movilidad relacionado con la construcción de nuevos ciclistas urbanos. Las competencias se desglosan así: 1) conocimiento para el manejo de la topografía, poder rodar en un terreno que pocas veces es plano y saber afrontar cosas comunes: vías del tren, baches, topes, etc.; habilitación en el manejo del ritmo, *timing* y la secuencia durante el viaje; 2) conocimiento de las reglas de convivencia vial incorporando al peatón y al automovilista, ambos considerados desde la condición de que todas las formas de movilidad son aceptadas y posibles a lo largo de la calle; y 3) aprendizaje de nuevas formas

de comunicación, para avisar al otro sobre su presencia, bajo la máxima de rodar seguro. Los ciclistas reconocen también ciertos aprendizajes dados en la participación de la biciescuela con efectos en el ser individual y el ser social. Valoran a su vez, la capacidad de salir a la calle e irrumpir de manera organizada y libre en el espacio destinado al automóvil, poniendo como valor principal el respeto.

La cultura ciclista de Otay y de Tijuana es difícil de leer fuera de las contribuciones de los grupos OPBC y OBC, liderados por Dante Pedraza y Roberto Partida, respectivamente, quiénes han podido establecer una configuración de paseo de biciescuela, abierto a la comunidad, ofreciendo la posibilidad a cualquier ciudadano para rodar en bicicleta arropado por un grupo de ciclistas, que a partir de las tácticas urbanas ensayan de manera temporal la visión de la ciudad en dos ruedas. Tienen en común coincidencias en las prácticas y reglas para la seguridad del ciclista, como el uso del casco y luces. Respecto a la ocupación del espacio existen ideas diferentes sobre el uso de la calle para el andar en dos ruedas, decisión de uso del carril central o el carril lateral, son sostenidas por la fortaleza y la forma compacta del grupo ciclista.

Para cerrar este apartado, mencionar entre las limitaciones del estudio la gran rotación entre los ciclistas participantes en los paseos y la desconfianza de algunos entrevistados para opinar sobre los paseos aludiendo que alguna autoridad podría intentar uso discrecional de la información, pues existe una completa ausencia de apoyo institucional. Por otro lado, estudios futuros podrían plantear un mapeo de los actores para encontrar las redes ciudadanas que sustentan este gran ejercicio de educación y promoción del ciclismo urbano. Otra línea de investigación puede indagar sobre la experiencia sensorial, diferenciada, en relación al grado de experiencia de los ciclistas participantes, como una continuación de la discusión iniciada en este ejercicio investigativo.

Conclusiones

La existencia de los paseos y grupos ciclistas son un factor positivo en la vida urbana, las autoridades no siempre asumen su papel rector y la ciudadanía voluntaria lo está haciendo, sin esperar un acompañamiento oficial, han demostrado en el tiempo, una permanente fortaleza, gran sentido de organización, con su presencia amigable y cotidiana, siendo una muestra sencilla de cómo ellos participan en enriquecer la vida urbana. Vale retomar un concepto de Urry (Bialski y Otto, 2015), sobre como la sociedad organizada y asociaciones de bajo

presupuesto, apoyados en sus redes e ideales de cooperación, están formando una especie de *low carbon society*.

La biciescuela es un legado para la ciudad, educación vial de y para ciclistas, que logra romper las barreras de paso ante vialidades sin aditamentos o señalización para la ciclo-inclusión. Existe un ejercicio de bicivilización⁶, donde el dominio de los aspectos técnicos posibilita la ruptura de las barreras individuales y ayuda a constituir al ciclista capaz de abordar nuevos desafíos de movilidad, sin que eso signifique viajar a la escuela o al trabajo, pero si establecer una relación diferente con su modo de vida y la ciudad. Lo anterior, contrastando con la falta de sensibilidad, entendimiento y acción de los actores públicos institucionales quienes deben procurar la construcción de una ciudad más sostenible y vivible.

La experiencia espacial ciclista en el marco civilizatorio, otorga un sentido a través de la armonía del movimiento corporal como parte de la vivencia, y la capacidad de resolver los obstáculos que van en contra de la ruptura del ritmo a través de la maniobra efectiva. En un sentido práctico debe ponerse de manifiesto el placer, el gozo y el confort como aspiración de la práctica ciclista urbana, contrastando con la idea preconcebida o generalizada del ciclista atendiendo un llamado o una convicción de transitar hacia una vida sustentable o saludable.

Cercano a los terrenos de la utopía, la bicivilización es la construcción de participantes seguros, amables, hábiles para la práctica ciclista urbana, dicho en un término ambicioso, realmente civilizados, donde convive también la excepción, a partir de que los ciclistas interpretan y constituyen un sentido propio de civilidad. A su vez, el paseo ciclista imprime ritmos diferentes, a través de la cotidianidad, podría ser igualmente capaz de imprimir un ritmo a cierto lugar, el paseo es un modulador en la temporalidad.

El paseo *civilizador*, enseña a ordenar la práctica ciclista en el marco de las reglas viales, las cuales fueron construidas alrededor del automóvil. Aunque se gane espacio al auto, las prácticas aquí enseñadas no sólo construyen ciclistas, sino que los disciplinan a reglas no pensadas para ellos. La libertad en realidad está coartada y esto pone en tensión la idea misma de táctica, al convertirse en una táctica disciplinada. Finalmente, la enseñanza no es neutral, “el enseñante no interacciona neutralmente con el aprendiz” (Garrido, 2005, p.145). Para el ciclista la regla es la misma, pero la táctica y la maniobra usada puede ser diferente. Una gran ganancia del ciclista aprendiz es el cultivo de los valores y el control del ímpetu para aguantar la potencial fricción con el automovilista.

⁶Palabra derivada del término Bicivilízate, nombre de una Asociación Civil en el estado de Michoacán, que tiene como objetivo fomentar la cultura ciclista en la capital michoacana.

Referencias bibliográficas

ALONSO, L. (2012) “Ciclismo Urbano: ¡Toda Tijuana es nuestra ciclopista!” disponible en http://www.zetatijuana.com/html/Edicion1922/Deportez_Ciclismo_Urbano_Toda_Tijuana_es_nuestra_ciclopista.html FECHA DE CONSULTA 09/05/2017

ARAGÓN, María Esperanza (2008) *Salarios, precios del suelo y del transporte en el 2000 para Tijuana: una prueba empírica de los postulados teóricos de los modelos monocéntrico y policéntrico de los usos de suelo urbano*. Tesis de maestría inédita. El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana.

AVELAR, Miguel Ángel (2014) *Sistema de transporte de Tijuana: análisis de su proceso de modernización en implicaciones en la movilidad urbana. Un acercamiento desde la sustentabilidad*. Tesis maestría inédita. El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana.

AYUNTAMIENTO DE TIJUANA (2012) *Plan Municipal de Desarrollo 2011-2013*. Tijuana

BIALSKI, Paula y OTTO, Birke (2015) “Collective low-budget organizing and low carbon futures: An interview with John Urry”. *Ephemera: Theory & Politics In Organization* N°15/1. Lund: Lund University.

BID & Universidad de los Andes (2017) *Aprender de los países vecinos. Experiencias de ciudades en América Latina en la promoción de la bicicleta como modo de transporte cotidiano*. Banco Interamericano de Desarrollo, Washington, D.C.

BROWN, Katrina (2012) “Sharing public space across difference: attunement and the contested burdens of choreographing encounter”. *Social and Cultural Geography* N°7/13. Londres: Taylor & Francis.

CAPRON, Guénola & PÉREZ, Ruth (2016) “La experiencia cotidiana del automóvil y del transporte público en la Zona Metropolitana del Valle de México”. *Alteridades* N°52/26. Iztapalapa: UAM-Iztapalapa.

COOK, Matthew & EDENSOR, Tim (2014) “Cycling through Dark Space: Apprehending the Landscape Otherwise”. *Mobilities* N°1/12. Londres: Taylor & Francis.

CORREA, Jaime (2013) “La ciudad no es un reloj: consideraciones sobre la muerte de la planificación y el propósito de lo 99% invisible”. *Módulo Arquitectura CUC* N°12. Barranquilla: Universidad de la Costa.

DE CERTAU, Michael (1984) *The Practice of Everyday Life*. University of California Press, Berkeley.

EDENSOR, Tim (2010) “Walking in Rhythms: place, regulation, style and the flow of experience”. *Visual Studies* N°1/25. Londres: Taylor & Francis.

ESPÍNDOLA, Marcela (2018) “¿Quiénes quieren pedalear? La experiencia de la biciescuela de Ciclofamilia”. *Revista Transporte y Territorio* N°19. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

FURNESS, Zack (2007) “Critical Mass, urban space and vélomobility”. *Mobilities*, N° 2/2. Londres: Taylor & Francis.

GARCÍA, Brenda & MARAVILLA, Itzel (2016) “La comunidad ciclista de la ciudad de Tijuana” [podcast]. Comunidades Urbanas zona 664, Programa 4. IMER Fusión disponible en: <http://www.imer.mx/fusion/proyectos-uabc/> FECHA DE CONSULTA 20/05/2017

GARRIDO, Marcelo (2005) “El espacio por aprender, el mismo que enseñar: las urgencias de la educación geográfica”. Cad. CEDES, N° 66/25. Campinas: UNICAMP

GEHL, Jan (2010) *Ciudades para la gente*. Ediciones Infinito, Buenos Aires

GUTIÉRREZ, Andrea (2010) “Movilidad, transporte y acceso: una renovación aplicada al ordenamiento territorial”. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales N° 331/86. Barcelona: Universitat de Barcelona.

GUZMÁN, Vicente (2005) “Apropiación, identidad y práctica estética: un sentir juntos el espacio”. En Tamayo, S. & Wilder, K (Eds.), *Identidades Urbanas. No. 85 Serie Ensayo*. Universidad Autónoma Metropolitana: Ciudad de México.

IMPLAN Tijuana-ITDP (2019) *Estudio de Movilidad en Bicicleta*. Instituto Metropolitano de Planeación Tijuana/Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, Tijuana.

INEGI (2015) *Encuesta Intercensal 2015*. Instituto Nacional de Estadística Geografía e Informática, Distrito Federal.

ITDP (2011) *Manual Ciclociudades III. Red de Movilidad en Bicicleta*. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, Distrito Federal.

ITDP (2019) *Ranking Ciclociudades 2018. Evaluación de movilidad en bicicleta en ciudades mexicanas*. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, Ciudad de México.

JONES, Phil (2005) “Performing the city: a body and a bicycle take on Birmingham, UK”. *Social & Cultural Geography* N°6/6. Londres: Taylor & Francis.

KAUFMANN, Vincent, BERGMAN, Manfred, JOYE, Dominique (2004). “Motility: Mobility as Capital”. *International Journal of Urban and Regional Research* N°4/28. Londres: Urban Research Publications Limited.

KING, Esteban (2012) “Ciclopista Guadalajara. Descubrir la ciudad en Bicicleta”. *Investigaciones Geográficas* N°77. Ciudad de México: UNAM.

KORTE, Hermann (2004) *Soziologie*. UVK Verlagsgesellschaft mbH: Konstanz

LARSEN, Jonas, URRY, John & AXHAUSEN, Kay (2006) *Mobilities, Networks, Geographies*. Ashgate, Aldershot.

LEFEBVRE, Henri (2004) *Rhythmanalysis: space, time and everyday life* (Stuart Elden & Gerald Moore, trad.). Continuum, Londres (Obra original publicada en 1992).

LÓPEZ, Liliana (2016) “Pedalear en la red. Bicicleta, ciudad y movimiento social”. *Revista de Antropología Experimental*, N°16. Jaén: Universidad de Jaén.

MONTEZUMA, Ricardo (2003) “Ciudad y transporte: la movilidad urbana”. En Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Ed), *La ciudad inclusiva. Cuadernos de la CEPAL*. CEPAL, Santiago de Chile.

NABAVI, Matin S., SAUNIER, Nicolas, & MIRANDA-MORENO, Luis. F. (2019) “Is that move safe? Case study of cyclist movements at intersections with cycling discontinuities”. *Accident Analysis & Prevention*, N°131. Amsterdam: ELSEVIER.

OPBC BICIPRIANTES OTAY. Imagen. 27 de junio 2018. (Facebook) disponible en <https://www.facebook.com/groups/OPBCbicipriantes/> FECHA DE CONSULTA 30/06/2018

OTAY BORDER CYCLING. “Te invitamos a participar...” 22 de octubre 2015. (Facebook) disponible en <https://www.facebook.com/OtayBorderCycling/> FECHA DE CONSULTA 17/06/2017

OTAY BORDER CYCLING. Comunicación personal. 7 de marzo de 2017. (Facebook) disponible en <https://www.facebook.com/OtayBorderCycling/> FECHA DE CONSULTA 17/06/ 2017

PEDRAZA, Dante. Comunicación personal. 31 de mayo de 2017. (Facebook) disponible en <https://www.facebook.com/groups/OPBCbicipriantes/> FECHA DE CONSULTA 17/06/2017

PÉREZ, Rubén (2016) Autoridades municipales pierden el control en la inauguración del Sistema Integral de Transporte de Tijuana. *PSN en línea* disponible en <https://psn.si/autoridades-municipales-pierden-control-en-la-inauguracion-la-ruta-troncal-tijuana/2016/11/> FECHA DE CONSULTA 05/08/2019

PÉREZ, Ruth (2017) “Vínculos entre la bicicleta utilitaria, recreativa y deportiva: análisis del impacto de los programas “Ecobici” y “Muévete en Bici” en la Ciudad de México (2006-2012)”. *Revista Transporte y Territorio* N°16. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

PUCHER, John., DILL, Jennifer & HANDY, Susan. (2010) “Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review”. *Preventive Medicine*, N°50. Amsterdam: ELSEVIER

PUCHER, John, BUEHLER, Ralph, y SEINEN, Mark (2011) “Bicycling renaissance in North America? An update and re-appraisal of cycling trends and policies”. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* N°45. Amsterdam: ELSEVIER

RAMOS, Oscar (2018) “Ciclismo urbano en Buenos Aires. Movilidades y etnografía”. *Revista Transporte y Territorio* N°19. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

RODRÍGUEZ, Manuel, PINTO AYALA, Ana María, PÁEZ, Daniel, ORTÍZ, Miguel Ángel & BUIS, Jeroen (2017) *Cómo impulsar el ciclismo urbano: Recomendaciones para las instituciones de América Latina y el Caribe*. Banco Interamericano de Desarrollo, Bogotá.

SALUD, STCONAPRA, & ITDP (2016) *Más ciclistas, más seguros. Guía de intervenciones para la prevención de lesiones en ciclistas urbanos*. Secretaría de Salud/Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes/Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, Distrito Federal.

SÁNCHEZ, Glenn (2019) “Camiones troncales dejan SITT” disponible en <https://www.elimparcial.com/tijuana/tijuana/Camiones-troncales-dejan-SITT-20190814-0016.html> FECHA DE CONSULTA 05/06/2020

SEAMON, David (2015) *A Geography of the Lifeworld. Movement, rest and encounter*. Routledge, New York.

SMETHURST, Paul (2015) *The Bicycle - Towards a Global History*. Palgrave Macmillan, Basingstoke

TREJO, Carolina (2018) *Actos performativos y escenarios urbanos en la cultura de los paseos bicicleteros en Tijuana. Una mirada desde el ciclista*. Tesis doctoral inédita. Universidad Autónoma Metropolitana Azcapotzalco, Ciudad de México.

WOOD, Peter Robert Haddon (2015) *Creating City Cyclists: Understanding Why People Start, and Sometimes Stop, Cycling in South London*. Tesis doctoral. The Open University, Milton Keynes.

Cómo citar

Trejo Alba, Carolina y Göbel, Christof A (2020) El proyecto ciudadano de la biciescuela y su papel en la construcción de una cultura ciclista en Tijuana. *Cardinalis*, 8 (14), 186-212. Recuperado a partir de <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/cardi/issue/view/2153>

