



Casa abierta al tiempo

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA  
UNIDAD CUAJIMALPA  
POSGRADO EN CIENCIAS SOCIALES Y HUMANIDADES**

**Trazos y vivencias en la ciudad nocturna:  
sobre la liminalidad urbana de la noche  
a través de los Paseos Nocturnos  
de los Bicitekas en la Ciudad de México**

Idónea Comunicación de Resultados  
para obtener el grado de

Maestra en Ciencias Sociales y Humanidades

**Presenta:**

Alejandra Trejo Poo

**Director**

Alejandro Mercado Celis

**Comité tutorial**

Jorge Lionel Galindo Monteagudo

**Sinodal**

Paula Carolina Soto Villagrán

México, Ciudad de México, 3 de marzo de 2021

*A Alfredo,  
porque la noche pertenece a los amantes.*

## Índice

<b>Agradecimientos</b> .....	7
<b>Resumen</b> .....	12
<b>Introducción</b> .....	14
1. Observando la noche .....	16
2. Hallazgos teóricos .....	23
3. Metodología.....	26
4. Contexto de la investigación.....	29
5. Estructura del documento.....	30
<b>Capítulo 1. Detrás de cámaras y ruedas: el esqueleto teórico que sostiene y produce la experiencia ciclista</b> .....	33
1. Ritual .....	34
2. Liminalidad .....	38
2.1 Juego .....	40
2.2 Ciclismo .....	41
2.3 Cuerpo .....	42
2.4 Espacio .....	44
2.4.1 Apropiación del espacio .....	44
2.4.2 Aspectos sociales dentro del espacio .....	45
3. Ciudad .....	46
3.1 Habitar .....	47
Conclusiones .....	48
<b>Capítulo 2: ¿Cómo se empezó a rodar en la noche?: Origen de los Paseos Nocturnos y breve historia de los Bicitekas</b> .....	50
1. Orígenes de los Paseos Nocturnos.....	51

a) Movimiento Ciclistero de la Ciudad de México .....	52
b) Formación de Bicitekas .....	55
2. Primeras impresiones y resultados de los Paseos Nocturnos .....	59
3. Constitución de Bicitekas A.C.....	62
a) Primeras acciones.....	62
b) Conformación de la Asociación Civil .....	71
c) Origen del nombre. Bicitecas con “c” y Bicitekas con “k” .....	76
d) Logo de Bicitekas .....	77
e) Casa Biciteka .....	77
4. Cambios y transformaciones de los Paseos Nocturnos .....	79
5. Los Paseos Nocturnos vistos como un <i>ritual</i> .....	84
<b>Capítulo 3: ¿Cómo y quiénes van a rodar?: Organización de los Paseos Nocturnos, periodos de la rodada y características sociales de los Bicitekas</b> .....	88
1. Planeación y organización.....	89
a) Planeación .....	89
b) Organización .....	93
2. Difusión de la actividad.....	97
3. Trayectoria de integración .....	99
4. Trayectorias espacio temporales de la rodada .....	103
a) Inicio de la rodada .....	103
b) Características de la ida.....	104
c) Sitio destino/Spot/Recreo/Descanso .....	105
d) Características del regreso .....	106
e) Después de la rodada .....	107
5. Características del grupo.....	108



a) Participantes según el género.....	108
b) Aspectos socioeconómicos .....	113
c) Características etarias.....	115
d) Procedencia de los asistentes.....	117
e) Vendedores.....	118
6. Características de rodar en grupo .....	121
7. Amistades y solidaridad.....	127
8. Conflictos internos .....	132
Conclusiones .....	133
<b>Capítulo 4. Relación de los ciclistas con la ciudad nocturna a partir de las rodadas: espacios producidos, significados, nociones y transgresiones ..</b>	<b>135</b>
1. Los espacios socialmente producidos durante las rodadas nocturnas de los Bicitekas.....	137
2. Significado de los lugares visitados y transitados .....	143
3. ¿Qué dimensión cobra la ciudad a partir de los Paseos Nocturnos de los Bicitekas?.....	148
4. Noción del tiempo nocturno en el espacio público.....	153
5. Noción de la noche urbana a través de los Paseos Nocturnos.....	155
6. Transgresión nocturna.....	161
a) Género: mujeres en la calle de noche.....	162
b) Salir de la cotidianidad .....	164
c) Transgresión en el espacio público nocturno .....	165
Conclusiones .....	167
<b>Conclusiones: Trazando la liminalidad .....</b>	<b>169</b>
<b>Bibliografía.....</b>	<b>177</b>

<b>Hemerografía .....</b>	<b>181</b>
<b>Páginas Web .....</b>	<b>184</b>
<b>Videos .....</b>	<b>187</b>
<b>Apéndice .....</b>	<b>188</b>

## Agradecimientos

Después de largos trayectos, exploraciones y encuentros, nace el resultado de un largo viaje lleno de voces y compañías. Sin ellas, nada de lo que está escrito en este documento existiría en papel, imágenes, relatos y memorias.

Primeramente, le agradezco mucho a la División de Ciencias Sociales y Humanidades de la UAM Cuajimalpa, por abrir un espacio en el posgrado en el que podamos hacer y crear proyectos con intercambios y una diversidad de enfoques. Por ello, no puedo dejar de agradecerle a los profesores que tuve en esta etapa, principalmente a Mario Barbosa Cruz, Alejandro Araujo Pardo, Akuavi Adonon Viveros, Miriam Alfie Cohen, Rocío Guadarrama Olivera y Leonardo Díaz Abraham, por todos los intercambios y aportaciones que me otorgaron en este trabajo, los cuales quedaron plasmados en cada uno de los capítulos de este documento.

A su vez, muchas gracias al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por otorgar a los estudiantes la posibilidad de estudiar dignamente un posgrado con una beca que permita sustentarnos durante el proceso de nuestros estudios. Porque gracias a su apoyo pude desarrollar esta investigación dentro de un espacio urbano con ciertas facilidades que no hubiera obtenido sin su financiamiento.

De la misma manera, no puedo cerrar este proceso sin agradecerles a mis grandiosos compañeros de generación de la maestría, porque con ellos nos hicimos y se fueron haciendo nuestros proyectos de investigación y, en mi caso, en cada uno de los capítulos se encuentran resultados de conversaciones que durante estos dos años fuimos intercambiando. Gracias a todos por ser una hermosa generación en la que compartimos juntos un pedacito de nuestra vida.

Antes que nada y primero que nadie, le agradezco enormemente a mi apreciado director, Alejandro Mercado Celis, por la confianza que me tuvo desde un inicio y a lo largo de todo el proceso de la investigación. Por el intercambio, la escucha, las aportaciones y conversaciones que fueron haciendo este trabajo a partir de su compromiso y paciencia conmigo, y por la grata coincidencia de habernos conocido a través de un mismo interés que es el estudio de la noche. Siendo él una de las

primeras piezas de este proyecto, le agradeceré eternamente por todo lo que aquí ha dado resultado.

Le doy un gran agradecimiento a mi segundo integrante del comité, Jorge Galindo Monteagudo, no sólo por tener la valiosa disposición de participar en el proceso del proyecto, sino también por su compromiso y entrega incondicional en todas las atenciones que fueron apareciendo en todo el trayecto. Sobre todo, por sus aportaciones con tanto tacto y fineza en las ideas y conceptos principales que estructuran al escrito.

A su vez, le agradezco inmensamente a Paula Soto Villagrán, no sólo por aceptar ser parte del proceso final de esta experiencia, sino por ser una investigadora ejemplar con tanta claridad dentro de la antropología urbana y los estudios de género. Sin sus aportaciones tan necesarias en estos tiempos, muchas cosas no se hubieran develado en esta investigación. Ha sido un enorme gusto compartir con ella el interés que nos vincula a través de los estudios del espacio urbano.

Sin nunca olvidarlos, le doy un enorme agradecimiento a mis profesores Angela Giglia Ciotta y a Rodrigo Díaz Cruz, porque nunca han dejado de estar atentos y dispuestos a escuchar todas mis inquietudes. Porque, una vez más, este proyecto también es resultado de sus valiosos aportes dentro de la antropología urbana y la antropología del ritual, los cuales hacen germinar trabajos como este que también llevan su nombre. Gracias a los dos por estar tan presentes y por seguir aportando tanto en mi formación.

Muchas gracias a los principales integrantes de esta investigación: los Bicitekas. Por ser quienes me enseñaron una nueva Ciudad de México, un modo de ser con el cuerpo ciclista, un lenguaje corporal a través del movimiento en bicicleta, y, sobre todo, por compartirme y mostrarme tanto de ese mundo que se crea en la noche gracias a sus Paseos Nocturnos. Gracias por las amistades creadas, por la solidaridad, la compañía, el intercambio, la ayuda en todos los percances ciclistas, las eternas risas y las largas rodadas llenas de vida. A su vez, gracias a los fundadores de esta actividad, porque hace 22 años tuvieron el interés de rodar en la noche a través de una militancia dentro de la movilidad urbana la cual se ha

transformado en mucho más que un estilo de vida. Gracias Erick, “Amistad”, “Torni”, Ángel, Saúl, George, Kike, “Guajo”, “Agui”, Alex, “Negro”, “Dulces”, “Luces”, Mario, Angie, Silvisabel, Marisol, “Ivona”, Tom Dieusaert, Agustín Martínez, Roberto Cruz y a los cientos de Bicitekas que transforman todos los miércoles la noche de la Ciudad de México.

A mi hermosa y amorosa Ciudad de México y su zona metropolitana, nuevamente, por ser una ciudad inmensa llena de misterios, surrealismo, diversidades y oportunidades. Por todo lo que nos permite ser y hacer más allá de lo que podamos imaginar, y por mostrarme otras formas de ser una habitante urbana.

A mi querida y apreciable Yolanda Macías Solís, por coincidir en estos tiempos dentro de los estudios que nos unen, por todo lo que nos hemos apoyado y ayudado mutuamente, por estar en todas las circunstancias y situaciones del posgrado, y por lo que se siga generando de esta hermosa amistad surgida gracias a la coincidencia de la inquietud de la noche.

Muchas gracias a mis eternas amigas que toda la vida me han acompañado en cada paso que doy, así como en todos los momentos de esta investigación. A Ludmila Romer Zakrzewska, Lucía Casas Guzik y Ana Francisca Urrusti Piñó Sandoval, por ser mis hermanas de la vida y mis eternas compañeras y confidentes.

Gracias a mi hermano Fausto Emiliano, por existir y ser un gran consejero. Por todo lo que hemos vivido cerca y a la distancia, pero siempre juntos, y por lo que aún nos queda por seguir descubriendo en este bizarro mundo.

Gracias a mis padres, Fausto Trejo Fuentes (q.e.p.d) y Ma. Virginia Poo Gaxiola, por todo lo que me dieron para ser lo que soy ahora, su sensibilidad, su espíritu libre, su pensamiento fuera de lo común y sus incógnitas sobre la vida y el mundo social. A mi papá porque revive cuando recorro las memorias que tenemos dentro de los espacios de esta gran ciudad; a mi mamá porque me recuerda todo el tiempo cómo me ha inquietado la noche desde que empecé a existir. Gracias a los dos por su eterna lucha y persistencia ante la vida que nos ha tocado vivir y descifrar a través del lenguaje que juntos hemos creado.

Muchas gracias a mi amado y hermoso compañero de vida, Alfredo, por todo lo que hemos descubierto y creado juntos como pareja, colegas y partícipes de este universo social. Sobre todo, por estar en cada uno de los procesos de este proyecto al leerme, apoyarme, aportarme y enseñarme tanto que, sin él, nada de lo que se ha escrito aquí se hubiera logrado. Gracias por la valiosa compañía, la incansable escucha y el intercambio dentro del mundo antropológico que nos ha unido, así como la vida inagotable que seguimos haciendo juntos.

Finalmente, muchas gracias a mi cuerpo por permitirme rodar con tanta intensidad y potencia, sobre todo a mi pierna derecha que se ha reconstruido con la mayor fortaleza en estos últimos once años después de un fuerte accidente en bicicleta. Gracias a toda la materia que soy que me permite existir para seguir descubriendo este mundo a través de la sensibilidad corporal, y para que siga trascendiendo mis límites, hasta que un día logre rodar en otras dimensiones.

*Muchas gracias a Luis Ángel Castillo Mote,  
por su profunda y ardua dedicación en la corrección de estilo de este trabajo,  
pero sobre todo por el viaje tan intenso al que se aventuró dentro del escrito,  
con el cual me impulsó a observar y reflexionar minuciosamente cada argumento  
para lograr embellecer este texto.*

## Resumen

Este trabajo de investigación contribuye al campo de los estudios nocturnos al difundir y visibilizar algunas formas alternativas de vivir la noche urbana. Abordamos su estudio desde la exploración del espacio público nocturno en movimiento a través de la bicicleta, particularmente por medio de los Paseos Nocturnos que llevan a cabo los *Bicitekas* en la Ciudad de México y su zona metropolitana.

Hay una falta de conocimiento sobre la ciudad nocturna desde actividades no ligadas al entretenimiento en espacios cerrados, así como a la delincuencia o al trabajo nocturno, por lo que es necesario estudiar prácticas de otra índole que se manifiestan para darle pulso a la noche urbana a través de distintas experiencias.

En el dispositivo teórico-metodológico de esta investigación, se implementaron diversas herramientas dentro del trabajo de campo como: la observación participante, la elaboración de etnografías y de entrevistas a profundidad, así como el levantamiento fotográfico y cartográfico de las rodadas ciclistas.

El hallazgo más importante de este trabajo fue el descubrimiento y la conceptualización del *ritual urbano nocturno* y del *estado liminal* a través del cuerpo, al revelar la anatomía de una práctica que hace resaltar aspectos de una metrópoli no percibidos social y teóricamente, dentro del universo de los estudios de la noche urbana.



- *¿Qué es un rito? – pregunta el principito.*  
- *Es algo demasiado olvidado – responde el zorro -.*  
*Es lo que hace que un día sea diferente a otros,*  
*que una hora sea distinta a otras horas.*

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

*De repente, nosotros, los modernos,*  
*hemos perdido la noche.*  
*Ya no nos encontramos, al final de cada día,*  
*ante la opacidad uniforme del mundo nocturno*  
*en el que los cuerpos y los objetos pierden su contorno*  
*y se funden en una sustancia tan continua como intocable.*

PASCAL QUIGNARD

## Introducción

Si pudiéramos imaginar otras noches en las que los cuerpos no durmieran, sino que despertaran tras su llegada; sobre las que no descendiera la oscuridad sino otro tipo de iluminación, y que rechazaran la inmensa quietud con singulares movimientos, probablemente percibiríamos una noche alterna y desconocida a la que ya incorporamos a nuestra vida cotidiana. Por ello, ¿por qué no comenzar por imaginarnos un modo diferente de vivir la noche urbana? Un nuevo escenario en el que existan cuerpos y objetos<sup>1</sup> que se fusionen en una misma intensidad para entrar a otras dimensiones.

La noche de la Ciudad de México (CDMX) ha tenido tantas transformaciones a lo largo de su historia, que nos hace percatarnos de su ser como un laberinto imposible de recorrer en su totalidad. A su vez, esta ciudad nocturna es ese mundo que en ocasiones no nos detenemos a mirar porque lo creemos dormido, puesto que muchas de sus actividades se suspenden bajo las sombras que cubren el día, cuando en realidad son otra cara de la urbe que despierta una vez que se oculta el sol.

La ciudad es, en este sentido, una especie de “ente” en perpetua transmutación, dentro de un enjambre de avenidas, espacios y periodos. Esto se percibe particularmente durante su fase nocturna, como bien apunta Alan Blum (2003):

...las ciudades cambian a medida que la noche entra en la ciudad para crear oportunidades para la experiencia vivida del espacio público (...) la noche expande las posibilidades de la vida en la ciudad de varias maneras. (idem: 148)

En las ciencias sociales, la inquietud teórica por la ciudad nocturna se presenta en los estudios que hablan sobre la activación de la vida social de noche. Por lo general, se han abordado temas relacionados con el ocio y el entretenimiento en los distritos nocturnos, pero también sobre el trabajo, la delincuencia o la inseguridad. Por ello, una de las intenciones que se tuvo al inicio de esta investigación fue encontrar un tema que se apartara de los más convencionales y que, a su vez,

---

<sup>1</sup> Como dice el epígrafe de esta investigación con las palabras de Pascal Quignard.

continuara con el retrato de la vida y la actividad de la ciudad, al elegir una dinámica extraordinaria, inhabitual e incluso desconocida.

Al mismo tiempo, la iniciativa personal por estudiar la noche de una ciudad, parte del interés por conocer los misterios de aquella fase que conocemos como oscuridad, sueño o pausa, y que siempre ha representado para mí diversas interrogantes sobre toda clase de fenómenos (y su respectiva importancia social) dentro de una supuesta quietud inamovible. A lo largo mi vida he considerado que todo aquello que no se alcanza a percibir, no nos niega la existencia de una vida social/espacial/temporal con significados adquiridos, que impactan con tal magnitud que repercuten en las grandes ciudades y en los múltiples lugares que se enlazan y conocen dentro de ella<sup>2</sup>.

Por todo esto, el hallazgo de algún caso o tema de estudio fue un tanto exhaustivo, sin embargo, dentro de esa búsqueda, me encontré con la disposición de estudiar cualquier cosa que sucediera en el ámbito público, aun dentro de los casos típicos, puesto que bajo diversas condiciones se presenta una alteridad de eventos desconocidos.

Las exploraciones partieron desde una *atención flotante* (concepto de Sigmund Freud, 1912), al momento de salir a observar el espacio público nocturno y ver qué cosas sucedían en él. Por ello, fue determinante la idea de contemplarlo directamente desde el exterior, puesto que su análisis comenzó con el recorrido de esta atmósfera, y con el propósito de encontrar algún tipo de movimiento o dinámica social que no permaneciera en el encierro. De la misma forma, el cuerpo humano comenzó a cobrar importancia, a la par que los sentidos tomaban mayor relevancia para la observación de aquellas inmediaciones.

En el siguiente apartado, relataré cómo fueron las primeras exploraciones sobre la noche, hasta el momento de elegir el presente caso de estudio.

---

<sup>2</sup> Una película que también fue de gran inspiración para explorar el mundo nocturno es *Ojos bien cerrados* (1999) de Stanley Kubrick; por la noche tan peculiar que muestra en todo el filme.

## **1. Observando la noche**

En el año 2017 y en la primera mitad del 2018, comencé a explorar la noche con toda la disposición de observar lo que pudiera ocurrir o encontrar en mi camino. Comienzo por relatar dos casos dentro de la búsqueda.

El primero (en abril de 2017) aconteció de manera estática, es decir, situándome en un punto más o menos recurrente dentro de las zonas céntricas de la Ciudad de México (específicamente sobre la calle República de Cuba, en la colonia Centro) y mientras observaba el desenvolvimiento del espacio durante el horario nocturno. Efectivamente, me encontré con una situación que no había contemplado: la presencia de personas en situación de calle que buscaban comida y deambulaban por los callejones semioscuros. Desde la ventana de un edificio sobre la calle en la que me ubicaba, me mantuve atenta de los acontecimientos del exterior, hasta lograr visualizar un cúmulo de basura que se convirtió en su fuente de alimentos.

Ellos (todos de género masculino) se acercaron paulatinamente al lugar como gotas de agua. Al poco tiempo ya eran cinco o seis los que comían de los desechos, mientras los residentes de la zona salían a tirar su basura al mismo montón. Resultó impresionante ver cómo esas sobras se convertían en alimento para otros.

La experiencia de ver a estas personas que salen durante la madrugada para buscar comida, me hizo reflexionar sobre la noche como ese otro escenario en el que aparecen algunos individuos que recorren las calles para extraer de ella un poco de vida, pues durante el día, con la inmensa luz del sol y la actividad social, estas condiciones no son tan visibles.

El segundo caso, por el contrario, se vivenció de manera dinámica a finales del mismo año, durante un nuevo recorrido entre semana por las colonias del centro<sup>3</sup> para observar los acontecimientos nocturnos sin la presencia de posibles fiestas, antros, bares o eventos festivos. Mientras caminaba por esas calles y callejones, me percaté de que la vida social se mantenía activa, pues una gran cantidad de

---

<sup>3</sup> Un lunes a las 22 horas.

gente caminaba durante horas avanzadas de la noche, ya sea para dirigirse a sus casas, para pasear solos o acompañados, o para consumir y vender productos.

En algún momento detecté la presencia de ciertas personas que transitaban en bicicleta (algunos iban solos o en pareja), pero lo peculiar del caso, es que todos portaban máscaras<sup>4</sup>. Me llamaron la atención, pero no supe más de ellos. Posteriormente me enteré, por el relato de un amigo que radica en la zona, que aquellos sujetos son en su mayoría asaltantes que usan las bicicletas para huir rápidamente después del robo a los transeúntes.

En ambos casos, se manifestaron otras de las expresiones que tiene la noche de una megalópolis como la Ciudad de México; aquella selva o jungla de concreto<sup>5</sup> donde la diversidad se sigue explorando dentro del espacio urbano.

A pesar de estos encuentros, seguía sin hallar algún caso singular para desarrollar una investigación. Desde hace tiempo, intuía que algo extraordinario podía existir, algo que no sucediera forzosamente durante el fin semana, o algo que se relacionara con alguna comunidad (incluso nómada) que se reuniera bajo cualquier motivación o propósito con la llegada de la noche. No sabía qué era ni dónde lo podía encontrar, pero mantuve firme la convicción de que *ahí* estaba, en algún recóndito lugar, esperando por ser descubierto.

La búsqueda se extendió de manera exhaustiva. Ya me encontraba en los inicios de la maestría, y para los primeros meses del 2019, aún no tenía caso de estudio, por lo que el tiempo del proceso de la investigación se iba acortando.

Así pues, en mayo de 2019, me dirigí hacia la alcaldía Iztapalapa porque supe de la existencia de los “Parques nocturnos”. Me dio curiosidad por qué los llamaban así, cuál fue su iniciativa y qué actividades se efectuaban en ese lugar. Así, un viernes a las ocho de la noche, junto con dos amigos que residían en la zona, visité el Parque Nocturno Cuitláhuac, el cual había sido inaugurado recientemente (en

---

<sup>4</sup> Por este hecho, no se pudieron identificar las edades de los sujetos. Sin embargo, al ver la vestimenta y complexión de ellos se asume que eran jóvenes, quizá menores de 18 años.

<sup>5</sup> Como el rapero Jay-Z y la cantante Alicia Keys llaman a la ciudad de Nueva York, en su canción *Empire State Of Mind*.

noviembre de 2018), y en el que se organizaban diversas actividades recreativas para la población de esa alcaldía. Destacaba la existencia de un espacio deportivo y cultural, el cual fue uno de los proyectos de la alcaldesa de Iztapalapa de aquel entonces, Clara Brugada Molina<sup>6</sup>.

El propósito fue observar con detenimiento las características del recinto. Desde el momento en el que llegamos hasta que nos fuimos, a lo largo de una hora y media de visita, me invadió una gran decepción: no había más que tres personas en sus alrededores; un sujeto que se ejercitaba con los aparatos instalados, y una pareja que se mantenía oculta entre los juegos infantiles. Las actividades que se promocionaban en varias notas y videos de *YouTube* parecían no existir.

Aunque efectivamente se percibía una restauración del espacio por la buena iluminación y limpieza de las nuevas instalaciones, no se hacía uso alguno de todo lo que ofrecía esa área seminatural. Nos detuvimos a preguntarle al policía de la entrada por qué no había tanta asistencia en el parque. Comentó que la gente visitaba más el lugar cuando se programaba algún evento, y que la poca concurrencia durante la noche se debía a la inseguridad en el transporte público. Finalmente, nos retiramos sin conseguir el objetivo de hallar algún caso de estudio<sup>7</sup>.

En la semana posterior de la visita al parque de Iztapalapa, realicé una inspección en la zona de Chapultepec. Un compañero de la maestría me comentó sobre un parque al que asistían corredores nocturnos para realizar sus entrenamientos: el Circuito Gandhi. Un martes por la noche, cuando visité aquel lugar (hasta entonces desconocido por mí), me sorprendió la gran cantidad de personas que se ejercitan bajo la iluminación púrpura del sitio, apropiándose del espacio público, pues no sólo se limitaban a correr y entrenar, sino que también generaban una relación con el

---

<sup>6</sup> Véase la nota del 26 de noviembre de 2018, en la que se anuncia la inauguración del Parque Nocturno Cuitláhuac: <http://www.elinfluente.mx/2018/11/inauguran-primer-parque-nocturno-en-iztapalapa/> También puede revisarse el siguiente video para una mejor noción: <https://www.youtube.com/watch?v=F3RohQxpg-k>

<sup>7</sup> Al momento de retirarnos, mientras esperábamos para abordar un taxi, tuvimos la mala experiencia de presenciar un enfrentamiento entre automovilistas, en el que incluso se detonó un arma de fuego. Con esto se evidencian las condiciones de inseguridad que comentó el policía en aquella ocasión.

espacio y con los demás asistentes, gracias a las actividades deportivas de los distintos grupos sociales.

Una de las cosas más interesantes de ese lugar, fue la concurrencia social en ciertas horas nocturnas, así como el tipo de población flotante que se encontraba en el área explorada. Esto propició la aparición de nuevos conceptos sobre ideas como la apropiación de un espacio público, la presencia del cuerpo nocturno, y la movilidad colectiva de personas que comparten algún interés común.

Al estar presente, reflexioné sobre otras actividades corporales que también suceden en la noche y, sin saber, busqué en páginas de internet qué tipo de deportes se presentaban en la ciudad noctámbula. Así llegué al conocimiento de los patinadores nocturnos que salían a rodar a las calles de la urbe, y a partir de ello, deduje la posible existencia de ciclistas. Al realizar una *exploración* en *Google* con las palabras “rodadas nocturnas”, el navegador me remitió a la página de *Facebook* de los Paseos Nocturnos de los Bicitekas. Esto ocurrió el primer martes de junio de 2019, un día antes de la siguiente rodada del grupo; por lo que comencé a planear mi primera visita para saber de qué se trataba esta dinámica.

Así, mi primera rodada fue el 5 de junio de 2019, un miércoles sumamente lluvioso, por lo que en algún momento temí que se presentara algún inconveniente mayor; sin embargo, de nuevo mi intuición me impulsaba a continuar, tomar mi bicicleta (una básica de siete velocidades) y lanzarme a la aventura. Llegué al Ángel de la Independencia a las nueve de la noche, sitio y hora programados en la página de los Paseos Nocturnos.

Debido a la lluvia, no se encontraba nadie sobre la explanada ni en las escaleras del monumento, por lo que pensé en la posibilidad de que se hubiese suspendido. Minutos después, desde mi celular, envié un mensaje a través del *Facebook* de los Paseos Nocturnos para consultar si se llevaría a cabo, a lo que respondieron que, aunque lloviera, si se haría la rodada. Después de buscar sin éxito a algún ciclista, me dirigí a la banqueta del Paseo de la Reforma para resguardarme del aguacero y sentarme a esperar. En ese momento vi a un hombre (de aproximadamente 50

años) con una bicicleta, y me acerqué para preguntarle si venía al recorrido de los Bicitekas; asintió y comentó que los demás no tardarían en llegar.

Platicamos mientras esperábamos al grupo. Él traía bolsas de plástico en los tenis para no mojarse y otros aditamentos contra la lluvia. Aproveché para preguntarle cuánto tiempo duraban las rodadas, cuánta distancia recorrían, cuántas personas asistían en promedio, desde cuándo existían estos paseos; y cada una de sus respuestas me dejaba cada vez más sorprendida. Me explicó que su hora de terminación, en ocasiones, era hasta las doce y media o una de la madrugada; que ruedan a cualquier parte de la ciudad (incluso al Estado de México); que recorren una distancia entre 25 y 40 kilómetros; que llegan hasta más de cien personas, y que los paseos existen desde hace casi 21 años, sin interrupciones. Todo esto estimulaba más mi curiosidad para presenciar y ser partícipe de semejante actividad.

A pesar de la lluvia los ciclistas comenzaron a llegar, algunos acompañados, otros solos. Poco después de las 21:30 horas, llegó uno de los guías para detallar que debido al clima se cambiaría la ruta: ahora el destino sería Coyoacán, en lugar de La Raza. Me desconcertó pensar que Coyoacán estaba a una distancia considerable de nuestra ubicación, y que sería un trayecto extenuante. Ahora que he conocido tantos caminos durante las rodadas, el recorrido hacia Coyoacán me parece el más corto que haya hecho con ellos.

Mientras rodábamos todos juntos en caravana, me entusiasmaba ver cómo se concentraba el grupo. Casi al inicio, percibí una sensación que reconocí perfectamente: era el miedo que abarcaba todo mi cuerpo. Sabía que rodaría una gran distancia durante la noche y temía sufrir algún accidente si me distraía. Este temor surgió al recordar la noche del 18 de agosto de 2009, en la que viví un terrible accidente en bicicleta dentro del tercer circuito de Ciudad Universitaria. Aquel día me estrellé contra un auto que venía de frente; él automovilista se dio a la fuga y terminé desmayada en el suelo, con el fémur derecho partido en dos. Tardé más de un año y medio en recuperar mi movilidad por completo, y mucho tiempo más para volver a subirme a una bicicleta.



Sin embargo, esta sensación fue desapareciendo cuando se me acercaron algunos ciclistas para platicar. Les comenté que era mi primera vez en una rodada nocturna; que nunca había rodado en grupo, que no practicaba mucho con la bicicleta (salvo para traslados cortos), que venía sola (hecho que los sorprendió), que no conocía a nadie y que sentía un poco de miedo por el accidente que ya referí. Finalmente, ese temor pasó a segundo plano cuando me di cuenta de que estaba acompañada por ellos, y entonces comprendí lo que significaba la protección del grupo. En menos de lo que esperaba, ya estábamos en el Café Jarocho del Centro de Coyoacán; compramos bebidas calientes y nos resguardamos de la lluvia en un estacionamiento.

Durante ese descanso, todos se reunieron en pequeños grupos con sus amigos y conocidos. Algunos sacaban cervezas, otros marihuana, y unos cuantos aprovechaban para revisar y arreglar sus bicicletas. Me acerqué a Erick, el guía de aquella rodada, y le expliqué que mi asistencia al grupo se debía a un proyecto de investigación sobre la noche. Erick se mostró contento por mi interés y me compartió sus experiencias y observaciones; incluso me comentó sobre otras investigaciones que se han hecho del grupo y las rodadas.

Él fue la primera persona que expresó que con estos paseos se conoce a la ciudad de otra manera; que se llega a distintos lugares en los que quizá muchos nunca habían estado y, sobre todo, que la noche se percibe de forma alterna y se logra apreciar el cambio de ritmo de la ciudad por la disminución de los autos. De pronto comencé a sentir una gran armonía con el evento, con su dinámica y con la gente; sobre todo por el hecho de que se reunieran en la noche para pasear juntos, así que le expresé mi deseo de asistir a la siguiente rodada.

Tras una larga espera a que disminuyera la intensidad de la lluvia (cosa que no sucedió), retomamos el camino para regresar al Ángel de la Independencia. Para ese entonces, me encontraba tan empapada que ni siquiera podía sentir la diferencia mientras rodaba y me mojaba cada vez más. Aquí muestro un extracto de la etnografía que escribí de esa primera rodada:

No era muy calmada la lluvia, me terminé empapando –a varios les sorprendió que me lanzara con lluvia y sola–, sentía todo el cuerpo muy mojado por más que traía un impermeable y botas de hule. Sin embargo, hubo un momento en el que, por la fluidez del grupo, la rodada sobre la bici, el suelo húmedo y el agua impregnada en todo mi cuerpo, sentía como si estuviera en el mar, como si fuéramos un cardumen de peces en el que todos unidos y conectados en un mismo ritmo nos desplazábamos, empapados, como si nadáramos en el océano ciudadano, en las corrientes urbanas, en la profunda oscuridad nocturna. Me sentía suave como en el agua, como en el mar, como si nadara, sin peligro, sin miedo, sin ningún temor de la noche, nadando y pedaleando.

Cuando el guía le comentó a uno de sus amigos que era la primera vez que yo venía, escuché que el otro chico gritó: “¿es su primera vez?!” (me voltea a ver mientras vamos sobre la bici, yo estaba unos cuantos metros a su derecha), “¡no se le va a olvidar!”

De repente, todo parecía un sueño, llegué a la 1:30 de la mañana a mi casa y sentí que venía de alguna profundidad de la ciudad.

Etnografía escrita en la madrugada del 6 de junio de 2019.

Con esta experiencia se me impregnó de tal manera la sensación de una comunidad bajo el agua, tan emotiva y placentera, que no dudé en asistir de nuevo a los Paseos Nocturnos de los Bicitekas; no sólo para determinar si podían convertirse en mi caso de estudio, sino por lo que provocaron en mí aquella vez y por la ciudad que me mostraron. Recuerdo que Erick comentó: “rodar con lluvia quizá puede ser molesto, pero también tiene su belleza”. A partir de ese momento pensé que con imágenes y sensaciones así, esta actividad estaba llena de vida, aliento y sorpresas, por todo el movimiento y lo que llegan a trazar con ruedas y memorias dentro de una gran ciudad. Por ello, decidí considerarlos como el caso para mi investigación sobre la noche urbana.

## 2. Hallazgos teóricos

Una vez que se tuvo conocimiento de la existencia de un grupo de personas que realizaba extensos trayectos dentro de la ciudad y su zona metropolitana, así como de la organización de la actividad y la logística que establecen en sus recorridos, tuve la motivación de integrarlos como caso de estudio porque eran un grupo social *multidiverso* (de todas las edades y clases sociales), que se juntaban no sólo por razones deportivas o de entretenimiento, sino también para construir una sociabilidad nocturna muy particular.

El grupo se organiza todos los miércoles del año en el Ángel de la Independencia ubicado en el Paseo de la Reforma a las 21:30 horas, desde hace 22 años y sin interrupciones<sup>8</sup>. En sus recorridos visitan una gran parte de las colonias y zonas de la ciudad, pues sus trayectos siempre son diferentes en cada ocasión. Es, sobre todo, una práctica inusual que en términos sociales no parece muy conocida o relevante, puesto que “los ciclistas se encuentran en una posición distintiva respecto al entorno urbano” (Jones, 2006; Spinney, 2007; citado por Jungnickel y Aldred, 2014: 239); además de que se realiza a través del cuerpo en movimiento, por lo que encontré una especie de *alternativa* de la noche.

El recorrido consiste en rodar una distancia (de ida y vuelta) entre 25 y 40 kilómetros por noche, para dirigirse a un sitio al aire libre (usualmente parques públicos, estacionamientos o camellones amplios), descansar alrededor de 40 minutos en él y regresar al punto de inicio. Con esto se observa que esta práctica ofrece posibilidades de conocer, vivenciar e, incluso, de *habitar* la urbe nocturna de una forma particular, de la cual se apropia un grupo social mientras la recorre en bicicleta y traza las avenidas con el movimiento de la caravana.

Con todo el material que se obtuvo a partir del trabajo de campo, la exploración y, posteriormente los datos, conceptos y autores que se consultaron para esta investigación, hubo un presentimiento constante durante todo el proyecto. Parecía que, por un lado, la idea de reunirse semanalmente de manera ininterrumpida, en

---

<sup>8</sup> El único periodo en el cual hubo necesidad de suspender los Paseos Nocturnos fue durante el confinamiento por la pandemia del Coronavirus. Esto fue a partir de la segunda mitad de marzo de 2020, hasta el 16 de septiembre del mismo año.

un mismo sitio, con un objeto en común (la bicicleta), compartiendo un mismo interés y con una estructura y reglas a seguir, construía una especie de actividad que se registraba sobre el espacio público de la ciudad; por lo que a partir de ahí se consideró emplear el concepto del *ritual* para todo este proceso de investigación. Por otro lado, se detectó una sensación a partir de la actividad social nocturna con el grupo, sobre todo por el cuerpo del ciclista con el cual se obtiene el placer y el goce dentro de la dinámica, así como la fatiga o la fragilidad ante el riesgo.

Con las consideraciones ya enunciadas, se observa una liberación corporal, emocional y espiritual, que conduce a un estado de umbral entre las actividades cotidianas y una práctica extraordinaria; se trastoca una frontera entre el sujeto que se es diariamente y el que deja de ser al salir de la usanza; se presentaba un sentir con el cuerpo desde la intensidad del movimiento colectivo, que parece trascender a otro estado corporal y emocional. De ahí la presencia de una *situación liminal* que los Bicitekas crean durante sus rodadas, gracias a las particularidades que les da su cuerpo en movimiento, la unión entre los integrantes, y la relación con la ciudad y sus espacios nocturnos durante los trayectos. Así, se convierte en un estado peculiar sobre la bicicleta que traza los confines de la ciudad, como si grabaran memorias y subjetividades sobre las avenidas que se recorren, o si se tatuara una liminalidad socio-espacial sobre la ciudad que pertenece a la noche.

Como ya se mencionó, dentro de los estudios de la noche existen múltiples abordajes que no se han teorizado ni problematizado dentro de las ciencias sociales; no tanto por una carencia de interés, sino por una falta de conocimiento sobre ese universo nocturno que, así como el día, es inabarcable e imposible de conocer en su totalidad, pues, ¿cuántas actividades nocturnas desconocemos de nuestras ciudades contemporáneas?

Por ello, a primera instancia, este trabajo pretende ser una aportación a los estudios de la noche que, como ya lo hemos dicho, se aborda desde la exploración del espacio público y el cuerpo en movimiento. Con esto se visualizarán otras perspectivas y nociones de la noche urbana, así como las posibilidades que ofrece para sus urbanitas desde los estudios antropológicos y socio-territoriales.

La pregunta de investigación es: **¿De qué manera se produce la experiencia urbana y la sociabilidad entre los ciclistas durante sus recorridos nocturnos realizados en la Ciudad de México y su zona metropolitana?**

**Como preguntas secundarias planteamos:** ¿Cómo se vive y se conoce la ciudad nocturna desde los recorridos de los Bicitekas? ¿Cómo es la vivencia corporal del ciclista nocturno? ¿Qué se genera en la noche cuando se practica una actividad extracotidiana? ¿Qué importancia social tiene una actividad como esta?

**El objetivo general de esta investigación es conocer una forma de vivir la noche urbana dentro de la Ciudad de México, a través de una experiencia corporal como el ciclismo colectivo.**

A partir de este propósito con el que se trabaja el caso de estudio, se deslindan **los objetivos específicos del proyecto:**

- Analizar social y espacialmente las rodadas nocturnas de los Bicitekas, a través de su organización, planeación e integración en los paseos.
- Conocer las distintas nociones, sensaciones y vivencias sobre una misma noche urbana, por medio de la experiencia de algunos integrantes del grupo de ciclistas.
- Identificar el habitar y la apropiación del espacio público que genera el grupo de ciclistas durante los trayectos.
- Identificar de qué manera se establece una actividad ritual y un estado liminal dentro de los Paseos Nocturnos.
- Ubicar los actos transgresores de la práctica dentro el espacio público.

Bajo estos planteamientos, se obtienen los supuestos de investigación que indican los posibles resultados de este proyecto:

- Existe una noción alterna de la noche urbana en la Ciudad de México.
- Se manifiesta una apropiación del espacio público y un habitar urbano en movimiento.
- Se genera una sociabilidad nocturna en el grupo de los Bicitekas, con características solidarias y afectivas

- Los Paseos Nocturnos se instauran como una actividad ritual de la noche urbana, al realizarse semanalmente de manera ininterrumpida.

### **3. Metodología**

La principal práctica que se realizó para esta investigación fue el trabajo de campo, a partir de la observación participante durante un periodo de junio a diciembre de 2019. Se utilizaron herramientas de la antropología social como la realización de etnografías de cada recorrido para conocer no sólo cómo se organizan las rodadas, sino también cómo se vive y se percibe dentro de ella; y la elaboración de entrevistas a profundidad para visualizar la noción que tienen diversas personas que participan en esta dinámica urbana.

La variabilidad en las entrevistas a profundidad dependió de los distintos perfiles con diversas características según su sector, procedencia, edad y profesión u oficio, así como del tipo de rol que ejercen en los Paseos Nocturnos o en los orígenes de estos. En total se realizaron once entrevistas a: dos de los precursores (ambos del género masculino); cinco organizadores de los paseos actuales (todos masculinos); y cuatro participantes de la dinámica (tres mujeres y un hombre). De la misma manera, se obtuvo información de doce personas más durante pláticas informales: dos participantes del Movimiento Biciclero de la Ciudad de México, un precursor de los Paseos Nocturnos, dos vendedores-participantes y cinco asistentes masculinos y dos femeninos<sup>9</sup>.

Las entrevistas culminaron cuando se alcanzó una saturación de los datos obtenidos. Cada uno de los testimonios aportó los conocimientos, percepciones, historias y experiencias de la práctica que se orientaban a los enfoques planteados para este proyecto, de manera que la información obtenida se analizó con base en los objetivos, las preguntas secundarias, la pregunta principal y los supuestos de investigación.

Parte de la intención fue tener versiones diferidas a partir de las distintas personas consultadas. Fue más accesible contar con quienes ya se había tenido una

---

<sup>9</sup> Para observar las características de cada una de las personas entrevistadas, véase el Apéndice en la página 220 y 221.

convivencia o incluso una amistad, así como con quienes ya conocían el propósito del proyecto. Sin embargo, se procuró cuidar la diferenciación de cada uno para obtener testimonios más diversos y una información lo más completa posible.

Por otro lado, durante los recorridos fue importante notar la magnitud de las distancias que se transitaban, así como la dimensión del grupo social que ejercía esta práctica. Por ello, se realizó un levantamiento fotográfico de las rodadas y un registro cartográfico de las rutas, por medio de la aplicación tecnológica *Zeopoxa Ciclismo*. Con ella se lograron apreciar los trazos de la caravana ciclista sobre los mapas de la ciudad. Estas herramientas visuales sirvieron para reportar los recorridos, así como para ilustrar las narrativas de los viajes y las experiencias de los ciclistas.

Antes que cualquier otro instrumento o medio para acercarse al grupo de estudio, el elemento más importante para la metodología de la investigación fue la presencia del cuerpo complementado con una bicicleta. Por ello, se puede decir que se estableció la herramienta de la observación participante a partir de un involucramiento corporal, o bien, una antropología desde la corporeidad para indagar la práctica social de estudio (Guerrero, 2014), particularmente desde la figura del etnógrafo.

En otros términos, en esta investigación se utilizó la llamada *etnografía carnal* planteada por Loïc Wacquant (2006, 2009), herramienta con la que el investigador logra un aprendizaje corporal al realizar la práctica de estudio, para involucrarse y convertir su cuerpo en un instrumento de conocimiento (Guerrero, 2014). En palabras del sociólogo francés, la sociología carnal

...requiere que nos introduzcamos lo más profundo y por el mayor tiempo posible dentro del cosmos bajo examinación; que nos sometamos a su temporalidad y contingencias específicas; que adquiramos las disposiciones interiorizadas que demanda y nutre para que podamos comprenderlo por medio del entendimiento preconstituido que define la relación nativa con ese mundo. (Wacquant, 2009: 33)

Además de que el cuerpo es un instrumento para la etnografía desde las sensaciones personales, se generó una armonía con los integrantes del grupo gracias a que las experiencias se vivían juntos, así como el aprendizaje de un lenguaje ciclista, los códigos y reglas del ciclismo que también *moldean* al cuerpo por el hecho de rodar dentro de una colectividad. Por esto mismo, se estableció una relación horizontal, dialógica y colaborativa (Nateras, 2019: 35) en la que se conocía la práctica junto con y a través de *los otros*; así, los participantes no sólo me informaban y compartían sus experiencias, sino que también me enseñaban cómo tener un mejor control de la bicicleta dentro de la caravana.

De la misma manera, a partir de la observación participante, se utilizó una herramienta tradicional y convencional de la antropología, que George Marcus (1995) llama *seguir a las personas*. Evidentemente, debía seguir a la rodada al mismo tiempo que me involucraba con ella, para observar los acontecimientos, incidentes o sorpresas que surgieran, así como los posibles conflictos dentro del grupo, y el conocimiento de la diversidad de los sitios a los que se llegaba. Pero también es importante indicar que otro seguimiento de las personas fue durante las entrevistas a profundidad, ya que se encontraban en un tiempo-espacio fuera de la dinámica, por lo que se dio la oportunidad de retomar nociones de otros estados vistos desde afuera.

Con respecto a las entrevistas a profundidad, debemos reconocer la presencia de lo que Clifford Geertz (1994) llama *la doble hermenéutica*, con la cual se implementa una doble interpretación (la del sujeto informante y la de la investigadora) al momento de retomar los datos que los entrevistados aportan “a su mundo social, a su mundo fenoménico (Schütz, 1993, citado por Nateras, 2019: 34).

Por último, aunque en este caso no aplicamos la herramienta de *seguir al objeto* (también propuesto por Marcus), ni profundizamos en la importancia de la bicicleta, se notará su presencia como un objeto significativo de la dinámica que es determinante, puesto que sin él no sería posible rodar, pero también porque existe una gran relación entre cada uno de los ciclistas y su respectiva bicicleta.



#### 4. Contexto de la investigación

Es importante notar en qué tiempo y espacio se desarrolló este trabajo, así como desde qué lugar surgió el vínculo entre la investigadora y el grupo de estudio.

Este proyecto se desarrolló dentro de la Ciudad de México, de junio de 2019 a octubre de 2020. La urbe mexicana tiene una superficie de 1,495 km<sup>2</sup>, con una gran extensión plana que se divide en 16 demarcaciones que corresponden a las actuales alcaldías (anteriormente delegaciones, hasta el 2016). Tiene una población aproximada de 8,9 millones de habitantes, pero también se considera a la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM), la cual cuenta con poco más de 25 millones de pobladores<sup>10</sup>.

Hoy en día (2020), la CDMX está en el noveno puesto de ciudades más pobladas y más grandes del mundo (el primer lugar del continente americano). Se localiza en el Valle de México a una altitud de 2,240 metros sobre el nivel del mar, con un clima principalmente templado subhúmedo, que se caracteriza por tener latitudes templadas y cálidas, así como con una temperatura promedio de 16 grados<sup>11</sup>.

Cuenta con una red vial interna que está conformada por ejes que van del norte al sur y del oriente al poniente, algunos con dobles sentidos; así como con siete vías rápidas, una red de dos anillos (Circuito Interior y Anillo Periférico), y tres avenidas principales: Paseo de la Reforma, Avenida Insurgentes y Eje Central; éstas dos últimas atraviesan la ciudad de norte a sur. Cada una de estas vialidades fue diseñada para tener una mejor afluencia de vehículos motorizados<sup>12</sup>.

Durante este proceso de investigación, me situaba en el periodo académico de la maestría en Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma Metropolitana, Unidad Cuajimalpa. Vivía en la colonia Roma Sur a tres kilómetros del Ángel de la Independencia. Desde mi primer acercamiento asistí a las rodadas

---

<sup>10</sup> Datos extraídos del “Panorama Sociodemográfico de la Ciudad de México 2015” y “Panorama Sociodemográfico de Estado de México 2015”, ambos de la Encuesta Intercensal 2015, elaborados por el INEGI.

<sup>11</sup> Datos extraídos del siguiente enlace: <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/territorio/clima.aspx?tema=me&e=09>

<sup>12</sup> Datos extraídos del siguiente enlace: <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/vialidades-de-la-ciudad-de-mexico/table/>

sin tener algún conocido dentro del grupo y apenas con las nociones básicas del ciclismo. Fue a lo largo de los meses que se tejieron los vínculos de amistades, así como el aumento de mis conocimientos ciclistas.

Mi primera visita fue con una bicicleta básica de la marca *Benotto* (rodada 26). Con ella realicé todos los recorridos como la subida al segundo piso del Periférico, los trayectos a los municipios del Estado de México, entre otros, por lo que gracias a la investigación aprendí un nuevo lenguaje corporal y deportivo.

### **5. Estructura del documento**

A lo largo del proyecto y de manera cronológica, se explicará cómo surgió esta dinámica sobre el espacio público a partir de una iniciativa civil; de qué manera se presenta hoy en día; qué aspectos se encuentran sobre la noche urbana a través de los participantes; cómo se vive el cuerpo del ciclista nocturno, y qué experiencias se detectan de los ciclistas que tienen una gran relación con el espacio nocturno.

El **primer capítulo** consta de un análisis teórico en el que se explica cómo se abordaron las ideas principales y los autores consultados a lo largo de la investigación. Sobre todo, se plantean los conceptos de ritual y liminalidad que construyen el esqueleto del proyecto, para posteriormente retomar los argumentos que surgen tanto de las nociones principales, como dentro del desarrollo analítico durante la práctica de campo.

El **segundo capítulo** relata la historia y los orígenes de los Paseos Nocturnos y de los Bicitekas, para saber quiénes y por qué iniciaron la actividad a finales de los años noventa, así como el interés de realizarla en la noche. Se expone cómo fue la experiencia de las primeras rodadas dentro de la ciudad, qué resultados se obtuvieron de la actividad (como la conformación de la asociación civil de Bicitekas), qué transformaciones ha sufrido el grupo hasta la fecha, y cómo se han modificado los Paseos Nocturnos durante todos estos años de existencia. En este capítulo se empieza a problematizar el concepto del *ritual*, al tomar en cuenta las características de la actividad (como su reiteración semanal entre otras).

En el **tercer capítulo** se hablará sobre la organización de los paseos nocturnos, los diferentes periodos o fases de la rodada y las características sociales del grupo.

Respecto a la planeación, se explicará cómo se toman las decisiones para elegir las rutas, las reglas que se establecen, la forma en cómo está conformado el grupo de los organizadores, la difusión de la actividad y la trayectoria de integración. Posteriormente, se describirán cada uno de los periodos de la dinámica desde que comienza hasta que finaliza, y las distintas sociabilidades que se dan durante los trayectos. Se abordarán algunas características sociales de la comunidad como la participación según el género, la diversidad etaria, el perfil socioeconómico y educativo de todos los participantes, así como su procedencia y dinámicas internas y, finalmente, las características de rodar en grupo, tanto de las amistades como de los conflictos. En algunos de los apartados se verán comportamientos sociales, agrupamientos y sociabilidades que producen una actividad ritual dentro de la ciudad.

En el **cuarto capítulo** se habla sobre la relación de los ciclistas con la ciudad nocturna a partir de las rodadas. Aquí se abordará la concepción y producción del espacio social a través de la movilidad, así como los significados y las dimensiones que se tienen de la ciudad dentro de la dinámica. Se realizará un análisis sobre la noción del tiempo y de la noche durante los trayectos, y la transgresión nocturna desde tres aspectos principales: el género, el salir de la cotidianidad, y la presencia de la actividad en el espacio público.

La idea de conocer la ciudad de noche a través de esta dinámica nos revela una forma de percibir y de relacionarse con el espacio público, al recorrer los segmentos de la ciudad, trazándola con las memorias (así como las llantas trazan el camino sobre el asfalto) y con el surgimiento de una experiencia urbana y corporal que inicia desde los recorridos de la caravana. Como bien comenta el artista y ciclista norteamericano David Byrne:

...ir en bicicleta (...) es como navegar por las vías neuronales colectivas de una especie de enorme mente global. Es realmente una excursión por el interior de la psique colectiva de un grupo compacto de gente. (2017: 15)

En esta investigación mostraremos cómo encontramos una especie de *ritual urbano* y *estado liminal* a través del cuerpo ciclista, al descubrir de qué manera se concibe

una práctica social que posibilita trascender lo cotidiano. Se resaltan aspectos de la metrópoli que no han sido tan percibidos ni problematizados teóricamente, así como el hecho de habitar la ciudad en movimiento a través de una sociabilidad generada entre ciclistas que se reúnen, por diversas razones e inquietudes, para rodar en la noche.

Con base en las consideraciones ya expuestas, este trabajo fue un gran recorrido epistémico y espacial, que inició con la esperanza de que el lector disfrute y recorra la ciudad tras el pasar de las páginas, ya que este viaje antropológico y socio-territorial se exhibe como una vivencia multidiversa y plurisensorial por la cantidad de relatos, experiencias, nociones y sentires de una noche urbana. Así, encontramos que existe un nuevo mundo ciudadano que nos permite seguir descubriendo e incrementando los saberes de una gran ciudad, a partir de culturas alternas o modos de habitar y estar en la urbe. De aquí el sentido de todo este trayecto cognoscitivo, nocturno, y urbano en el que se obtiene “no el mero desplazamiento del lugar, sino la transformación del viajero” (Díaz, 1998: 316).

Ese viajero antropólogo invita a los demás aventureros a que conozcan una nueva noche, así como una diferente urbe para todos aquellos que estén abiertos a la sorpresa y a otras formas de darle sentido a una megaciudad, para que se den la oportunidad de pensar posibles transformaciones dentro de ella, desde el espacio abierto, pero dentro del cuerpo urbano conformado por venas viales que son recorridas, marcadas y tatuadas por un *ethos* ciclista; en el que se consideren nuevos usos por establecer o, incluso, imaginar la transformación de una capital como la Ciudad de México, a partir de nuevas experiencias urbanas como las que estamos por leer.

## **Capítulo 1. Detrás de cámaras y ruedas: el esqueleto teórico que sostiene y produce la experiencia ciclista**

La dinámica de nuestras vidas suele regirse por una predisposición temporal coordinada por la luz del sol. El ritmo vertiginoso de las grandes ciudades comienza desde el momento en que despertamos, casi en sintonía con la iluminación natural de cada amanecer. Por ello, la oscuridad proveniente de la noche se nos presenta como el intervalo más favorable para descansar de las actividades, es decir, se transforma en un paréntesis en el que se suspenden las prácticas diurnas para retomarlas al día siguiente cuando vuelva el alba, a menos de que se atraviesen los fines de semana en los que comúnmente las personas acuden a lugares de entretenimiento y encuentros sociales, fenómeno que establece otro tipo de aplazamiento de las labores y obligaciones cotidianas.

Pero, ¿acaso la noche no es la otra mitad de nuestra existencia? Es un lapso en el cual la vida continúa su rumbo mientras envejecemos y suceden paralelamente toda clase de acontecimientos. Es el periodo que, como bien comenta Johann Wolfgang von Goethe, puede convertirse en “la mejor mitad de nuestras vidas”.

En este sentido, la noche no es solo el espacio-tiempo que obliga a la suspensión de ritmos y trayectos, pues la ausencia de luz solar no niega la posibilidad de ejercer alguna actividad social. La noche también es esa inmensidad en la cual surgen otras vidas, otros intereses, otras labores y placeres de los que pocos se percatan. En palabras del antropólogo francés David Le Breton, “la noche es un mundo de profunda ambigüedad. (...) Unos experimentan en esas circunstancias la sensación de sumergirse en una paz no perturbada por nadie” (2007, 87-88).

Para muchas personas la noche comprende un espacio temporal que les permite realizar sus deberes y ocupaciones, así como una oportunidad para desprenderse de la rutina. Sin embargo, este escape no involucra necesariamente una quietud o inactividad total, pues hay quienes abandonan sus roles para iniciar prácticas de movilidad dentro de la gran ciudad, y así comenzar a formar parte de alguna de las dimensiones que la vida nocturna nos ofrece. En el presente trabajo se abordará el

caso particular de los Paseos Nocturnos de los Bicitekas, bajo una perspectiva que propone su consideración como una práctica ritual.

### **1. Ritual**

La idea del ritual no solo será el concepto vinculante de toda la investigación, sino el principio fundamental desde el cual observaremos la germinación de una liminalidad nocturna, así como el escenario sobre el que se realiza el proceso correspondiente de dicha práctica. Dentro de las múltiples definiciones de ritual, será de especial utilidad aquella que propone Rodrigo Díaz:

*locus* privilegiado de la costumbre o tradición; asiento de las prácticas sagradas y los procesos simbólicos formales; pantalla en la que se proyectan de un modo más o menos transparente las formas de pensamiento de los pueblos; representación solemne de la estructura social; expresión de la cohesión, integración y unidad de colectividades; índice indubitable de una continuidad cultural y de una reproducción social similares a sí mismas; teatro benévolo de los poderes y cargos políticos, (...) es ante todo una *forma* donde se vierten los *contenidos*, esto es, principios, valores, realidades, fines y significados de otro modo y en otro lugar constituidos, pero que a través de él son expresados. (Díaz, 1998: 13-14).

El ritual, como una de las herramientas teóricas más importantes de la antropología social, muestra diversas formas de ordenar y entender el mundo, por lo que, como comenta Díaz, es un “dispositivo privilegiado para producir conocimientos sobre el otro” (ídem: 17). Esta última idea representa el pulso de la disciplina antropológica. Ahora conocemos a ese *otro* urbano y noctámbulo desde el acercamiento con quienes expresan, de forma particular y alterna, su relación y experiencia con la ciudad nocturna; en este caso, a partir de la inmersión en una noche desconocida, que origina procesos cognitivos sobre el modo social de vivenciar sus alteridades.

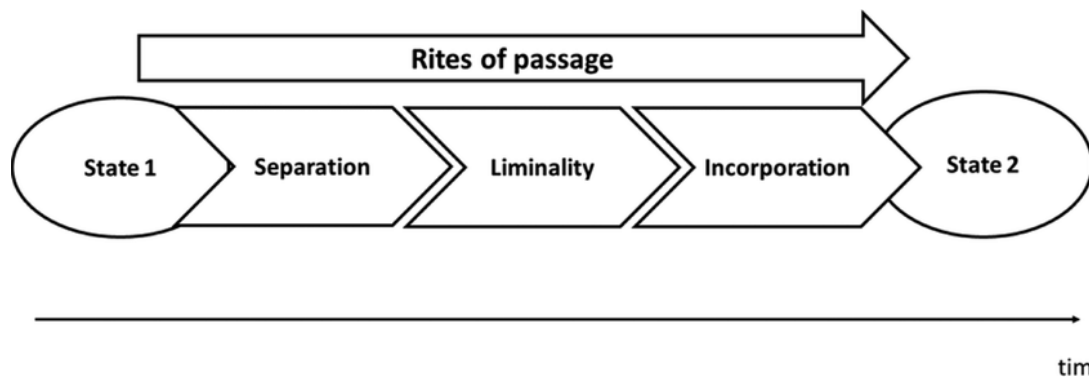
A partir de las consideraciones de Rodrigo Díaz sobre las dinámicas ordinarias, resalta la idea de que el ritual “se refiere a prácticas formalizadas, altamente rutinarias y previsibles que satisfacen, o al menos no violentan, las expectativas de los actores involucrados” (ídem: 23). Esto será visible durante el desarrollo de la

investigación, pues permitirá esclarecer su surgimiento, los aspectos que evoca y los resultados sociales y culturales que genera.

Es importante notar que, como señala Arnold van Gennep (1960), todos los ritos de paso (que forman parte del proceso ritual), están consolidados por tres fases: separación, margen (o limen) y agregación. Para detallar cada una de estas fases se citará la explicación que propone Turner (1988):

La primera fase (de separación) comprende la conducta simbólica por la que se expresa la separación del individuo o grupo, bien sea de un punto anterior fijo en la estructura social, de un conjunto de condiciones culturales (un «estado»), o de ambos; durante el periodo «liminal» intermedio, las características del sujeto ritual (el «pasajero») son ambiguas, ya que atraviesa un entorno cultural que tiene pocos, o ninguno, de los atributos del estado pasado o venidero, y en la tercera fase (reagregación o reincorporación) se consuma el paso. El sujeto ritual, ya sea individual o colectivo, se halla de nuevo en un estado relativamente estable. (pp. 101-102)

La siguiente imagen ofrece una idea más clara del comentario anterior:



Ya que se habló del proceso ritual, se enlistarán las propiedades formales que sugiere Díaz para identificar sus características generales y aquellas de mayor relevancia. Será importante recordar, como él mismo puntualiza, que “ni todos los rituales satisfacen estas propiedades formales, ni cada una de éstas es exclusiva de las prácticas rituales” (1998: 227).

Algunas propiedades formales de los rituales:

(...)

1) *repetición*: ya sea en un tiempo y espacio establecidos o vagamente preestablecidos, ya sea de contenido, de forma, o de cualquier combinación de éstos;

2) *acción*: (...) configura una actividad no espontánea; en él existen «actuaciones» como las indicadas en una obra de teatro; de aquí –es decir, de esta analogía– que el ritual implique hacer algo, y no sólo decir o pensar algo;

3) *comportamiento «especial» o estilización*: las acciones o los símbolos desplegados en el ritual son en sí mismos extraordinarios, u ordinarios pero usados de un modo inusitado –estilizado–, un modo que fija la atención de los participantes y observadores en ellos; en los rituales hay como una complacencia de fascinar, desconcertar y confundir: no en pocas ocasiones producen disonancias cognoscitivas;

4) *orden*: (...) eventos organizados, tanto de personas como de elementos culturales; tienen un principio y fin; no excluyen momentos o elementos de caos y espontaneidad, pero éstos se hacen presentes sólo en un tiempo y espacio prescritos; (...)

4.1) *reglas y guías*: lo que suele quedar explícito en los rituales –y reconocido por quienes lo ejecutan– es quién hace qué y cuándo; las guías y reglas de acción, prescritas por tradición o convención, son explícitas, pero las razones para actuar, los significados, los motivos o las interpretaciones de las acciones rituales no lo son necesariamente; (...)

5) *estilo presentacional evocativo y puesta en escena*: los rituales intentan producir, por lo menos, un estado de alerta, solícito y atento, aunque, en realidad, apuntan a comprometer de alguna forma –afectiva, volitiva, cognitiva– a los actores, (...)



6) *dimensión colectiva*: por definición los rituales poseen un significado social, su mera representación contiene ya un mensaje social; (...)

6.1) *dimensión pública*: no es necesario que todo ritual contemple una audiencia: es dable pensar en rituales ejecutados por un solo actor cuando sigue reglas que son de dominio público –enseñadas y aprendidas socialmente–, es decir, las reglas exigen que sean reconocidas públicamente y que sean transmitidas por alguna comunidad o por un actor pertinentes;

7) «*felicidad e infelicidad*»: la evaluación del desempeño de los rituales (...) [se hace] en términos de su adecuación y relevancia institucional o cultural; la evaluación descansa en la «felicidad» o «infelicidad» de su realización (en el sentido propuesto por Austin, 1970); (...)

8) «*multimedia*»: los rituales hacen acopio de múltiples y heterogéneos canales de expresión: sonidos y música, tatuajes y máscaras, cantos y danzas, colores y olores, gestos, disfraces y vestidos especiales, alimentos y bebidas, reposo y meditación, silencio; constituye un género híbrido; y

9) *tiempo y espacio singulares*: los rituales fragmentan el fluir de la vida cotidiana, se realizan en un tiempo y en un lugar más o menos acotados o que se van acotando en su mismo desarrollo; al mismo tiempo esos pedazos de tiempo y espacio, que se estiran y se acogen, dotan de peculiaridad al ritual que en ellos se despliega, le ponen un límite (Díaz, 1998: 225-227).

En los siguientes capítulos se considerarán las tres fases que se presentan dentro del proceso de ritual, así como las propiedades señaladas para revisar el análisis general, y trabajar la forma en la que aparecen dentro del caso de estudio. De esta manera se examinará cómo es que se dan los comportamientos afines a una actividad, para así consolidar su reconocimiento como un ritual urbano nocturno.

## 2. Liminalidad

A partir del planteamiento sobre la práctica ritual en la que existe un periodo de desagregación, en este caso, de separación de los deberes como parte de una condición alterna, marginal y de tránsito hacia un cambio de lugar dentro de la ciudad, se utilizará el concepto de *liminalidad*, en sus acepciones que se refieren a un estado de transición o intermedio entre dos puntos diferentes que están estrictamente establecidos; al lugar que “atraviesa un entorno cultural que tiene pocos, o ninguno, de los atributos del estado pasado o venidero” (Turner, 1988: 101); a la separación del resto de la sociedad en la cual las reglas y obligaciones cotidianas son suspendidas (Turner, 1982), y a una zona de ambigüedad o limbo social “fuera del tiempo” en el que hay una liberación de las necesidades (ídem).

Véase el siguiente esquema para una muestra más oportuna:

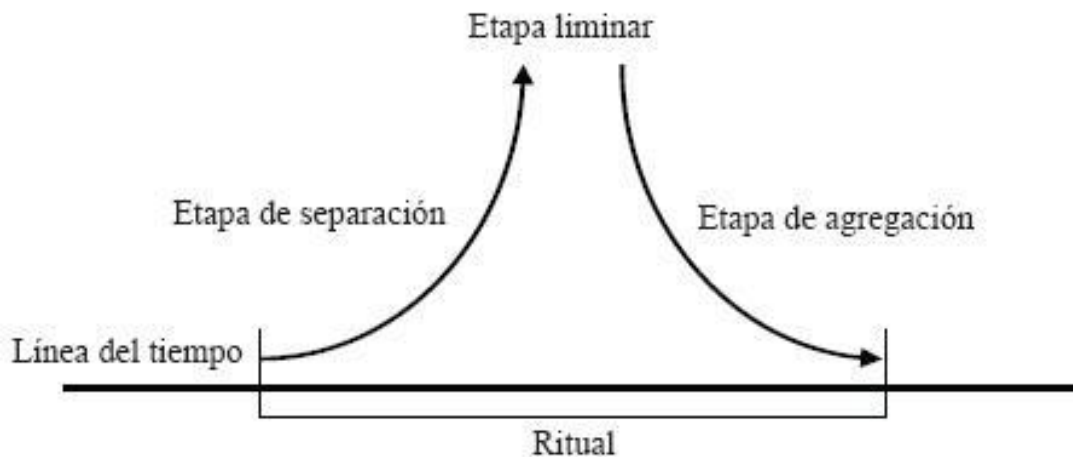


Imagen extraída de [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1665-12002012000100002](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-12002012000100002)

Con base en el concepto de liminalidad se desglosan las siguientes definiciones:

*Personas liminales*: son quienes “escapan del sistema de clasificaciones que normalmente establecen las situaciones y posiciones en el espacio cultural (...). No están ni en un sitio ni en otro; no se les puede situar en las posiciones asignadas y dispuestas por ley (...), pueden representarse como seres totalmente desposeídos” (Turner, 1988: 102).

*Communitas – comunidad:* es el conjunto de individuos partícipes del trance e “iguales” de manera provisional mientras se reúnen con una multitud de personas. También se define como “los intersticios de la estructura social” (ídem: 143). Sobre todo, se caracterizan porque “buscan una experiencia transformadora que vaya hasta la raíz misma del ser de cada persona y encuentre en ella algo profundamente comunal y compartido” (ídem: 144).

*Estado liminal:* es la situación o circunstancia que deja de ser; el reino en el que surgen nuevas configuraciones de ideas y relaciones (Endsjo, 2000); el desprendimiento del resto de la sociedad que, en este caso, se concibe como la separación de la ciudad cotidiana *al salir* de la ciudad habitual. De esta manera, también se puede definir como el espacio en el cual se da un proceso liminal. Como bien dice Giddens respecto a las sociedades postradicionales: es una posibilidad para “desligarse de las exigencias de la vida” (2001: 85). A su vez, Arnold van Gennep (1960) define la *fase liminal* como los “ritos que acompañan todo cambio de lugar, estado, posición social y edad”.

*Espacio liminal:* es el área en el que surgen aquellas zonas que representan una transición mental y social para la persona que las atraviesa; un lugar y un momento fuera del tiempo (Endsjo, 2000). Es el territorio en el que se encuentran los límites, ya sean de lugares reales o imaginarios, pero vistos también como sitios neutrales con un descanso o separación espacial y temporal de la norma (Thomassen, 2012).

Conforme con esta última premisa se desglosará el concepto de *experiencia liminal*, a partir de esa desagregación y de los momentos transformadores de la personalidad (ídem). En este caso, si algo caracteriza a la noche es su propensión a la liminalidad, conforme con sus experiencias particulares que se sitúan al margen o fuera de la normalización del día.

El propósito de transgredir lo cotidiano es una de las principales concepciones que le dan cuerpo a esta investigación, ya que las personas involucradas en la práctica de estudio demuestran una manera de despojarse de las rutinas convencionales, al hallar el lapso propicio para efectuar una transición del ser, entre el espacio y el tiempo, dentro de esa ciudad nocturna que se transforma al extinguirse el día.

Ese periodo de transición es lo que llamaremos *etapa liminal de la noche*, para establecer la existencia de una fase dentro del tiempo en la que se escapa de la ciudad cotidiana y se reinventa otra; es decir, el traslado a partir de un *escenario liminal* que permita habitar otra ciudad alterna dentro de la misma que ya se ocupa.

Así pues, en la liminalidad, como ya se dijo, se produce a partir de una “separación espacial y temporal de lo ordinario” (Thomassen, 2012: 28), en la que se “descansa de la normalidad” (Thomassen, 2009: 15)<sup>13</sup>; y con todo lo mencionado anteriormente en este apartado, se origina una *situación liminal* a través de la experiencia nocturna dentro de la noche urbana<sup>14</sup>. Por ende, se crea *una ciudad fuera de la ciudad*, como parte de un estado corporal y emocional de transición, tanto en lo individual como en lo colectivo.

## 2.1 Juego

En la obra de Victor Turner, *Blazing the Trail* (1992), el autor enfatiza el concepto de *juego* dentro de la teoría del ritual y la liminalidad, de tal manera que la sensación lúdica la reconoce en las sociedades industriales (ídem: 55), en las que se evidencia lo expuesto en el estudio de la práctica: la separación de las actividades cotidianas, y el surgimiento de una dinámica liberada de las necesidades. De esta manera, se goza de una libertad para ejercer el ocio y el entretenimiento a voluntad. Este concepto se analizará en el capítulo tres en relación con el planteamiento que ofrece Johan Huizinga (2007), a partir de la sensación lúdica y de la presencia de reglas que poseen estas rodadas, como toda actividad de juego.

Cabe señalar que lo que permite realizar este juego en colectivo –si lo comparamos con las dinámicas de los juegos de mesa– es que los participantes se encuentran sobre un tablero inmenso que es la gran ciudad, de manera que lo viven más allá de las dos dimensiones básicas que delimitan cualquier tablero, pues lo

---

<sup>13</sup> Tanto Victor Tuner como Bjørn Thomassen hacen mención del concepto de *liminoide*, el cual se le caracteriza por ser un proceso más simple que el de la liminalidad, además de que pierde una particularidad clave: la transición. Esta investigación se enfocará únicamente en lo liminal porque precisamente se analizará el proceso de trance en la dinámica de las rodadas nocturnas.

<sup>14</sup> Este concepto fue sugerido por el antropólogo Rodrigo Díaz Cruz durante una conversación en el mes de mayo de 2020, mientras le comentaba sobre el uso del concepto del ritual para esta investigación. Le doy un gran agradecimiento por sus aportaciones, ya que me abrió los ojos para mirar con mejores palabras a este proyecto.

experimentan con todas las variantes que permite el cuerpo para enfrentar sorpresas, obstáculos, ambientes, pavimentos y climas urbanos que aparecen azarosamente en su camino.

Se enfatiza esta imagen del juego porque, como señala Marc Auge (2009) en su experiencia con la bicicleta dentro de la urbe parisina, la sensación lúdica aparece al mismo tiempo que se experimenta una ciudad: es una actividad que remite a la época de la niñez, que reaviva la emoción por la aventura ante lo inesperado y que, al mismo tiempo, surge de un sentimiento de libertad al rodar y soñar en casi todos los lugares posibles de una ciudad impaciente por ser descubierta.

## **2.2 Ciclismo**

El ciclismo nocturno (particularmente el que ejercen los Bicitekas con sus propias características que más adelante se detallarán), ofrece la posibilidad de experimentar esa liminalidad que surge al habitar un espacio en movimiento dentro de la ciudad, mientras que a partir de esta misma liminalidad se origina una ciudad alterna que no es la habitual, y que se construye durante el proceso de las rodadas.

Al ser una actividad que se realiza de noche y en la que el cuerpo está bastante expuesto, se puede advertir que es una práctica sensorial abierta al medio ambiente de los sitios en los que se efectúa (Jungnickel y Aldred, 2014). Esto se debe a que, bajo estas circunstancias, en lugar de que ocurra una separación, se produce una inmersión en el espacio habitable, puesto que se adentra en él con todas las características que conlleva el cuerpo, de manera que el tablero –retomando la alegoría del juego de mesa– es gigantesco no sólo en su extensión territorial, sino también en sus sensaciones personales y colectivas.

Por ello, “el ciclismo puede funcionar como un catalizador para despertar los sentidos latentes” (ídem: 7), incluso al percibir la textura del asfalto o de la tierra sobre la que se rueda, así como su temperatura y sus olores, en contraste con la vivencia de estar encapsulado en algún automóvil o transporte público que aparta al individuo del exterior. Todas estas experiencias descritas dentro de una ciudad a partir de las sensaciones corporales, el involucramiento con el espacio que se

transita y la relación con los lugares que *se escriben* desde el cuerpo, es lo que llamaremos *experiencia urbana*.

### **2.3 Cuerpo**

Con base en el proceso ritual y, posteriormente, en el contexto o espacio liminal que surge, se propone el concepto de *experiencia nocturna* como la vivencia que se obtiene con respecto a aquella dimensión de la ciudad que pertenece a la noche, a partir de las rodadas nocturnas en bicicleta. Así, los paseos ciclistas de los Bicitekas nos ofrecen una posibilidad de explorar este tipo de experiencias para reinterpretar la noche en la ciudad y desde su movilidad. Por ello, es importante tener en cuenta el énfasis que se hace del *cuerpo*, no sólo porque sin él no se podrían realizar los trayectos, ni percibir las sensaciones o los cambios personales y colectivos, ni mucho menos mantenerse en movimiento, sino porque es a través de él que se encarna la experiencia total de la noche.

Dentro de todo este proceso ritual existe otro elemento de suma importancia asociado al cuerpo, que servirá para dar estructura al análisis general: el concepto del *flow* a partir de la experiencia corporal y de la cohesión social del grupo. Como ya se dijo, la importancia del cuerpo es vital para esta práctica, sobre todo porque no sólo se trata de los cuerpos individuales de los ciclistas, sino también de la corporeidad colectiva de la caravana, que se genera cuando todos los partícipes ruedan juntos.

La unión de grupo produce sensaciones generalizadas sin ignorar las que se viven y se obtienen individualmente, pues, aunque en muchas ocasiones las experiencias de los Bicitekas se comparten entre los miembros de una comunidad, las motivaciones para su práctica, la experiencia íntima y las memorias que cada persona conserva son únicas y particulares. Por lo tanto, la vivencia colectiva y la individual no son antagónicas entre sí.

Como parte de esa experiencia compartida, el *flow* elimina la conciencia de los problemas habituales (Turner, 1992), al adentrarse en un nuevo estado de conciencia colectivo que, a su vez, induce a la comunidad a “fluir” a pesar de que “algunos flujos sean solitarios” (Turner, 1982: 48). Pero además de que el *flow* se

manifiesta a partir del *juego* dentro del proceso ritual, se produce “una fusión de la acción y la conciencia (...) [en la que] el actor no es consciente de que es consciente” (ídem: 55); es decir, germina otro estado de contemplación no planificado, que incluso puede alcanzar un trance similar al de la meditación, pero en movimiento.

Este resultado se da gracias a la estimulación corporal ya expuesta, con la que el cuerpo del ciclista aplica una fuerza para rodar extensos trayectos de manera continua. Es por esto que se establecen atenciones muy precisas desde los sentidos para lograr una concentración rigurosa. Como indica Victor Turner (ídem): se llega a un estado en el que “sólo importa el ahora” (p. 56), mientras se produce una “pérdida del ego” –el ‘yo’ es irrelevante– dado que el actor “está inmerso en el flujo” (p. 57) y, por último, surge una “sensibilización [de manera que] la conciencia de sí mismo es intrínseca a ella” (ídem).

Al puntualizar que esta investigación no sólo se centra en las dimensiones de una gran metrópoli como lo es la Ciudad de México y su zona metropolitana, sino también en un territorio con múltiples ritmos y dinámicas masivas (tanto en lo individual como en lo colectivo), las consideraciones sobre el *flow* expuestas hasta el momento reiteran su calidad de trance que, en cierta medida, es difícil de alcanzar en el plano cotidiano, durante esos lapsos del día urbano en los que se atienden múltiples labores a la vez y la atención no suele concentrarse en una sola actividad –o como señala Turner (ídem): en los que “hay una multiplicidad de estímulos y tareas culturales” (p. 57)–. Por lo tanto, estar en una práctica que recobra fuerza desde su ejercicio corporal en la noche y en un grupo masivo, ofrece la oportunidad de alcanzar el estado de *flow* aun ante la vorágine de la ciudad, por más paradójico que parezca.

Es importante subrayar lo anterior dentro del concepto de ritual que se verá en las descripciones, relatos y análisis del presente caso de estudio, ya que a través de la práctica que elegimos para reflexionar y analizar un fragmento de la noche urbana, la ciudad no solo se aprecia diferente, sino que además se transmuta y diversifica en un mismo territorio.

## **2.4 Espacio**

En consonancia con las menciones sobre el cuerpo, se debe considerar cómo se produce el espacio a partir de lo que plantea Henri Lefebvre en su obra *La producción del espacio* (2013). Se tiene en cuenta que existe la posibilidad de transformar los lugares habitables de la ciudad durante la noche, sean conocidos o inexplorados, pero que se advierten en los trayectos que trazamos durante el día. Además, se establece la imagen en la que en la noche se monta un nuevo contexto urbano.

### **2.4.1 Apropiación del espacio**

En este punto se considerará un aspecto sumamente importante: la *apropiación del espacio en movimiento*; de manera que, al determinar al espacio como un área o una extensión territorial con diversidad de usos y relaciones, los ciclistas no solo utilizan las vialidades que fueron construidas para la congregación de automóviles, sino que se introducen a los flujos de tránsito y habilitan la concentración masiva de ciclistas, a pesar de la presencia de los medios de transporte. Cabe notar que esta acción conlleva una serie de dimensiones sobre el espacio urbano que enuncia C. A. Göbel (2019: 50). A continuación, se explica cómo se consolidan dichas dimensiones:

- Dimensión histórica: por el hecho de marcar presencia a través de los años que llevan rodando los Bicitekas en el espacio vial, pues lograron reafirmar un prestigio para el gremio ciclista.
- Dimensión geográfica: a partir de la aparición de ciclistas en un territorio urbano, que hoy en día se posiciona para cierto sector a través de las ciclopistas, así como por el reconocimiento de su importancia dentro de la movilidad urbana.
- Dimensión simbólica: por una resignificación del espacio urbano, a raíz de su relación social e individual con el ciclismo, en este caso, el nocturno.

Por lo anterior, en nuestro caso de estudio, la apropiación del espacio la definimos como el periodo en el cual se permite el encuentro e intercambio entre los participantes de la actividad, a través de la sociabilidad generada y de la ocasión



para explorar la ciudad en movimiento. Tanto el espacio, como el sujeto y el grupo están inmersos para producir nuevos espacios sociales y, por ende, se origina una “construcción social del lugar (...) dentro de un fragmento de tiempo, que puede constituirse como un *escenario diferente*”, (ídem: 52, cursivas nuestras), a pesar de todo lo que surge inesperadamente en todos aquellos territorios.

#### **2.4.2 Aspectos sociales dentro del espacio**

En este apartado no se resalta la transformación de los espacios, sino que se observan los grupos sociales que hay en ellos. Uno de los criterios de distinción se establece a partir del género de los participantes, de manera que se diferencia la presencia de mujeres y hombres dentro de una actividad nocturna. Por ejemplo, en la noción que se tiene sobre las mujeres que salen de noche y que asisten a un grupo mayormente masculinizado (detalle que veremos en el capítulo tres), para realizar una actividad en la que se transita por zonas de riesgo.

Se notará que, aunque exista una cierta *agorafobia*, –como la llama Alicia Lindón (2006), o se presenten *espacios nocturnos de miedo*, en palabras de Paula Soto (2013)–, también hay mujeres que, solas o en compañía, salen a embestir a la ciudad y a conocer este tipo de aventuras nocturnas, al tiempo que se enfrentan a toda clase de prejuicios y convenciones sociales que se tienen acerca de ellas y sobre el “deber ser” de la femineidad. Por ello, en esta investigación se pone a superficie dicha circunstancia, desde la perspectiva del género como una *heterotopía*, en términos de Foucault (1967). Este concepto se retomará en el capítulo cuatro, cuando se abordé la transgresión nocturna a partir del género.

Otros aspectos del conjunto de personas que determinan la invención de un espacio son la *sociabilidad* y la *convivencia* que se generan dentro las dinámicas, ya sea en un sitio específico o durante su trayecto. Bajo estas circunstancias sociales se propician encuentros entre conocidos y desconocidos que se unen por un mismo fin: rodar la ciudad nocturna.

Respecto a esto último, es relevante considerar la convivencia que se entabla dentro del grupo, junto con las características de la amistad, la solidaridad, e incluso de las acciones transgresivas. De alguna forma, dicha transgresión se percibe como un

acto “fuera de la estructura”, por el hecho de oponerse a ciertas reglas socialmente establecidas, como en el caso de rodar sobre un espacio público diseñado para los automóviles. Pero también se establece un tipo de convivencia a partir del tiempo que se comparte durante el intercambio social que, a su vez, genera memorias sobre los trayectos a través de las “marcas, elementos, o materiales simbólicos presentes en el desplazamiento” (Aguilar, 2016: 24), los cuales colaboran al registro de recuerdos colectivos de sus vivencias nocturnas en bicicleta.

### 3. Ciudad

Como se ha visto, el terreno de la investigación (físico, simbólico y social) es la Ciudad de México y su zona metropolitana; es decir, una de las urbes más grandes del mundo que, además de sus características descomunales de territorio y de densidad poblacional, presenta una gran desigualdad socioeconómica que se detecta desde sus pequeñas zonas, colonias o delegaciones (ahora alcaldías). Ciertamente se suele denominar a la capital mexicana como una ciudad global por todas las conexiones y características sociales, culturales, políticas y económicas que presenta a nivel transnacional, pero para este trabajo se empleará la definición de *megaciudad* que ofrecen De Mattos e Iracheta (2008), pues contribuye a una mejor distinción con respecto a la ciudad global:

Las *megaciudades* son “ciudades que se hinchan más que desarrollarse, en las que la planeación urbana es relativa y donde predominan los asentamientos precarios e informales en sus periferias, porque mantienen estructuras socioeconómicas con alta desigualdad” (p. 102)<sup>15</sup>.

Una vez que se esclarece la idea a partir de la cual se hará referencia a la Ciudad de México, se deben considerar sus particularidades con respecto a las dinámicas. Gracias al texto de Néstor García Canclini, *La ciudad de los viajeros* (1996), se

---

<sup>15</sup> En contraparte a esta interpretación, los autores definen las “ciudades globales” como “ciudades más ordenadas, seguras y productivas que tienen disciplina urbanística, un proyecto de conectividad interna, interurbana e internacional muy claro y grandes infraestructuras como aeropuertos, sistemas modernos y masivos de transporte público; corresponden a las grandes aglomeraciones de América del Norte, Europa y Asia”. (ídem).

reconoce que la capital mexicana es como un enjambre de movimientos dentro de las avenidas, ya sean peatonales o aquellas de circulación vehicular. Aunque el texto de García Canclini no resalta la movilidad ciclista de la capital –pues habla de una ciudad que atraviesa los años 1995 y 1996, cada vez más lejana y en el compendio de reliquias–, sí expone las múltiples vivencias de las personas que se desplazan dentro de esta gran urbe, pero, sobre todo, detalla el gran conocimiento que se tiene del entorno que se habita (o visita) al momento de pasar y transitar por sus diferentes zonas.

Algo que sucede en las grandes ciudades como en la CDMX, es la aparición inmensa de acciones y hechos que están establecidos de un modo que no se conocen en su totalidad. Esto mismo se traslada al horario nocturno, en el cual la ciudad noctámbula exhibe aspectos desconocidos dentro de ciertas zonas, por ello, al tomar en cuenta la diversidad de eventos urbanos que se ubican en el tiempo nocturno de una ciudad, se considerará el concepto de *noche urbana*.

Conforme con lo anterior, es necesario mencionar lo que en los últimos años se trabaja desde los estudios de la noche sobre *las ciudades 24 horas*. A partir de esta noción, no sólo se establece una forma particular de vivenciar el ciclo nocturno, sino también de organizarlo y de producirlo. En el presente caso de estudio, no se profundizará en cuestiones sobre la gobernanza nocturna, pero sí es significativo tomar en cuenta este concepto porque los Paseos Nocturnos de los Bicitekas muestran, desde algunas de sus experiencias y relatos, que esta megaciudad necesita establecerse como *ciudad 24 horas* para una mejor habitabilidad de su noche.

### **3.1 Habitar**

El concepto de *habitar*, a partir de la propuesta de Angela Giglia (2012), se implementará en el análisis de los trayectos al reconocer el orden del espacio que se genera durante los recorridos. Al considerar lo que propone la antropóloga urbana, se percibe de qué manera esta práctica no sólo ordena, sino que le da sentido, conocimiento y significado al espacio que se habita a través de un cuerpo

ciclista. Así pues, la idea del ciclismo nocturno da una posibilidad de reflexionar sobre ese espacio público, puesto que las acciones y relaciones dentro de él no serían posibles si no fuera por la caravana que lo recorre.

El habitar, desde la perspectiva de Giglia, se analizará con mayor profundidad en el cuarto capítulo; sin embargo, lo importante es mencionar su relación con la estructura del análisis principal de esta investigación: la liminalidad. De esta manera, al hablar de habitar el espacio, se hará referencia a un *habitar liminal*,<sup>16</sup> gracias a la experiencia de los ciclistas que ruedan la ciudad de noche, pues su habitar es diferido al que otros urbanitas establecen en un espacio público.

En este espacio-tiempo nocturno de los ciclistas, se da el habitar liminal a través del movimiento, que a su vez se transforma a partir de su vivencia. La experiencia liminal durante la noche de la ciudad, por medio de una práctica específica, se presta para advertir de qué forma empezamos a diseñar e imaginar otras ciudades, mucho más amistosas y habitables para una sociedad urbana.

## **Conclusiones**

El tipo de noche urbana que se estudia en esta investigación, equivale a un intervalo para salir de ese sujeto que somos, o como dice David Le Breton (2016), a un momento para *desaparecer de sí*. En este caso, es a través de una práctica corporal en bicicleta, la cual se interpreta como una experiencia lúdica, deportiva, de entretenimiento o de fiesta; pero que al final permite la desaprehensión de un yo. Lo interesante de sumirse en este estadio individual, es que también se aprecia cierta transformación de la ciudad como un trance urbano en el que, como ya se mencionó, se crea y se percibe una nueva ciudad desde la movilidad nocturna ciclista.

Finalmente, esta experiencia que se genera y que no se termina por descubrir, no sería posible si no fuera por la presencia de un continuo flujo dentro de una actividad

---

<sup>16</sup> Agradezco enormemente esta denominación tan pertinente de la misma Angela Giglia, que me brindó durante una plática en mayo de 2020, mientras le comentaba sobre mis reflexiones de la investigación en aquel entonces.

ritualizada, pero, sobre todo, sin producir una experiencia liminal. Gracias a las vivencias que afloran, podemos determinar, desde la concepción del ritual de Díaz:

qué sentimientos movilizan, qué deseos, intereses, saberes y emociones; cuáles son sus propiedades poéticas y retóricas capaces de crear nuevos significados, (...) nuevas formas de conocer el mundo, de generar subversiones y transgresiones pero también nuevos modos de legitimar algún orden. (1998: 14)

A su vez, esto nos permite repensar nuestro universo urbano, social y personal, cuando nos damos cuenta de que podemos habitarlo y producirlo de una manera alterna. De aquí obtenemos la idea de promover nuevos órdenes a partir de las experiencias de enseñanza, las cuales forman y transforman los lugares en los que vivimos y transitamos diariamente. De esta manera, reitero, confabulamos las estrategias para producir una nueva ciudad más habitable, con el punto de partida de una grata experiencia urbana y liminal.

## Capítulo 2: ¿Cómo se empezó a rodar en la noche?: Origen de los Paseos Nocturnos y breve historia de los Bicitekas

*¿Cómo será el embotellamiento provocado  
en las calles vacías por un automóvil solitario?*

CARLOS MONSIVÁIS

La ciudad está diseñada para funcionar de diversas formas que se establecen en relación con la sociedad que la contiene; sin embargo, muchas acciones que surgen en ella por iniciativas civiles son imprevistas, puesto que en diversas ocasiones nadie se imagina, ni siquiera el gobierno, el tipo de prácticas sociales que aparecen dentro de una urbe.

Una de ellas es el aprovechamiento vial de las avenidas, calles y callejones de una extensa ciudad como la CDMX (anteriormente Distrito Federal). Por ello, en el presente capítulo se explicará de manera cronológica el origen de las rodadas nocturnas de los Bicitekas, a finales de los años noventa. A su vez, se indicarán cuáles fueron sus principales intereses, por qué se decidió realizar la dinámica de noche y a mitad de semana, quiénes fueron los organizadores y los primeros asistentes, qué tipo de respuesta recibieron de la gente y de las autoridades, qué objetivos, metas y logros conquistó el grupo precursor de los Paseos Nocturnos, y cómo se ha transformado con el paso del tiempo.

En este contexto, se mencionarán algunas características del espacio público en las que se encontraba la Ciudad de México hace más de dos décadas, particularmente cuando se empezó a promover esta actividad que, en un inicio, se percibió como una extravagancia que sólo practicaba la gente “rara”, “loca”, o aquellos sin el poder adquisitivo para comprar un automóvil.

La inauguración de una nueva práctica nocturna revela el modo en el que se establecen relaciones inéditas con la ciudad de noche, como aquellas que se

experimentan desde el cuerpo, de manera colectiva y en el espacio abierto. Se recordará que la ciudad participa en una dinámica de transformación perpetua, desde sus detalles más visibles hasta los más minúsculos, y que es a través de estos que se percibe cómo se produce a sí misma para quienes la habitan.

Dichos aspectos se detallarán con los relatos, testimonios y las referencias de prensa, para esclarecer de qué manera esta actividad adquirió un interés político-social, qué procesos atravesó y cómo se transformaron su interés y su enfoque hasta convertirse en lo que es ahora. Sobre todo, al evidenciar que la ciudad ofrece la posibilidad de transitarla y conocerla a través de una actividad como los Paseos Nocturnos en bicicleta.

### **1. Orígenes de los Paseos Nocturnos**

Para saber cómo nació la idea de esta práctica, realizamos una investigación de archivo con algunos documentos, artículos y tesis que se han escrito sobre el grupo de los Bicitekas. Así, se lograron conocer algunos nombres de las personas que incentivaron esta actividad. Gracias a la tesis de Carlos Hernández<sup>17</sup>, se llegó al conocimiento de un sujeto de nacionalidad belga, activista y ciclista de nombre Tom Dieusaert, quien por aquel entonces vivía en el Distrito Federal<sup>18</sup>, en la colonia Roma, y que sostenía amistad con personas interesadas en el ciclismo, con quienes se reunía en un café cerca de la zona en el año de 1997.

Por medio de las redes sociales se logró contactar a Tom para entablar comunicación con él y con otros de los fundadores. A través de sus relatos y de la revisión de textos y documentos de hace más de veinte años, se descubrió que desde 1986 ya existía el *Movimiento Ciclista de la Ciudad de México*, el primer grupo civil de la capital que realizó manifestaciones ciclistas en las calles, y el

---

<sup>17</sup> Hernández Calderón, Carlos (2016) *Los procesos de comunicación corporal en el ciclismo urbano dentro del colectivo Bicitekas A.C.*, Tesis de licenciatura en Comunicación y Cultura, UACM, Ciudad de México.

<sup>18</sup> En el 2016 el Distrito Federal fue cambiado de nombre por CDMX al ser denominado entidad federativa. En este documento utilizaremos ambas denominaciones de manera indistinta para referirnos a la misma ciudad.

principal antecedente del grupo de los Bicitekas. A continuación, se explicará brevemente la conformación de este grupo y se hará mención de algunas de las acciones que llevaron a cabo durante aquella época.

#### **a) Movimiento Ciclista de la Ciudad de México**

En la década de los ochenta se presentó un gran crecimiento industrial en la capital de México –sobre todo en las zonas del norte y del poniente– gracias a la referencia del modelo norteamericano de aquel entonces. Esto se hizo visible, por ejemplo, con la formación del distrito moderno en el área poniente de la ciudad (Santa Fe). Dicha circunstancia se sumó a la explosión demográfica y a la constante migración de las zonas rurales, por lo que se construyeron algunos ejes viales y avenidas, y se llevó a cabo la ampliación del metro<sup>19</sup>. En las vialidades comenzó a presentarse una gran saturación de automóviles, la cual disminuyó el espacio público para los peatones<sup>20</sup>.

Bajo este contexto, existió un grupo de ciclistas llamado *Movimiento Ciclista de la Ciudad de México*, que buscaba soluciones y se manifestaba en contra de la gran saturación de automóviles en la ciudad, y de la abundante contaminación en el medio ambiente<sup>21</sup>. El movimiento propuso que la bicicleta fuera considerada como un medio más de transporte, a pesar de que la idea se juzgaba extraña, puesto que no era costumbre usar este tipo de móvil para trasladarse en la ciudad, a excepción del uso común que le daba la gente pobre<sup>22</sup> (Pérez, 2013; Macías 2015).

---

<sup>19</sup> Particularmente de las líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 9. Se considera sólo esa década. Véase: [https://es.wikipedia.org/wiki/Metro\\_de\\_la\\_Ciudad\\_de\\_M%C3%A9xico](https://es.wikipedia.org/wiki/Metro_de_la_Ciudad_de_M%C3%A9xico)

<sup>20</sup> “En las calles, espacio para caminar, son ocupadas en 80% por automóviles y el 20% restante, por autobuses y colectivos”. Agustín Martínez en Torrentera, Lilia (11 de junio de 2011) La bicicleta promotora del activismo social: Agustín Martínez. Oaxaca. *Ciudadanía express. Periodismo de paz*. Recuperado de: <https://www.ciudadania-express.com/2011/06/11/la-bicicleta-promotora-del-activismo-social-agustin-martinez>

<sup>21</sup> Para una mejor ilustración véase el siguiente video en el que se explica la situación ambiental de la Ciudad de México en el año de 1991. [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=27&v=Ds1CqUFVab4&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?time_continue=27&v=Ds1CqUFVab4&feature=emb_title)

<sup>22</sup> “La bicicleta transmite una imagen estereotipada de su usuario: procedente de clase obrera y pobre, es aquel que no cuenta con los medios para comprarse un automóvil.” (Pérez, 2013: 111).



Cabe señalar que este punto pone a superficie el tema de retomar las viejas prácticas de cuando el uso de automóviles no era tan común, y en las que la bicicleta se utilizaba de manera considerable antes de la gran explosión industrial de la segunda mitad del siglo XX. Esto nos hace reconsiderar una noción parecida a *regresar a lo simple* para obtener beneficios de la ciudad.

El *Movimiento Cicletero*, que en aquel entonces contaba con un aproximado de veinte personas, realizaba rodadas domingueras como un acto político, las cuales iniciaban en el Parque Hundido de la Colonia del Valle y finalizaban en el Zócalo de la ciudad<sup>23</sup>. Para fines del presente estudio, se logró conversar con Alfred, alias “*el Fellos*” (actualmente de 61 años), quien es un ex participante del movimiento y por ello pudo presenciar aquellas rodadas. Alfred comenta que mientras se desplazaban no había cultura ni conciencia del ciclismo en las calles, tanto de los automóviles como de los mismos ciclistas:

*Los autos no respetaban y mentaban la madre cuando ocupábamos el carril de la derecha. No había carriles confinados. (...) Los ciclistas nos movíamos como podíamos, a veces en las banquetas, no teníamos cultura ni idea de cómo rodar en grupo en las calles, era muy riesgoso (...) no teníamos protección ni espacios para ciclistas.*

Relato del 26 de enero de 2020

Posteriormente habló de algunos riesgos, sobre los que puntualizó que “los eventos eran muy improvisados (...) no había guías ni organización”, tanto en la misma rodada como en las reuniones esporádicas previas a la acción. “Gritaban la consigna ‘¡Bicis sí, autos no!’”, [la misma que años después retomaría el grupo de los Bicitekas], y la gente no entendía cuando nos veía, nos miraba raro y como que no comprendía qué pasaba”, comentó.

---

<sup>23</sup> Véanse algunas de las fotos del *Movimiento Cicletero* en las páginas 188 y 189 del Apéndice.

“*El Fellos*” estuvo en el movimiento menos de un año. Se enteró de él a través de los medios, propagandas y rumores que la gente contaba sobre un grupo de ciclistas que salía los domingos a medio día. Comentó que eran muy pocas las mujeres que participaban, pues recuerda que había un 90% de presencia masculina. Alfred admite que, en aquel entonces, ya consideraba la dificultad para lograr un reconocimiento positivo de la ciudadanía y de las autoridades, ya que se carecía de conocimientos más amplios sobre el ciclismo.

Sin embargo, Armando Roa, de 65 años, quien formó parte de la organización de dicho movimiento, mencionó en una conversación a través de *WhatsApp* (el 29 de enero de 2020), que dentro de aquellas rodadas se llegaron a reunir hasta mil ciclistas. Por lo tanto, resulta notorio que no sólo hubo un impacto auténtico, sino que también despertó una necesidad de los ciclistas por ser reconocidos y considerados ante la gente y el gobierno, con el objetivo de obtener mejores espacios para trasladarse.

Dentro de este movimiento hubo bastantes demandas sociales al regente de aquel entonces: Manuel Camacho<sup>24</sup>. Una de ellas fue la petición de construir ciclovías (que en aquellos años no existían) sobre el trayecto del ferrocarril de Cuernavaca, cuando éste se canceló. Como apoyo, se lanzó la consigna de “Rescatemos la vía del tren para las bicicletas”.

Por otro lado, Armando también contó que se hacían carreras de bicis contra autos. “Siempre ganaron las bicis”, aclara. Fue hasta el año 1991 que se logró, gracias al *Movimiento Biciclero*, la inauguración de la ciclopista de Insurgentes, con una extensión de 7 kilómetros que va desde Mixcoac hasta Viaducto, y con una

---

<sup>24</sup> El regente envió a su emisario a recibir a los ciclistas, quien era Marcelo Ebrard. Aceptó los folletos que el grupo ciclista difundía, e incluso accedió a dar una vuelta en bicicleta por la Plaza de la Constitución. Véase la foto del Apéndice en la página 190. Fuente: Areli Carreón en Ballesteros, Laura y Fernando Dworak, (2015) *Caminando hacia el futuro. Experiencia de movilidad en la Ciudad de México*, Proyecto M2050, Ciudad de México.

instalación provisional de conos fosforescentes que delimitaba un carril exclusivo para bicicletas.

Otro de los actos que también se reconoció fue la entrega de una bicicleta al presidente de aquel entonces: el licenciado Carlos Salinas de Gortari, a quien también se le invitó a sumarse a la campaña por la creación de zonas y avenidas exclusivas para el transporte público y la bicicleta. Este acto se realizó junto con la ONG ambientalista *Greenpeace*.

Finalmente, aunque el *Movimiento Ciclista de la Ciudad de México* “estuvo activo hasta 1993” (palabras de Armando Roa), no tuvo tanto reconocimiento a nivel gubernamental y urbano –pero sí un cierto impacto social en el medio ciclista– pues hasta entonces no había tanta conciencia del uso de la bicicleta como se tendría en los años posteriores, sobre todo después del año 2000.

A pesar de los desacuerdos entre sus integrantes y de que algunos abandonaron las actividades relacionadas con las políticas públicas en el año de 1989 (Arelí Carreón en Ballesteros, 2015: s/n), el movimiento fue pionero de varias acciones por una lucha ciclista en la ciudad, al continuar impulsando lo que el grupo los Bicitekas (y posteriormente Bicitekas A.C.) logró dentro de las políticas públicas de la movilidad, pues se tuvo como antecedente la presencia de una lucha social que ya se preocupaba por el ciclismo de la ciudad (de hecho varios de los activistas del *Movimiento Ciclista* también fueron parte del grupo de Bicitekas).

#### **b) Formación de Bicitekas**

Al retomar la historia sobre la formación del grupo de los Bicitekas y de los Paseos Nocturnos, se realizó una entrevista a Tom Dieusaert, el 1ero. de septiembre de 2019. Se logró conocer que tanto él como su grupo de amigos estaban muy interesados en el proceso para consolidar un proyecto con el interés de promover el ciclismo urbano, la mejora del espacio público para los ciclistas y, sobre todo, una mejor convivencia y armonía con los autos. De esta manera redactaron el lema que demandaba “trabajar por una ciudad más humana”.

Precisamente ellos fueron quienes en 1998 hablaron con el arquitecto Jorge Legorreta, delegado de la alcaldía Cuauhtémoc –en aquel entonces delegación–. Entre sus peticiones, le solicitaron que se diseñaran ciclopistas en el área Roma-Condessa, y mejores espacios para las bicicletas. Así, le hicieron llegar el proyecto “Más ciclistas, menos contaminación”. Tom comentó que el arquitecto no entendía bien a qué se referían cuando el grupo de amigos pedía ciclopistas, puesto que, a su manera de verlo, le parecía que se trataba de una exigencia de niños que querían andar en bicicleta. Incluso les respondió con cierta antipatía: “pues salgan a andar en el parque”, ya que para él sólo se trataba de una cuestión lúdica y no de un medio de transporte.



Los Bicitecas en entrevista con el Arq. Jorge Legorreta.

Tom Dieusaert y Lenka Valles entrevistando al arquitecto Jorge Legorreta. Noviembre de 1998.

Extraído de la revista *Velo: Boletín informativo de los Bicitecas* (diciembre 1998)

A Tom, como extranjero proveniente de Bélgica que habitaba en la Ciudad de México de manera provisional, le llamaba la atención que en aquel entonces la bicicleta no fuera un transporte ya normalizado como lo era en Holanda, Dinamarca y en la misma Bélgica, ya que en esas regiones sí existía una cultura significativa

(diferida en cada país) sobre la bicicleta como medio de transporte (por ejemplo, para los años noventa ya contaban con ciclistas)<sup>25</sup>.

Tom tenía observaciones muy interesantes sobre la Ciudad de México; por ejemplo, decía que “era una ciudad ideal para andar en bicicleta, (...) pues no tiene muchas montañas, tiene aire seco, es plana y no sudas mucho...”<sup>26</sup>. Por ello, se buscaba promover la conciencia y la educación sobre el uso de la bicicleta como apoyo para el medio ambiente, y como otra alternativa de transportar a la población de la ciudad. En palabras de Tom “se buscaba el beneficio comunal”.

Aunque el arquitecto Jorge Legorreta los escuchó y tuvo un interés genuino por fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad, el proyecto de construir ciclistas fue muy tardado, pues no se tenían respuestas inmediatas y parecía que aún faltaría mucho para tener una vialidad apropiada. Cuando Tom y sus amigos observaron esta lentitud en la política vial, él sugirió que, en lugar de juntarse todos los miércoles en la noche a tomar café en la colonia Roma, se reunieran para andar juntos en bicicleta: “hagamos política rodando en vez de pedir ciclistas (...) mejor dando el ejemplo”.

Esta iniciativa resultó muy acertada, además de que se percibió como una actividad no sólo política, sino también lúdica: “si salgo de noche a rodar, por lo menos me divertí” (palabras de Tom). Por ello, el belga encontró que la Ciudad de México podía ser un espacio ideal para rodar en bicicleta, aunque hasta el momento no fuera una de las prioridades de las instancias gubernamentales.

Otra de las causas que incentivó las rodadas nocturnas a partir de las iniciativas de este grupo de amigos, fue que uno de ellos “Memo”, realizaba paseos en bicicleta para mostrar la arquitectura de la ciudad; es decir, combinaba el conocimiento

---

<sup>25</sup> Conversación con Tom a través de WhatsApp el día 26 de agosto de 2020.

<sup>26</sup> Relato de entrevista realizada el 1ero de septiembre de 2019.

arquitectónico con el andar en bicicleta<sup>27</sup>. En una ocasión, se le ocurrió organizar la actividad en un periodo nocturno, y así descubrieron que al hacerlo de noche se propiciaban condiciones favorables porque había poco tráfico y, por lo tanto, el ambiente tenía más oxígeno y era más fresco.

Tom comenta que para él y sus amigos era una actividad divertida, puesto que evoca experiencias infantiles, sobre todo “porque sientes que haces algo que está prohibido, aunque no lo sea (...) o porque es peligroso. Nos causaba esa sensación de niños” (ídem). El fundador explica que esa fue otra de las inspiraciones para efectuar las rodadas de noche: realizarla cuando la gente saliera de trabajar y que el espacio público tuviera menos tránsito de automóviles. Además, lo encontraba como un evento “nuevo” (palabras de Tom), algo que antes no sucedía.

Con la idea de que las rodadas se realizarán los miércoles, se implementó una forma de “romper la semana”<sup>28</sup>, pues equivale al día en el que no se tiene el mismo ritmo que al comienzo o al final del septenario, ya que esa dinámica fractura el ritmo laboral y cotidiano al establecerse como una pausa. Bajo esta perspectiva encontramos los aspectos que conforman la idea del salir de la rutina, y de la separación de los deberes, puesto que, como lo sugiere el concepto de *liminalidad*, existe una separación de la sociedad donde las reglas cotidianas son suspendidas, y más en una época en la que no se solía usar la bicicleta con frecuencia y en grupos de personas.

Otra de las razones por las que se decidió realizar los paseos los días miércoles, fue porque las personas suelen tener más compromisos en las noches de fin de semana que a mitad de ésta, por lo que resulta más práctico y conveniente. Así pues, un grupo de amigos sugirió la idea de rodar de noche. Ellos no sólo se organizaban, sino que se reunían por fuertes intereses políticos y sociales, cuyo

---

<sup>27</sup> Esta información se menciona brevemente en la nota “Promoverá el grupo Bicitekas la construcción de ciclistas”, del día 4 de septiembre de 2001 del periódico *La Jornada*. Se puede revisar en el siguiente enlace: <https://www.jornada.com.mx/2001/09/04/09an2esp.html>

<sup>28</sup> Recordemos que *Mittwoch*, ‘miércoles’ en alemán, quiere decir literalmente “mitad de semana”.

propósito era buscar una mejor vialidad para los ciclistas, así como el reconocimiento de la bicicleta como un medio de transporte alternativo, novedoso y sugerente para una ciudad tan grande como el Distrito Federal.

## **2. Primeras impresiones y resultados de los Paseos Nocturnos**

Entre los años 1999 y 2000, se decidió iniciar la primera rodada desde el Ángel de la Independencia. Esto con el objetivo de establecer un punto de encuentro “céntrico” que por su importancia social, cultural y simbólica fuera fácilmente reconocible por la ciudadanía.

De igual manera, se observa que este punto es considerado como un lugar emblemático para la Ciudad de México por la concentración simbólica que ostenta, o bien, por ser un *geosímbolo*<sup>29</sup>, en términos de Bonnemaïson (1981). Bruneau (1995) define este tipo de sitios como lugares fuertes porque “se aprecian en relación con el entorno, nacen de la diferencia y se mantienen por la distinción (...). Son puntos de anclaje, son necesarios para transmitir una memoria territorial, una cultura (Bruneau, 1995: 124). Tanto los lugares de memoria como los lugares fuertes pueden ser individuales o colectivos” (Lindón, 2006: 379).

Además de ser una localidad de referencia para múltiples manifestaciones o eventos importantes, también es un ícono que constituye uno de los rostros de la ciudad: “es un lugar simbólico y visible (...) [Al monumento] llegaban policías y reporteros preguntando por qué estábamos ahí concentrados”<sup>30</sup>.

Al primer paseo nocturno asistieron aproximadamente cinco o seis personas, comenta Tom en la entrevista. El recorrido fue relativamente corto porque su

---

<sup>29</sup> El término de *geosímbolo* se define como “un lugar, un itinerario, una extensión o un accidente geográfico que por razones políticas, religiosas o culturales, revisten a los ojos de ciertos pueblos o grupos sociales una dimensión simbólica que alimenta y conforta su identidad” (Bonnemaïson, 1981: 256; citado por Giménez, 2005: 11).

<sup>30</sup> Palabras de Roberto Cruz, abogado y uno de los primeros participantes de los Paseos Nocturnos de los Bicitekas. Entrevista del 4 de octubre de 2019.

propósito no se enfocaba en la extensión del trayecto, sino en generar una presencia colectiva por medio de una caravana de ciclistas.

Aunque no recorrieron tantos kilómetros –pues en aquel entonces solían ir del Ángel de la Independencia al centro de Coyoacán, y posteriormente de vuelta–, se percataron de que era una dinámica de goce al estar en grupo, en constante movimiento y bajo el cobijo de la noche; además de que comprendieron la importancia de cuidarse unos a otros, ya que al estar acompañados se disminuye el riesgo de manera significativa.

Poco a poco aumentó el número de participantes, y conforme pasaban los meses se difundió a voces la existencia de un grupo que hacía una dinámica por demás “extraña”. Según el relato de Tom, el lugar de destino cambiaba cada semana para evitar la monotonía y el aburrimiento de la gente. Esto daba la posibilidad de conocer nuevos lugares que, de no ser por esta dinámica, muchos participantes nunca hubieran descubierto; no sólo por la zona, sino hasta por cuestiones de horario, pues “...conoces cosas nuevas, y vas perdiendo el miedo... te das cuenta de lo que puedes hacer” (palabras de Tom).

El peligro proveniente de esta actividad no es consecuencia del panorama delictivo, pues parte de la conciencia de grupo es la empatía y la protección mutua. El riesgo se debe sobre todo a los percances que ocasionan los baches y toda clase de irregularidades de los terrenos, o por algunas situaciones involuntarias en las que las personas pierden el control de su bicicleta.

Después de un año de aquel primer paseo, ya eran aproximadamente cien asistentes, según comenta Roberto. En aquel entonces no había líderes, ni quien encabezara o dirigiera al grupo. Decidían el destino justo cuando se reunían en el Ángel, por lo que el grupo carecía del orden y de la experiencia para rodar por las calles en multitud, así como para manejar a un conglomerado de gente y evitar percances cuidándose unos a otros.



Además, las eventualidades eran imprevisibles, puesto que casi nadie sabía la ruta (salvo el guía), ni conocían las características del lugar al que llegarían. Esto generaba una especie de miedo, emoción y un tanto de ansiedad, como parte de un encanto característico de la actividad, ya que siempre era una vivencia sorpresiva y cooperativa al rodar y protegerse entre todos. “Tipo excursión”, dice Tom. En este caso se trataba de una excursión urbana.

Un detalle que es importante reconocer es que en un principio eran pocas las mujeres que asistieron a las primeras rodadas. Los fundadores comentan que eran una minoría pues, en aquel entonces, existían más prejuicios sobre el tema de “las mujeres que salían de noche”<sup>31</sup>. De igual manera, tampoco era común verlas andar en bicicleta. Sin embargo, se comenta que en años posteriores (entre el 2002 y 2003), comenzaron a participar e involucrarse, casi siempre acompañadas, lo que generó nuevas dinámicas al romper con esa brecha de género.

Es relevante notar que estas convenciones sobre la mujer como habitante de la noche, han cambiado en los últimos 22 años por múltiples razones (sociales y culturales). De igual manera, esto se traslada a las rodadas nocturnas, lo que permite que tanto la actividad como la noción de “riesgo en bicicleta” ya no sólo conciernan a los hombres. Hoy en día existen grupos de mujeres ciclistas a las que les interesa rodar de noche, y que a través de extensas rodadas (incluso foráneas)<sup>32</sup>, manifiestan distintos propósitos (en su mayoría desde luchas feministas).

Además del tema de género que ya se señaló, los testimonios revelan la presencia de diversas clases sociales, predominantemente de la clase media, pues eran personas que podían costearse una bicicleta. Lo común entre todos era que les interesaba rodar, y quizá que algunos disfrutaban ver las cosas de manera alterna, o se daban la oportunidad de pensar que todas aquellas ideas sobre la noche, la

---

<sup>31</sup> Este punto lo abordaremos con mayor detalle en el capítulo 4.

<sup>32</sup> Véase principalmente el caso de *Mujeres en bici*.

calle, la movilidad o la misma ciudad, pueden ser distintas a las que uno se construye a partir de lo que establece el sistema. Es decir, esta práctica fue desde su inicio una idea para ver, experimentar y actuar diferente (desde una iniciativa que no deja de ser política, ciertamente), para ir más allá de lo que pensamos sobre nuestro entorno social y la manera de habitarlo.

Es así como inicia la idea de producir otra ciudad dentro de la ciudad cotidiana, a partir del análisis de esta actividad corporal y colectiva a lo largo del tiempo, cuyo origen comienza con la organización de una iniciativa civil: se produce así una nueva ciudad a partir de habitarla y transitarla diferente, mientras de forma paralela se crea una sensación de ser y estar dentro de ella de manera alterna. Así, aparece la presencia de una *situación liminal*, por medio de una práctica que comenzó a realizarse semanalmente. De ahí que se considere su calidad como práctica *ritual* que se organiza por un interés común y con un significado social.

Finalmente, una vez que el grupo de los fundadores se percató de que era una actividad con bastante alcance para lograr los objetivos políticos que buscaban al inicio, en el año 2000 decidieron organizarse dentro de las redes sociales que existían en aquel entonces. Crearon un grupo en *Yahoo Groups* para ponerse de acuerdo sobre las rodadas, mantener los contactos de la gente nueva que se interesaba en la práctica, y para compartir información importante sobre sus acciones y proyectos. De esta manera, aumentó su actividad social e interés en la movilidad y, posteriormente, crearon la asociación civil de los Bicitekas.

### **3. Constitución de Bicitekas A.C.**

#### **a) Primeras acciones**

Después de varios trayectos (también dentro del ámbito político), el grupo de amigos continuó organizándose para impulsar políticas públicas a favor de la movilidad en bicicleta y de los derechos de los ciclistas. Así, escribieron el *Manifiesto de Los*

*Bicitekas* en 1998, en el cual exponían sus intenciones, metas y objetivos con el interés de promover una “ciudad en bicicleta”<sup>33</sup>.

También difundieron información sobre ciclismo urbano a través de la revista *Velo*<sup>34</sup>, la cual era un espacio abierto a propuestas de cualquier persona que le interesara opinar o escribir sobre el tema<sup>35</sup>. Redactaron cartas para mandarlas a la Secretaría de Transporte y Vialidad, esto con la intención de crear una mejor ciudad para los ciclistas. De igual manera, iban a reuniones que solían organizarse en la casa de Tom en el año 1998, en la Colonia Roma Sur. Allí comenzaron las primeras demandas ciclistas dentro de la delegación Cuauhtémoc<sup>36</sup>.

Por su parte, Roberto relata que se realizaban protestas pacíficas para resaltar la presencia de los ciclistas, por ejemplo, como aquella ocasión en la que varios bicicleteros se estacionaron durante el día en las áreas de parquímetros de las colonias Zona Rosa y Polanco, “para hacer ver que la bicicleta no es un juguete sino un medio de transporte”.

---

<sup>33</sup> Véase el documento completo en el siguiente enlace: <https://bicitekas.org/node/145>

<sup>34</sup> “Velo” significa bicicleta en francés.

<sup>35</sup> Pueden consultarse los tres números de esta revista y demás publicaciones en el siguiente enlace: <https://bicitekas.org/manuales>

<sup>36</sup> Su hogar se encontraba en la calle de Teocelo, número 28-E, y vivió ahí alrededor de tres años. Dos décadas después, llegué a vivir en un breve periodo hasta finales de 2019. En septiembre del mismo año, cuando le hice la primera entrevista a Tom, nos percatamos de la casualidad tan extraña de haber vivido en el mismo lugar en el que comenzó el plan de las rodadas nocturnas y la organización de los Bicitekas. Tom me dijo que esa fue la primera “Casa Biciteka”.

opinión / Chile de la revista



**Los ciclistas se estacionaron en la calle de Homburgo y pagaron en el parqueadero, por lo que las policías no pudieron retirarlos.**

## Reclaman más espacios para circular en bicicleta

**POE NADIA SANDERS**

Las integrantes de BICICLICAS SE MANIFESTÓ ayer frente al Ángel de la Independencia para demandar mayores espacios para vehículos no contaminantes como las bicicletas y un centro de la construcción de los siguientes puentes en Ponferrada y Viaducto.

“La participación ciudadana es importante. Hay mucha gente que no sabe el camino del pedito, ni cuál es la propuesta, ni qué es un pedito. Si Lopez Obrador estuvo de acuerdo en hacer el pedito, pues que no haga un pago a favor del sí.”

Uno que haga propaganda a favor del sí, pero para que sirva, todo lo que se va a gastar.”

agregó Roberto Cruz, integrante de BICICLICAS.

Miembros de la organización no gubernamental y trasladaron maletas y artículos con mensajes de oposición a la construcción de más vialidades por medio de autobuses y pagaron su pedida y mostraron que las bicicletas se transportan en la ciudad.

“Hicieron declaraciones de Andrés Martín López Ollendor a favor de un proyecto para ciclistas, pero no se ve que se va a construir. Es necesario que en la ciudad de México y en los municipios que rodean a la ciudad de México se construyan más vialidades para bicicletas.”

En un autogap de Telmex me dijeron: no puede pagar porque necesita venir en auto. O sea que era necesario echar humo.”

**Roberto Cruz de BICICLICAS**

La empresa, de nombre Cycles tiene seis meses de haberse formado y su capitalizador afirma que es la única empresa de mensajería en bicicleta que trabaja en la ciudad y la más rápida.

Otro de sus integrantes es fabricante de bicicletas recumbentes, un modelo que permite andar en bici recostado en un respaldo y con las piernas estiradas.

En opinión de los ciclistas, la falta de espacio para usar medio de transporte para ir a que se represente, una

publica, los manifestantes ocuparon con sus propias bicicletas en la calle Homburgo, donde se estacionaron, para lo cual pagaron en los parqueaderos su derecho de estacionamiento, por lo que los policías no pudieron retirarlos, pese a que lo intentaron.

A un año menos de haberse creado oficialmente, BICICLICAS está integrado por personas que buscan un respeto y derecho de circular en la Ciudad de México, en vías exclusivas para las bicicletas, y ya cuentan con integrantes que fabrican bicis y que tienen negocios como medio de transporte no contaminante.

Peter Aguilar es el fundador de una empresa de mensajería urgente que usa cinco ciclistas. Le gusta ir a que son rápidos en 10 minutos, después de haber llamado.

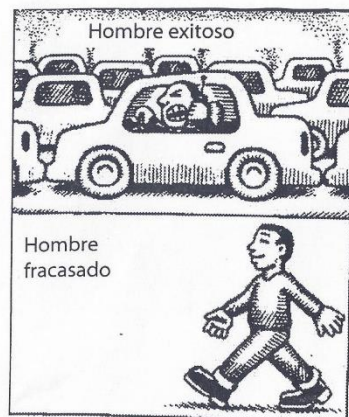
La empresa, de nombre Cycles tiene seis meses de haberse formado y su capitalizador afirma que es la única empresa de mensajería en bicicleta que trabaja en la ciudad y la más rápida.

Otro de sus integrantes es fabricante de bicicletas recumbentes, un modelo que permite andar en bici recostado en un respaldo y con las piernas estiradas.

En opinión de los ciclistas, la falta de espacio para usar medio de transporte para ir a que se represente, una

Extraído del Periódico La Reforma, 15 de agosto de 2002.

Otra de las acciones fue repartir propaganda a los automovilistas atrapados en el tráfico para invitarlos a usar la bicicleta y, al mismo tiempo, difundir el Paseo Nocturno de los miércoles. De igual manera, se protestaba para que no se construyeran más vialidades como, por ejemplo, el segundo piso del Periférico.



## ¿CALOR?

Imagínese:

Un autobús rápido y cómodo; una ciudad con vías especiales para transportarse en bicicleta; una ciudad vivible, disfrutable, con calles cubiertas de árboles; una ciudad para la gente y que se viva caminando...

Total, su auto no rebasa los 15 km por hora.

**NO AL SEGUNDO PISO.**

www.bicitekas.org 

Imágenes extraídas del archivo de Bicitekas A.C.

También realizaron una manifestación performática cerrando la calle de Orizaba, dentro de la colonia Roma:

colocando los elementos que una calle modelo debía tener para inducir la armonía vecinal: banquetas despejadas, cruceo peatonal, camellones con jardineras, señalamientos claros, bancas de descanso, reductores de velocidad para los autos, rampas de acceso a discapacitados, botes de basura, ciclista y estacionamiento de bicis. (Periódico *Reforma*, 6 de junio de 2004)





Periódico Reforma, 6 de junio de 2004

Imágenes extraídas del archivo de Bicitekas A.C.

Posteriormente, efectuaron una "bicimarcha" el 22 de septiembre de 2001, como parte de las celebraciones por el Día Mundial Sin Auto. La manifestación fue una rodada que comenzó desde el Ángel de la Independencia hasta el Zócalo capitalino, en la que se protestó por el hecho de que las calles de las ciudades se diseñan principalmente para los automóviles (periódico Reforma, 23 de septiembre de 2001), y se pedaleó para demandar mejores medios de transporte y el respeto a los ciclistas.

## Septiembre 22 día mundial sin auto

La bicicleta genera espacios públicos de calidad, convivencia y solidaridad, integra y ayuda a dar significado a la ciudad en la que vivimos

¡deja el auto y toma la bici!



Imagen extraída del archivo de Bicitekas A.C.

En este paseo de conmemoración entraron por la calle de Madero (cuando aún no era peatonal), lo cual implicaba un gran simbolismo puesto que por ella han pasado algunos de los revolucionarios más importantes de la historia de México (E. Zapata, F. Villa, militantes izquierdistas y múltiples activistas). En aquella ocasión gritaron consignas como “¡bicis sí, coches no!” y “¡no más coches!”, mismas que retumbaban por la calle “como una auténtica revolución” (Roberto Cruz, relato de entrevista).

ya no tienen capacidad a largo plazo. —Yo creo que sí influye mucho, también influye, creo que bastante, que C&



Impulsan Bicitekas la cultura del pedal para no contaminar.

### Hacen 'bicimarcha' por un día sin autos

**POR MANUEL DURÁN**

ENMARCADA POR UN TÍPICO VIERNES DE caos vial, un grupo de ciclistas de la Ciudad de México celebraron ayer el día mundial sin auto, con una bicimarcha en el Zócalo y una carrera.

Para los organizadores, el recorrido tuvo como fin protestar por el hecho de que las ciudades del mundo se han convertido en espacios diseñados para vehículos automotores.

En la plancha del Zócalo capitalino, integrantes de la Asociación Civil Bicitekas, ejecutaron acrobacias en dos ruedas y pallinetas mientras esperaban el arribo de la manifestación que recorrió Paseo de la Reforma, Avenida Juárez y la calle de Madero para llegar a la Plancha de la Constitución.

Y aunque el contingente se conformó con apenas 50 ciclistas, los organizadores señalaron que recién empiezan con su labor y esperan fomentar una cultura del uso de la bicicleta.

Como parte de la conmemoración, se realizó también una carrera para demostrar que la bicicleta es un medio rápido y eficiente de transporte.

De esta forma, desde la plaza de Coahuacán, el flautista Horacio Franco y el músico Poncho Figueroa del grupo Sábila Sabina compitieron, y de forma simultánea partieron de ese lugar hacia el Zócalo, el primero en auto y el segundo en bicicleta.

Después de las 19:00 horas, Poncho Figueroa arribó al Zócalo luego de haber recorrido durante 31 minutos vialidades como el Eje Central, mientras Horacio Franco llegó 5 minutos después en su auto en medio del caos vial.

El evento es una convocatoria que se hace en distintas partes del mundo para promover el uso de transportes alternativos. En países de Europa, este día se celebra el 22 de septiembre y para las ONG del mundo el 21.

**Fomentan la bici (5B)**

video  
reforma.com  
ciudad de mexico





POR BÁRBARA CHÁVEZ

**L**A LLUVIA NO IMPORTÓ, NO FUE IMPEDIMENTO para que una caravana impulsada por el corazón avanzara del Ángel de la Independencia al Zócalo de la Ciudad. Cerca de 50 personas pedaleando a diferente ritmo se congregaron para motivar a otros a cambiar el volante por el manubrio.

La Asociación "Bicitekas" cuenta ya con más de 200 seguidores frecuentes y, en el marco de la celebración del Día Mundial Sin Automóvil, algunos de ellos avanzaron para demostrar que más vale el ritmo de las piernas y los pedales de una bicicleta que los semáforos y el motor de un automóvil contaminante.

En el trayecto, que comenzó en punto de las 19:15 horas, quedó demostrado que ni el automóvil o el transporte colectivo pueden más que la vitalidad de una persona montada en su bicicleta.

En el Distrito Federal, como en muchas otras partes del país, instaurar un Día Mundial Sin Automóvil implicaría crear conciencia e integrar en el Reglamento de Tránsito condiciones de protección a ciclistas.

En el recorrido de sólo 4 kilómetros no faltaron automovilistas desesperados y gritos de "ridículos" o "mamones" a quienes tratan de despertar interés en torno a mejorar las condiciones del aire que se respira en el DF.

Enriardo Pillado, líder e integrante de Bicitekas resultó que en promedio un automovilista alcanza en las vialidades de la Ciudad de México una velocidad de 25 kilómetros por hora. A esta velocidad



Los manifestantes recorrieron cuatro kilómetros en el trayecto del Ángel de la Independencia al Zócalo capitalino.

sobre ella se disfruta el aire en el camino y ante el esfuerzo la lluvia refina cualquier calor. Con la alimentación diaria como combustible -por un mismo precio- ésta servirá para impulsarla y para aportar el esportamiento calórico diario a un ser humano. Las adhesiones ya no serán necesarias.

Organización Mundial de la Salud, 15 minutos diarios de ejercicio aeróbico consistentes durante 30 días incrementan seis meses de vida incluso a un diabético.

Los integrantes de bicitekas presumen gozar de buena salud y de ahorrar una buena lana por evitar consumo de

vantes, quien se animó a participar y se unió a la caravana en el Ángel de la Independencia, tras recibir un folleto publicitario del recorrido biciteka.

"Apenas compré mi bicicleta y no la había podido utilizar, vivo por la Normal y no me quedaba lejos el Ángel y

Ambas fotografías del periódico Reforma, 23 de septiembre de 2001.

Imágenes extraídas del archivo de Bicitekas A.C.

Con esto creció la difusión de los Bicitekas y, de esta forma, generaron más presencia en la ciudad; por ello, muchos medios de comunicación (nacionales e internacionales) se interesaron en las acciones que realizaba el grupo.



## The Biciteka movement in Mexico

By Steve Johnson

Eight years ago, Roberto Cruz traded in his Ford Mustang for a bicycle and has never regretted the decision. Cruz, originally from Mexico, now living in Ottawa, also became an activist with a Mexico City-based cycling organization called Bicitekas.

He explains his transformation from car driver to cyclist: "I used to pick up my wife with my car. Her co-worker asked me why I did not take my bike. He encouraged me to buy a bicycle and invited me on a ride with a group of friends who practiced cycling. I had a great time and wanted to become active with the group."

The number of people participating on the ride grew to that point where it was necessary to establish a non-formal organization, Cruz states: "We decided to create a cycling culture called Bicitekas. A website was established to promote the bicycle as a form of transportation. We promoted the event car culture and campaigned for a more livable city by using a bike."

The Biciteka rides became part of a larger cycling movement called Critical Mass. Critical Mass rides take over the city. The Friday of every month in

Mexico that cyclists should have as many rights and facilities as cars.

Organizing conferences and bike rides was not always popular in a city renowned for traffic congestion and pollution. Cruz explains the backlash: "Many people thought we were crazy. They felt the bicycle was a toy for children. There was also a stereotype that bikers were only used by poor people. A doctor or a lawyer would never commit to work using a bicycle."

Members of Biciteka couldn't understand that they were not just an organization promoting benefits, but also a political and environmental group. Speakers were invited to attend bike rides and events. Reporters like the Los Angeles Times and The Chicago Tribune featured articles about the Biciteka movement. Connections were made with other cycling groups from Bogota to San Francisco.

A critical moment for Biciteka occurred when the municipal government decided to expand an already expensive freeway network. Cruz recalls the conflict: "The government argued that it needed to construct more roads to alleviate traffic congestion. The idea that more freeways would simply lead to more cars being on the road.



KEEPING COOL with his advocating cycling in Mexico City.

More attention needed to be given to mass transportation and bike paths."

After extensive lobbying, a portion of the money allocated for freeway construction was used to build the first bicycle path in Mexico City.

Two years ago, Roberto and his wife moved to Ottawa and he is still active with Biciteka

though e-mail and internet discussions keep Cruz a proud member of the group's accomplishments and feels that the movement has a bright future.

"We helped to raise the profile of the bicycle in Mexico City. A simple thing like taking a bicycle on the subway during weekends is now possible. There is a new generation becoming involved and aware of an understanding that the bicycle is important for a healthy environment. If you would like to find out more information about the Biciteka movement, you can visit their website at [www.bicitekas.org](http://www.bicitekas.org). (It should be noted that the website is only in Spanish.)"

Periódico canadiense Better Bicycling ■ Spring, mayo 2006.





Periódico Reforma, 27 de enero de 2004



Periódico Reforma, 23 de septiembre de 2003.



circulación venicuar. Hoy la bicicleta es una alternativa de transporte que contribuye a resolver los problemas de tráfico, contaminación y, muy particularmente, para rescatar los espacios públicos y devolverle las calles a la gente, al peatón, al ciclista.

"La cultura de la bicicleta en México se está gestando, todavía es vista como un juguete, pero es un vehículo tan serio como cualquier otro", opina Armando Roa Béjar, ciclista desde hace más de 30 años, presidente del Movimiento Bicitelero en 1992 y fundador del Instituto Mexicano de Fomento al Uso de la Bicicleta. Roa se incorporó como asesor a Bicitekas, grupo de ciclistas urbanos en el que cualquier persona es bienvenida para participar en sus actividades, paseos semanales por la ciudad, una página en internet (bicitekas.org) y un foro abierto a las propuestas y al debate de las ideas. Los Bicitekas Xavier Treviño y León Hamui se unen a la conversación.

"Más que una perspectiva deportiva o ambiental, la propuesta de Bicitekas es en cuanto a espacio y seguridad. El Gobierno de la Ciudad de México nos ha invitado al programa que tiene para promover el uso de la bicicleta, existen planes de construir ciclistas en distintos puntos y puentes para conectar ciertas áreas. Sin embargo, no sólo se necesita esto, sino zonas libres de autos, carriles para bicicletas en las principa-

#### POR UNA CIUDAD MÁS HUMANA

"Si hablamos de los problemas que persisten", comenta Treviño, "la contaminación puede atacarse con motores y combustibles alternativos, pero el tráfico no. Nosotros proponemos la bicicleta, o caminar. El peatón es prioridad en el espacio urbano, la ciudad ideal es en la que se puede caminar; sin embargo, el peatón tiene limitantes en cuanto a la distancia que puede cubrir. En segundo lugar están los ciclistas que tienen una mayor autonomía porque pueden cubrir de 10 a 20 kilómetros con facilidad, depende de cómo estén diseñadas las ciudades. A partir de ahora podemos empezar a reconstruir una ciudad con espacios públicos donde puedas encontrar, conocer y coincidir con otras personas e interactuar con seguridad. Ésta es otra inquietud de Bicitekas, caminar o pedalear donde no hay nadie es inseguro, no depende tanto de la policía, sino de vivir en una ciudad con espacios públicos seguros para la interacción humana. Nuestra idea es repoblar la ciudad."

"Se trata de recuperar las calles para la gente", subraya León Hamui, "que puedas salir y hacer tu vida en la calle como era antes. No hablamos por las bicicletas, ni por el medio ambiente; hablamos porque queremos una ciudad para la gente. Cuando uno sale a la calle hace cultura, transforma la ciudad y se trans-



forma a sí mismo. Actualmente vivimos y trabajamos entre cuatro paredes, nos transportamos en cápsulas sin tener contacto con las personas y el medio ambiente; si te subes a la bicicleta puedes palpar el terreno, cambias la cultura, la economía, la faz de tu ciudad y vas sonriente; eso hace las ciudades más humanas, y ese es el lema de Bicitekas: *por ciudades más humanas*."

"¿Por qué sufrir todas las mañanas para ir a trabajar?", se pregunta Treviño, quien viste de traje y viene de la oficina en bicicleta. "¿Por qué no puedes divertirte los lunes, camino a tu trabajo, en bicicleta? ¿Por qué no puedes pedalear tranquilamente a la oficina, detenerte a tomar un café, y llegar a trabajar, en vez de ir manejando de mal humor, junto a otros conductores enojados porque hubo una manifestación, un choque? ¿Por qué no se asocia el trabajo con el placer? Cuando encuentras esta relación se acaba el 'trabajo', deja de ser pesado ir a la oficina."

Al hablar de una ciudad del futuro, Roa y Treviño ven "una ciudad con otro rostro en la que no se necesite el automóvil, con un buen sistema de transporte público, con un sentido diferente donde la gente sea lo más importante, con banquetas más amplias, ci-

#### VAMOS MÁS LENTOS PERO LLEGAMOS ANTES

Irónicamente, mientras los autos se fabrican cada vez más veloces, la circulación en las ciudades es más lenta. La convocatoria de Bicitekas tiene mayor respuesta entre jóvenes y personas mayores que ya no dependen del permiso de sus padres para salir en bicicleta... ni del automóvil. Aunque la tendencia en general es usar menos la bicicleta y más el carro, es notable la preferencia de moverse más en bicicleta en ciertas zonas de la ciudad como la Roma y la Condesa, el Centro Histórico, Xochimilco y Chalco. También es muy marcado el auge de la bicicleta en sus distintas modalidades: montaña, ruta y *freestyle*, así como los gimnasios de *spinning*, que de alguna u otra forma fomentan el hábito de pedalear. "Tenemos un programa de educación al respecto pero carecemos de tiempo y recursos para aplicarlo como quisiéramos. En otros puntos del país como Torreón, San Luis Potosí, Pachuca, Veracruz y Mérida también se llevan a cabo actividades con niños y padres, como El Día de Ir Caminando y en Bici a la Escuela y El Día Mundial Sin Auto (21 de septiembre). En Cuernavaca, Areli Carreón realiza una labor incansable con los menores."

Si la vida es un paseo en bicicleta, con subidas y

Revista *Un estilo libre*, núm. 60, año 2000<sup>37</sup>.

Imágenes extraídas del archivo de Bicitekas A.C.

Una de las frases que remarca Roberto, es que "la bicicleta no es sólo para hacer ejercicio. Es un medio de transporte". Por ello, buscaban cada vez más crear conciencia sobre la importancia de aquellos que la usan para trasladarse por la ciudad, y así cambiar la idea de que sólo la utilizaban las personas de escasos

<sup>37</sup> No se obtuvo mucha información de este número en específico más que la sección del artículo consultado.

recursos: “La caminata junto a la bicicleta son reconocidas en diversas literaturas, como recursos de desplazamiento propios de la pobreza” (Navarro, Heierli; Beck 1985, citado por Macías, 2015: 23).

### **b) Conformación de la Asociación Civil**

Actualmente, el grupo de Bicitekas se cataloga como un movimiento político que logró constituirse en el 2001 como una Asociación Civil sin fines de lucro, debido a que empezó a crecer y a generar más acción<sup>38</sup>. Así, ya tenían claros sus propósitos por los cuales actuaban para lograr cambios en la ciudad, como se muestra en los siguientes puntos:

#### Misión, Visión y Objetivos

Misión: Trabajar por una ciudad más humana, entendiendo por humana la convivencialidad entre los seres vivos.

Visión: Existe la posibilidad de revertir el “desarrollo” si estamos dispuestos a cambiar la forma de vida de nuestra ciudad por lo que propongo una acción cultural encaminada a la Convivencialidad. Hoy en día los jóvenes tienen la ilusión de poseer un coche porque es la idea que les han vendido, de conseguirse este objetivo las calles serán como ya lo son insuficientes para los mismos. Debemos poner un freno a este

#### Objetivos:

- Transporte: Con la ayuda del gobierno construir carriles para ciclistas, entendiendo que aunque lo deseable es eliminar el uso del automóvil un objetivo inmediato para la mínima seguridad serán estos, así como emprender una campaña masiva en medios para promover el uso de la bicicleta mencionando las ventajas que todos nosotros conocemos.
- Educación: Programa escolar los niños a la escuela en bicicleta, con la participación de los alumnos diseñar las mejores rutas para cada colegio, marcando estas como carriles en las calles. Establecer talleres teóricos sobre transporte alternativo en las escuelas así como talleres mecánicos, racks y regaderas dentro de las mismas escuelas
- Medio Ambiente: Atacar el problema de las islas de calor, la deforestación por el uso de suelo destinado al carro, el calentamiento de la atmósfera,
- Salud: La diabetes, arteroesclerosis, los infartos, el cáncer pulmonar,
- Cultura: (entiendo como cultura la transformación del medio ambiente por el hombre. El hombre se ha encargado de crear espacios donde habita llegando a ciudades y megalópolis como esta. Lograr que la calle sea de todos de manera cotidiana, es decir sin darnos cuenta, pero gozándola, paseándola, amándola, cambiando la concepción de la ciudad a un espacio convivencial es el objetivo a lograr.
- Turismo: Ciclo pista a Cuernavaca

Documento elaborado en una reunión de los integrantes de Bicitekas A.C en 2003  
en la que se buscaba dar una estructura de ONG al movimiento.

Extraído del archivo de Bicitekas A.C.

---

<sup>38</sup> Véase en las páginas 191 y 192 del Apéndice las imágenes del contrato original de Asociación Civil de los Bicitekas.

Con todos sus planes sobre la mesa, se necesitaba más difusión, apoyo y recursos para lograr los objetivos que buscaban, así como un reconocimiento para lograr impactos contundentes sobre el ciclismo en la Ciudad de México. Con el paso del tiempo, varios de sus logros marcaron el camino político y social de la movilidad para los ciclistas. Algunos de estos fueron:

1. Integrar al ciclista y al peatón en el *Plan de Desarrollo*.
2. Crear el *Manual del ciclista urbano*<sup>39</sup> para circular por la ciudad de forma segura, rápida y eficiente (2011).
3. Construcción de la *Ciclovía de la Ciudad de México* sobre la vía del tren a Cuernavaca (con una extensión de 75 kilómetros de Ejército Nacional al estado de Morelos (2003).
4. Acceso a bicicletas al Sistema de Transporte Colectivo Metro (2004).

Fuente: (Macías, 2015: 65-66); (Ballesteros, 2015); página web de

Bicitekas: <http://bicitekas.org>

Además, realizaron varias campañas, estuvieron en diversas organizaciones, escribieron manifiestos en función de las necesidades ciclistas y realizaron eventos con un gran impacto. Por mencionar algunos:

1. Campaña *Bicivilízate* (2001)<sup>40</sup>.
2. Organización del *Primer Congreso de Ciclismo Urbano* (2008).
3. Creación del *Manifiesto BiciCentenario* (2010)<sup>41</sup>.
4. Creación del *Manifiesto QuieroConfíar* (2014)<sup>42</sup>.
5. Coordinación del 6to Foro Mundial de la Bicicleta (2017).

---

<sup>39</sup> Convirtiéndose “en un material de referencia para otras ciudades mexicanas e hispanohablantes del mundo. Este manual es el primero en su tipo elaborado para una ciudad no desarrollada, lo que lo ha vuelto emblemático.” Areli Carreón en Ballesteros, Laura y Fernando Dworak, (2015) *Caminando hacia el futuro. Experiencia de movilidad en la Ciudad de México*, Proyecto M2050, Ciudad de México.

<sup>40</sup> Véase las fotos de la página 193 a la 195 en el Apéndice.

<sup>41</sup> Véase el documento completo en el siguiente enlace: <https://bicitekas.org/node/141>

<sup>42</sup> Véase el documento completo en el siguiente enlace: <https://bicitekas.org/node/144>

6. Creación del *Manifiesto #TúConstituyente* (2017)<sup>43</sup>.

7. Realización del BiciRally Sismo (2019)<sup>44</sup>.

Fuente: página web de Bicitekas: <http://bicitekas.org>

Dos acciones importantes que se implementaron en la primera mitad del 2020 durante la pandemia por el Coronavirus fueron: uno, la propuesta de ciclovías emergentes en avenidas importantes de la ciudad; y dos, el proyecto de *Recicletas*.

En la primera elaboraron el programa “Ciclovías temporales. Plan de contingencia por COVID-19 para la CDMX”<sup>45</sup>, el 18 de marzo de 2020 –junto con la Secretaría de Movilidad, la Alcaldía de la Bicicleta, entre otras instancias–; en el cual se proponían ciclistas provisionales durante el periodo de confinamiento por la pandemia. El objetivo fue promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, y para mayor seguridad ante los riesgos de contagio en el transporte público.

El documento se difundió en las redes sociales de las instituciones que participaron en su elaboración. De esta manera se impulsó cierta iniciativa en la vialidad de la Ciudad de México. Fue hasta finales de mayo del mismo año, cuando diversos medios de comunicación confirmaron el establecimiento de las llamadas *ciclovías emergentes* en al menos dos avenidas: Insurgentes (de Villa Olímpica a Álvaro Obregón), y Eje 3 Sur (de Parque Lira a Rojo Gómez)<sup>46</sup>. Al poco tiempo se amplió la distancia de estos carriles, como en el caso particular de Insurgentes, que llegó hasta las cercanías de la estación La Raza.

---

<sup>43</sup> Véase el documento completo en el siguiente enlace: <https://bicitekas.org/node/143>

<sup>44</sup> Para una mayor ilustración, véase el siguiente video: [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=90&v=vJ24PrQX01A&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?time_continue=90&v=vJ24PrQX01A&feature=emb_title)

<sup>45</sup> Véase el documento en el siguiente enlace: [https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/propuesta\\_ciclovias\\_temporales\\_cdmxvfinal.pdf](https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/propuesta_ciclovias_temporales_cdmxvfinal.pdf)

<sup>46</sup> Véase la nota de *El Sol de México* del 31 de mayo de 2020: <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/cdmx-habilita-ciclovias-para-evitar-contagios-por-covid-19-5303449.html>





Foto extraída de la Web

La segunda acción consistió en la campaña “Recicletas”, iniciativa que involucraba la construcción de bicicletas a partir de materiales donados (bicicletas viejas o piezas que pudieran ser reutilizables, etc.). De esta manera, las nuevas se otorgarían únicamente al personal de salud que estuvo laborando arduamente durante la pandemia del COVID-19, en los centros hospitalarios de la Ciudad de México. Además, esta campaña se fundó con la intención de evitar agresiones violentas a médicos y enfermeras, como ocurrió en los primeros meses del confinamiento<sup>47</sup>. Se difundieron avisos por las redes sociales con mensajes como:

...miles de trabajadores de los servicios de salud en la zona metropolitana del valle de México (ZMVM) se ven en la necesidad de seguir movilizándose para cuidar de la salud de todas y todos. Para reducir su riesgo de contagio y aumentar la calidad de sus traslados puerta a puerta convocamos a la comunidad ciclista de CDMX a participar del armado de "Recicletas" bicicletas armadas con cuadros y piezas en desuso, piezas

---

<sup>47</sup> Véanse las imágenes difundidas de la campaña en la página 196 del Apéndice.

usadas en buen estado o piezas nuevas que gusten donar para armar bicicletas recicladas que se donarán al personal de salud que desee usarlas como medio de movilidad con menor riesgo de contagio de COVID-19.<sup>48</sup>

Fuente: <http://bicitekas.org>

Esta iniciativa tuvo bastante repercusión entre el gremio ciclista y el sector salud, los cuales se enfatizaban el uso de la bicicleta como una herramienta preventiva contra el contagio del Coronavirus en los medios de transporte<sup>49</sup>.



Periódico *La Jornada*, 27 de julio de 2020.

A lo largo de los años y hasta el día de hoy, varios de los fundadores influyeron en las políticas públicas del ciclismo y la movilidad, a través de la asociación civil de los Bicitekas; entre ellos León Hamui, Armando Roa, Guillermo Espinoza, Roberto Cruz y, principalmente, Areli Carreón, quien llegó a convertirse en la primera

<sup>48</sup> Véase la información completa en el siguiente enlace: <https://bicitekas.org/civicrm/contribute/transact?reset=1&id=16>

<sup>49</sup> Para más información, véase el siguiente enlace de la nota del periódico *La Jornada*, del día 17 de mayo de 2020: <https://www.jornada.com.mx/2020/05/17/sociedad/031n2soc>

alcaldesa ciclista de la Ciudad de México, y que encabeza la asociación Bicitekas A.C. junto con Agustín Martínez, su actual presidente<sup>50</sup>.

Los primeros 10 años de trabajo cívico sirvieron para romper la pared, para acabar con el mito de que la bici es para el ciclismo deportivo, para “pasear” y recreación; los 10 años posteriores fueron de aprendizaje e intervención en la calle. – Areli Carreón.

Extraído de *Cicle City* “20 años de Bicitekas”<sup>51</sup>.

### **c) Origen del nombre. Bicitecas con “c” y Bicitekas con “k”**

En una plática con Tom el día 22 de enero de 2020, comentó cómo surgió el nombre del grupo. Según él se buscaba un nombre corto, llamativo, “rápido y con efecto”, que fuera fácil de recordar y que sonara bien. Sobre todo, que no cayera en alguna pretensión desde ningún sentido, pero que sí se asociara con el interés del grupo.

Primero que nada, se buscó un término muy mexicano. Tom recuerda que un amigo suyo que era músico, Héctor “Tato” Ramírez, hizo un chiste con el vocablo *hippieteca*, para aludir a los hippies del país, y que de ahí se derivó la palabra *biciteca* para referirse a los ciclistas mexicanos. Sin embargo, cuando la gente la articulaba rápidamente, escuchaban la pronunciación “bicicleta” y no “biciteca”, por lo que Agustín Martínez la modificó por “biciteka” con “k”, para marcar una distinción con “más onda” (palabras de Tom) y más accesible para los jóvenes.

Fue así como se escribió un cuento sobre el origen de los Bicitekas<sup>52</sup>, que narraba una historia ficticia sobre su origen, supuestamente en la gran Tenochtitlan de la época prehispánica<sup>53</sup>. De esta manera se creó una gran relación y, sobre todo, una

---

<sup>50</sup> Véase la siguiente nota de *Centro Urbano* sobre el trayecto histórico de Bicitekas a través de palabras de Agustín Martínez: <https://centrourbano.com/2018/06/27/derecho-movilidad-posibilita-demas-derechos-bicitekas/>

<sup>51</sup> Véase la nota completa en <https://www.cyclecity.com.mx/bicitekas/>

<sup>52</sup> Véase el cuento en las páginas 197 y 198 del Apéndice.

<sup>53</sup> Existe otra versión relatada por Areli Carreón. Menciona que ella junto con Tom Dieusaert y Lenka Valles “nos inventamos un pasado indígena y nos planteamos fundar una tribu en bicicleta que pudiera combatir a los temibles Imecas en la Gran Cochetitlán. Esa tribu extraña se convertiría en



identificación con los mexicanos ciudadanos que ruedan por iniciativa propia, mientras que, a su vez, como cuenta Tom, se pretendía contrarrestar la propaganda estadounidense que favorecía la compra de automóviles.

#### **d) Logo de Bicitekas**

Juan Morales fue quien diseñó el logo de los Bicitekas con la noción de que el ciclista azteca “va contra la dirección de la lectura, porque es un movimiento contracultural. Va contra la hegemonía del petróleo como principal fuente de energía. El biciteca va a contracorriente.”<sup>54</sup> La primera rodada con ese logo fue el 22 de mayo de 1998.



Extraído de la página <http://bicitekas.org/node/150>

#### **e) Casa Biciteka**

Una vez que se tenían planificados los recorridos nocturnos de los miércoles y que la asociación civil se mantenía activa, se empezaron a percibir varias necesidades, entre ellas, la de un espacio para la gestión, vinculación y convivencia; por lo que, a partir del interés común por construir un sitio en el que se tuvieran talleres, actividades y pláticas para los temas concernientes a la iniciativa Bicitekas, en el año 2010<sup>55</sup> se estableció finalmente la *Casa Biciteka*.

---

los Bicitekas” Fuente: Ballesteros, Laura y Fernando Dworak, (2015) *Caminando hacia el futuro. Experiencia de movilidad en la Ciudad de México*, Proyecto M2050, Ciudad de México

<sup>54</sup> Fuente: Pagina Web de Bicitekas <https://bicitekas.org/node/150>

<sup>55</sup> Algunos integrantes comentan que fue entre los años 2006 y 2007.

Este espacio nace como imitación al modelo de *The Bike Kitchen* (Los Ángeles, EUA) que encabeza Jimmy Lizama. El lugar se desempeñaba como restaurante de pizzas, pero además se arreglaban bicicletas con piezas recuperadas que se desechaban, es decir, se implementaba un reciclaje ciclista. Bajo este planteamiento los Bicitekas buscaron un lugar de apoyo y mantenimiento con la mentalidad de “hacerlo tú mismo”. En la misma época se establecieron espacios similares, por ejemplo, el *Guadalajara en Bici* (Jalisco), y el taller *Voltaire* (Santiago de Chile) a través de la organización “Arriba la chancla”<sup>56</sup>.

El primer lugar en el que se ubicó la Casa Biciteka fue en la calle Nicaragua, No. 15, dentro de la colonia Tepito (Ciudad de México). Este establecimiento formaba parte del proyecto *Vecindario Cultural de la Central del Pueblo*<sup>57</sup>, y su objetivo era servir como apoyo a los Bicitekas; sin embargo, comenzaron a llegar personas interesadas de otras comunidades ciclistas que requerían diversos tipos de atención.

Con el tiempo, la casa se transformó principalmente en un espacio para talleres de mecánica, pero también funcionó como albergue de los ciclistas foráneos y extranjeros, por ejemplo, de aquellos que llegaban de la Ruta Chichimeca<sup>58</sup>. De igual manera, se presentaron diversas actividades como eventos artísticos relacionados con las bicicletas, festivales de cine, trueques bicicleteros, exposiciones, instalación de una pequeña biblioteca, realización de videos para campañas que convocaban a cualquier persona interesada en impartir talleres, entre otras dinámicas, de forma que el espacio se nutrió de diferentes presencias que permitían ver a la bicicleta desde otras perspectivas.

---

<sup>56</sup> Referencias obtenidas del relato de una de las encargadas de la Casa Biciteka en enero de 2020, y de una plática con Agustín Martínez en agosto del mismo año.

<sup>57</sup> Un espacio independiente que alojaba diversos proyectos civiles para la comunidad del barrio.

<sup>58</sup> Rodada que se realiza durante aproximadamente cuatro meses. Inicia en Tijuana y finaliza en Quintana Roo. Para más información consulte el siguiente enlace: <http://diarioenbici.com/ruta-chichimeca-ciclistas-fomentan-uso-de-la-bici/>

Desde 2018 la Casa Biciteka dejó de estar en el barrio de Tepito por diversas cuestiones<sup>59</sup>, pero fue en el 2019 que se reinstalaron en la colonia Escandón, sobre la calle Cerrada La Paz No. 15, donde permanece el interés por el espacio abierto, íntegro y comunitario para la comunidad ciclista de la ciudad, y para quien le interese aprender y colaborar en ese hogar bicicletero. En el 2020 fue la sede donde se fabricaron y donaron las *Recicletas* para el personal de salud. Actualmente imparten cursos de mecánica y fisioterapia para los ciclistas, entre muchas otras actividades.



Imagen extraída de la página de Facebook de Casa Biciteka.

#### **4. Cambios y transformaciones de los Paseos Nocturnos**

En un principio, cuando apenas eran entre 25 y 30 personas, las rodadas se improvisaban preguntándole a los participantes “¿a dónde quieren ir?”, y con base en las propuestas se decidía el lugar de destino. Con el paso de los años, el grupo de los Bicitekas comenzó a consolidarse, pues era cada vez más grande y obtenía un mayor reconocimiento dentro del gremio ciclista y la movilidad pública, de modo que la organización de sus dinámicas se pulió para hacerse más clara y estructurada.

---

<sup>59</sup> Para más información, véase el siguiente enlace: <https://rodadadospuntocero.mx/2018/05/23/cierra-casa-biciteka/>

Antes de ocurrir este incremento del grupo, era más fácil organizar a poca gente que a las enormes cantidades que llegaron posteriormente: primero cien, luego doscientas y, después de algunos años, hasta más de trescientas personas; por lo que, debido a este crecimiento, se tuvieron que cambiar las medidas, las formas de organizar y de llevar a cabo la dinámica, así como la manera de establecer un orden y reglas claras para saber cómo manejar multitudes sin ninguna intención de “acarrear, tomar control, o algo por el estilo”<sup>60</sup>.

Los guías y organizadores empezaron a “surgir” cuando se identificaron a las personas que participaban cada semana de manera constante, por lo que de forma natural se formaban grupos que ya planificaban los destinos que querían, y algunos otros que ayudaban a quienes tuvieran dificultades para rodar. Así fue como los guías –o “los del staff”, como algunos los llaman – comenzaron a identificarse por su compromiso para informar, asistir y guiar a quienes tuvieran dudas durante la rodada, así como a los que se incorporaban por primera vez.

Ya se comentó que en sus inicios la idea principal fue fomentar el ciclismo e influir en la vialidad de la ciudad, pero este interés se modificó con el paso del tiempo porque no todos los asistentes tenían intereses políticos, sino que algunos buscaban un espacio de relajamiento, sociabilidad y diversión. Por ello, después de formalizar la existencia de la asociación Bicitekas, se llevó a cabo una separación entre ésta y los Paseos Nocturnos, por lo que hoy en día se identifican como dos comunidades diferentes, a pesar de que hay quienes se involucran tanto en una como en la otra.

La asociación Bicitekas mantuvo firmes sus propósitos para lograr cambios en la movilidad de la ciudad, en las políticas públicas para las bicicletas y por el fortalecimiento del tránsito ciclista; mientras que el grupo de los Paseos Nocturnos continuó las rodadas de los miércoles en la noche sin comprometerse con la A.C.

---

<sup>60</sup> Palabras de “*el Negro*” en la entrevista del 12 de diciembre de 2019. Participante del grupo de los organizadores, publicista, 34 años, proveniente de Santa Úrsula Coapa.

De hecho, hay algunos de los precursores que permanecieron en los paseos y nunca participaron en la asociación, como el caso de Kike, uno de los fundadores.

Hoy en día Kike aún participa en las rodadas nocturnas, sin embargo, en los 22 años que ya pasaron desde que todo comenzó, jamás se involucró políticamente con la asociación civil. Él comenta que siempre estuvo atento para enterarse de las novedades con respecto a las acciones y propuestas que se difundían, y así mantener informados a los nuevos miembros que se integraban a los paseos de los miércoles.

Algo muy importante que recuerda Kike, es que los principios que simboliza la colectividad Bicitekas, son la armonía y la convivencia en las vialidades, tanto con los coches como entre los ciclistas. Esto lo demuestra Kessler (2018) (estudiante de etnología de la Universidad de München), quien, tras asistir a los Paseos Nocturnos para realizar una investigación sobre los Bicitekas, reconoció la relación del entorno urbano nocturno a través del ciclismo, el cuidado grupal en el espacio público, la lucha por la toma de las calles, y una nueva forma de *convivencia intensificada* (ein verstärktes Zusammenleben) (ídem: 51).

Por otro lado, las primeras “generaciones” de los Bicitekas salían a “hacer la rodada” a Coyoacán, porque la mayoría vivía en las cercanías o no les representaba un punto tan distante<sup>61</sup>. Posteriormente se implementó una regla que establecía el retorno al Ángel de la Independencia. Esto aplicaba tanto para el guía, como para aquellos que permanecían hasta el final, ya que el grupo disminuía porque muchos integrantes se dirigían a sus hogares cuando la ruta vinculaba los caminos.<sup>62</sup>

---

<sup>61</sup> De hecho, algunos fundadores dicen que los paseos nocturnos actuales son demasiado largos y que por ello ya no suelen ir a los recorridos. Por ejemplo, Roberto menciona que en algunas ocasiones eso limita a los que llegan por primera vez.

<sup>62</sup> Las características del grupo y de las rodadas las explicaremos más a detalle en el siguiente capítulo.

Con los años, mientras el grupo crecía hasta reunir varias decenas de integrantes, se formaron pequeños conjuntos de amigos para realizar rodadas nocturnas independientes a las de los Bicitekas. Dichos grupos compartían intereses además de la bicicleta, ya sea porque eran de la misma zona, o porque tenían características o gustos comunes. Algunos ejemplos de ellos son:

*Biciosos del Pedal:* comúnmente se caracterizan porque les gusta beber mientras ruedan. En algunas ocasiones su destino suele ser un bar. Salen todos los viernes en la noche desde la colonia Roma.

*Bicidivos:* son un grupo de amigos con la característica de que todos están divorciados. Ruedan los viernes en la noche y salen de la colonia San Rafael.

*Tlacoquebikers:* su peculiaridad es que todos los integrantes provienen de la zona de Tlacoquemecatl, en la Colonia del Valle.

*Mujeres en bici:* se organizó por la iniciativa de una ciclista a quien le interesaba invitar al público femenino a rodar por las calles, y que así perdieran el miedo de andar en bicicleta. Principalmente se creó con un enfoque de género, aunque con el paso del tiempo admitió la presencia masculina hasta en un 50%. La fundadora realiza rodadas con distintas temáticas; por ejemplo, el Día Internacional de la Mujer invita a las ciclistas a rodar con tacones<sup>63</sup>.

*Rodando por la historia:* son rodadas que organiza alguno de los guías de Bicitekas. Durante los recorridos explica anécdotas históricas de ciertas zonas de la Ciudad de México. Salen de diversos puntos de la ciudad (según el tema del día) y se realizan una vez al mes.

---

<sup>63</sup> Véase más información en <https://www.vix.com/es/imj/10494/mujeres-toman-las-calles-de-ciudad-de-mexico-en-su-bici>

De esta misma manera, surgieron más grupos de rodadas nocturnas<sup>64</sup>, que originalmente se encontraron, conocieron y se organizaron en los Paseos Nocturnos de los Bicitekas. Todos ellos retomaron la idea de rodar en la ciudad nocturna, pero además establecieron sus propias reglas, propósitos y enfoques, con una visión alterna y particular sobre los paseos de noche.

En cuanto al grupo de organizadores de los Paseos Nocturnos, es importante señalar que a lo largo de su historia hay una mayor presencia masculina, salvo por un par de ocasiones en las que algunas mujeres se involucraron en la gestión del *staff*. Desafortunadamente, aquellas chicas no duraron mucho tiempo en el grupo por diversas cuestiones; en algunos casos, por conflictos de pareja entre los miembros, entre otras cosas. Sin embargo, ellas sí ejercían –dentro de sus posibilidades<sup>65</sup>– los mismos “cargos” que los organizadores: ser guías, barredoras o bloqueadoras<sup>66</sup>. Aunque la presencia femenina fue menor dentro de este grupo, no existe una exclusividad de género para ser organizadores o guías. Además, hay muchas mujeres que están cerca del grupo para proponer o ayudar, aunque no se muestren de manera oficial en el *staff*.

“*El Negro*” nos cuenta que algunos de los fundadores que conformaron la A.C. comenzaron a ausentarse, y que, por ello, el conjunto restante cambió sus expectativas sobre la rodada, por lo que sólo permanecieron quienes querían rodar y divertirse. Esto fue una transición sobre las perspectivas de los paseos, ya que no sólo era una acción política, sino también un espacio para relajarse, “salir a jugar” y conocer gente mientras se *tomaban* las calles desde el uso de la bicicleta.

En los veintidós años que los Bicitekas llevan en la rodada, han vivido múltiples experiencias cuyas circunstancias moldearon las dinámicas para establecer la

---

<sup>64</sup> Véase las páginas de la 222 a la 227 del Apéndice para ver la tabla de los grupos de ciclistas nocturnos actuales.

<sup>65</sup> Menciono “dentro de sus posibilidades” porque no siempre las mujeres pueden *remolcar*, término que se utiliza para indicar cuando una persona empuja a otra de la espalda para ayudarla a que no se retrase.

<sup>66</sup> Estos términos los explicaremos en el siguiente capítulo.

organización que hoy en día se tiene. Por ejemplo, la necesidad de que los guías y los coordinadores se comuniquen por medio de un radio *Walkie Talkie*<sup>67</sup> para estar al pendiente de la caravana. Así, con todas las enseñanzas obtenidas aprendieron los procedimientos más adecuados ante diversas situaciones: cómo orientar e informar a quienes asisten por primera vez, cómo cuidar a los que se quedan rezagados, cómo ayudar a quienes se les dificulta el trayecto, e incluso qué zonas son transitables según el tipo de piso, pavimento o complejidad dentro de la avenida o calle por la que se andará.

### **5. Los Paseos Nocturnos vistos como un *ritual***

Por el momento, nos percatamos del enorme crecimiento del grupo a lo largo de sus más de dos décadas de existencia, y por las múltiples personas que pasaron por él (ya sea de manera fugaz o estable), lo que de alguna forma se tradujo en una transformación del pensamiento colectivo que los motiva a participar de manera constante. Como ya se mencionó, lo que los une no se reduce a una cuestión política, sino al interés mutuo de rodar en bicicleta; no sólo se trata, pues, de buscar un impacto en la ciudad, sino de salir a encontrarse con amigos un miércoles por la noche.

Conforme con lo anterior, este caso produce una especie de ritual que Randall Collins (2009) define como *Ritual de interacción*, que es cuando “los participantes desarrollan un foco de atención común y sus micro-ritmos corporales y emociones entran en consonancia recíproca” (ídem: 71). El motivo del crecimiento y permanencia del grupo es que este ritual procede: crece el entusiasmo y la interacción es más fascinante (ídem), para posteriormente generar una *conciencia colectiva*<sup>68</sup> (en términos de Durkheim, planteado por Collins), como compartir una misma acción dentro de un grupo.

Como ya se mencionó, aunque el objetivo actual de los Paseos Nocturnos de los Bicitekas no siempre pretende modificar las políticas públicas por la movilidad

---

<sup>67</sup> Expresión que significa hablar y caminar, desarrollado en la Segunda Guerra Mundial para el empleo militar. Véase: <https://es.wikipedia.org/wiki/Walkie-talkie>

<sup>68</sup> Esto lo veremos con mayor detalle en los próximos capítulos.



ciclista –como en el caso de Bicitekas A.C. –, su presencia y rutina de cada noche de miércoles ejemplifica la movilidad de la calle, lo que también equivale a un acto político que incita al *cambio* social y espacial, el cual se percibe desde el ritual de interacción como un *mecanismo de cambio* (ídem: 66).

A pesar de que no todos los integrantes tienen una postura política consciente, o algunos no están informados sobre el origen y los propósitos iniciales del grupo, lo importante es que el paseo ciclista nocturno se mantiene como una *tradición urbana* que está en constante cambio dentro las *sociedades postradicionales* (pensándolo desde los planteamientos de A. Giddens, 2001). Así, surge una cohesión social a partir de la reproducción de un evento significativo para un conjunto de personas y, de esta manera, se construye una *memoria colectiva* (Halbwachs, mencionado por Giddens, ídem) al vivir las rodadas en conjunto sobre los espacios de la ciudad.

Aspectos como la memoria, los cambios sociales, la conciencia colectiva y la repetición de una actividad, crean una adherencia social que sustenta la permanencia de las rodadas semana tras semana. En este sentido, se producen estados de transición social dentro de las etapas de la noche, ya sea a través de cada uno de los ciclistas que participa en los paseos, o del grupo moviéndose en una sola sincronía de manera condensada. Por ello, la dinámica se conserva y engendra vida a partir del interés, la emotividad y la coincidencia, aun con sus diferencias políticas o lúdicas actuales. Como señala Roberto: “de todos modos es un manifiesto andar en bicicleta”.

Todo esto nos da las herramientas para reconocer a esta práctica como un ritual en el que se construye la imagen de un espacio al que se le otorga vida, simbolismo, afecto, o bien, “una forma donde se vierten contenidos, (...) principios, valores, realidades, fines, funciones, y significados en otro lugar y en otro momento constituidos” (Díaz, 2000: 60), y que, a su vez, establece vínculos sociales tejidos

con mayor densidad, gracias a que siempre se busca repetir la experiencia<sup>69</sup> (Collins, 2009: 61). A propósito de estas ideas, Tom Dieusaert escribió lo siguiente en alguna de sus primeras rodadas, sin saber lo que pasaría dos décadas después:

*...nos despedimos hasta el próximo miércoles, mientras Lalo, Job y Gerardo siguieron el camino hacia el Ángel. ¡Estuvo suave, rápido y divertido! No sin peligro, siempre hay que llevar luces y no bajar la guardia, pero una experiencia única que ojalá se haga tradición. (Crónica del Paseo Ciclista Nocturno de los Bicitekas, escrito por Tom Dieusaert en enero de 2001).*

Así, lo que comenzó como un movimiento político<sup>70</sup> se convirtió también en un ritual de la noche en la Ciudad de México, a pesar de todos los cambios de integrantes, intereses e ideas. Cabe señalar que en un principio también se tuvo la inquietud por “hacer las cosas distintas” (palabras de Tom), a partir de planteamientos como salir de la rutina cada miércoles en la noche, usar los espacios viales de forma inhabitual, y de crear una experiencia nueva en la ciudad para observarla desde un lugar aún inexplorado. Todo esto demuestra que cuando se promueve una idea, por minúscula que sea, provoca toda una marea de cambios sociales y espaciales que, por lo general, no se alcanzan a imaginar su magnitud ni su impacto:

*...uno hace cosas en la vida y uno quiere que esas cosas tengan sentido, y el hecho de que sigue existiendo (la dinámica de los paseos), le ha dado sentido el haber planeado. (...) Lo mejor de todo esto es que no está organizado, es como una tradición, como festejar la Navidad, donde nadie tiene que decir “oye, tenemos que festejar Navidad en tres días”, ya se sabe que viene Navidad. Son cosas que (...) se autoorganizan, no hace falta que haya una cosa por Twitter, por Facebook, por Instagram (...) hay una dinámica, una inercia propia que se genera y se sigue autogenerando.*

---

<sup>69</sup> Randall Collins menciona que en el Ritual de Interacción es cuando “ese sentimiento de energía emocional tiene un poderoso efecto motivacional sobre los individuos” (ídem: 2009: 61).

<sup>70</sup> Para una apreciación visual de la gran mayoría de lo que se ha dicho en este capítulo, véase el video *Girar la ciudad* en el siguiente enlace: <https://youtu.be/4npr5pAalt8>

*El próximo miércoles otra vez y nadie lo cuestiona. Es algo muy lindo y es mucho más fuerte a que alguien lo organice, y la misma tradición lo va justificando. Nadie en 2019 va a decir “¿por qué hacemos esto? ¿por qué nos juntamos los miércoles acá?”, bueno, porque siempre se hizo, porque de alguna forma funcionó. Porque algo que no funciona se deja de hacer.*

Entrevista a Tom, 1ero. de septiembre de 2019.

Finalmente, se reconoce que esta dinámica se originó gracias a la idea de aprovechar que la noche “se vacía” de automóviles, lo que permite habitarla de manera alterna y apropiársela desde un nuevo lugar y con otro medio de transporte; de modo que un nuevo grupo se despierta, invoca y se reúne para hacer algo que antes no se había hecho, visto ni vivido en la misma ciudad que se ocupa desde hace tantos años. Así, se despierta una noche en la ciudad para quienes van a vivirla y a su vez le dan vida sin tener que comprometerse a nada, puesto que cierta energía emana de forma inesperada y con una gran fuerza urbana que la vitaliza, y que le da significado a una acción que deja huella tras el paso de cientos de ruedas.

### **Capítulo 3: ¿Cómo y quiénes van a rodar?: Organización de los Paseos Nocturnos, periodos de la rodada y características sociales de los Bicitekas**

*De pronto el río de la calle  
se puebla de sedientos seres...*

XAVIER VILLAURRUTIA

Para conocer al grupo de estudio con el que se realizó la presente investigación, es importante definir cómo se conforma cierta conglomeración ciclista en términos sociales y organizativos. Por ello, en este capítulo se explicará el modo en el que se planean y estructuran los Paseos Nocturnos de los Bicitekas, así como sus características sociales como grupo, y la sociabilidad y convivencia que se establecen dentro de él.

La manera de organizar y planear esta actividad, permite observar la forma en la que sus partícipes se relacionan e interactúan con la ciudad nocturna. Particularmente se considerará esta dinámica (dentro de muchas otras cosas), como una actividad lúdica, pensándolo desde la perspectiva de M. Augé (2009), y con base en el análisis sobre el concepto de *juego* de J. Huizinga (2007).

Para ello, se explicará cómo se construye esta práctica, su difusión, los roles que toman los coordinadores, las trayectorias de integración, las reglas y los comportamientos establecidos por la comunidad, así como el desarrollo de la rodada desde que inicia hasta que acaba el trayecto. De esta forma, conoceremos cómo se desenvuelve el grupo durante la noche, tanto en el ámbito social como espacialmente. En este caso, retomaremos lo que M. Margulis (1997) comenta sobre las dinámicas sociales nocturnas.

Es importante reconocer quiénes son los partícipes que le dan el cuerpo a una caravana ciclista, por lo que se abordarán las características sociales de los asistentes a partir de: el género, el perfil socioeconómico, el nivel educativo y profesional, la edad, y la procedencia según las zonas de la ciudad.

También se harán notar el interés y las razones por las que se asiste a la práctica, los distintos roles sociales, las características de rodar en grupo, la construcción de las amistades, y la manera en la que se genera el vínculo social entre los participantes, a través de la solidaridad, la empatía, el apoyo y la convivencia, así como sus posibles conflictos internos.

Todos estos aspectos mostrarán la manera en la que se presentan las actividades que armonizan la noche urbana y, por lo tanto, las formas tan distintas de pensar en ella, de habitarla y de relacionarse socialmente, así como de convivir con la ciudad y conocerla a partir de un mismo interés: rodar la noche en bicicleta.

### **1. Planeación y organización**

Como se expuso en el capítulo previo, el grupo de los Bicitekas se organiza de manera independiente, es decir, no se rige por algún apoyo gubernamental, institucional o empresarial. No tiene fines de lucro, no busca acumular kilometraje (ya que las distancias y los destinos varían), ni se puede considerar como una carrera o un paseo turístico (aunque algunos destinos sí lo sean). Tampoco es un reto físico (aunque sí se realizan traslados muy largos y algunos con subidas muy pesadas)<sup>71</sup>, ni tampoco es, en tiempos actuales, una movilización política.

#### **a) Planeación**

Las rutas se deciden con base en una dinámica ya establecida por los coordinadores. Cada lunes se comunican a través de su grupo de *WhatsApp* para proponer un destino y la ruta que se seguirá para la rodada del próximo miércoles. Se efectúa una votación para elegir la rodada y el guía será aquel que la haya propuesto inicialmente. Esta persona *“trazará la ruta, con base a su experiencia, la cual es de 15 a 20 km de ida, con un lugar de descanso, de preferencia cerca de una tienda de conveniencia tipo Oxxo, para que los paseantes puedan refrescarse y recuperar energía”*<sup>72</sup>.

---

<sup>71</sup> Varios de estos puntos fueron extraídos de la propaganda que realizó Ángel, uno de los actuales coordinadores que difundió en las rodadas del 2010 a los automovilistas y peatones.

<sup>72</sup> Palabras de Erick, en una conversación de *WhatsApp* el día 12 de octubre de 2019, en la que explicaba la dinámica de la organización. (Algunos nombres se cambiaron por petición de los entrevistados).

Si acaso algún integrante del grupo que no sea coordinador quiere proponer una ruta, esa persona guiará la rodada considerando que llevará a un conjunto de ciclistas bastante numeroso, por lo que debe fijarse sobre cuáles avenidas o espacios es pertinente rodar. Así también, se debe tomar en cuenta que el destino debe ser un espacio abierto para que todos los participantes quepan.

En ningún medio, página o plataforma se anuncia la ruta ni el destino por cuestiones de seguridad, ya que existe la posibilidad de que algunos delincuentes sepan por dónde pasará el grupo y violenten a los integrantes<sup>73</sup>; pero también porque es la mecánica que se tiene desde el inicio de los Paseos Nocturnos. Los casos en los que se da un poco de información sobre los paseos son en las ocasiones extraordinarias de “rodadas especiales”, como la del segundo piso del Periférico, la de Xochimilco, el recorrido de las *bicis blancas*<sup>74</sup>, o las que duran hasta el amanecer.

En el caso de estas rodadas inusuales, se llega a publicar cierta información de los destinos a través de la página de *Facebook* (como se ve en la siguiente imagen), para que la gente esté enterada de que será una rodada más intensa, larga o distinta que las ordinarias, así como para recomendar la abstención de principiantes, y hacer toda clase de recomendaciones.

---

<sup>73</sup> Esto lo comentan los coordinadores porque en una rodada nocturna no organizada por los Bicitekas, en el año 2017, hubo un asalto masivo en la carretera a Tepoztlán. Dado el incidente, la comunidad ciclista manifestó su desconcierto por la inseguridad y realizó una protesta en el sitio del asalto, con 300 ciclistas aproximadamente. Algunos incluso se quedaron a acampar.

<sup>74</sup> Cuando se encuentra una bicicleta blanca colgada en algún poste de la calle de la ciudad significa que algún ciclista murió en ese lugar por un accidente vial. Para una mayor explicación sobre la Bici Blanca véase la página 211 del Apéndice.



Foto extraída por Erick de la página de *Facebook* de los Paseos Nocturnos el día 9 de octubre de 2019 para la rodada al segundo piso del Periférico.

Por otro lado, se suelen hacer rodadas temáticas según la época del año o sobre algún acontecimiento reciente; por ejemplo, las rodadas de Semana Santa, Navidad, 15 de septiembre o Día de Muertos. La rodada del miércoles 2 de octubre de 2019, conmemoró el 51 aniversario de la matanza de Tlatelolco, además de la reciente defunción del cantante José José. En aquella ocasión, se realizó el recorrido hacia el parque de la China (en la colonia Clavería), para visitar el monumento del artista, y el trayecto continuó hasta la Plaza de las Tres Culturas (Tlatelolco), donde sucedió la tragedia.



Rodada al Parque de la China donde se ubica el monumento a José José, 2 de octubre de 2019.



Rodada a la Plaza de las Tres Culturas, Tlatelolco. 2 de octubre de 2019.

Fotografías de Ángel.



El propósito de no hacer públicas las rodadas también tiene la intención de no predisponer a la gente, ya que la incertidumbre despierta un gran interés en los participantes cuando ignoran a dónde se dirigen: “lo que importa es rodar y el destino pasa a segundo término (...) no anunciamos el destino y la gente llega”<sup>75</sup>. Un ejemplo de esto fue la rodada en el segundo piso del Periférico, pues nadie sabía el sitio de arribo.

Esta sensación de no saber a dónde se llegará, conlleva un proceso contrario a lo que se entiende por “efecto túnel”, en el cual se “aminoran las sensaciones y la atención se dirige al punto de llegada, pero no al desplazamiento” (Aguilar, 2016: 32). Así, se incrementan las emociones que genera el trayecto y no tanto el destino, por lo que a los participantes se les da la posibilidad de conocer sus límites, y eso pasa “cuando escuchas comentarios positivos como ‘nunca pensé rodar tan lejos’”<sup>76</sup>, o “no puedo creer que haya llegado hasta acá y de noche”<sup>77</sup>.

#### **b) Organización**

En este punto se retomará el concepto de juego a partir de dos planteamientos. Con respecto al primero, Marc Augé (2009) ilustra algunas nociones sobre el andar en bicicleta por París, bajo la idea de “soñar la ciudad” (p. 19), recorrerla y conocerla, así como al disfrutar rodar en colectivo. Cuando se refiere *al andar*, habla de una sensación particular que la convierte en una actividad lúdica. El antropólogo comenta que “muchas personas de cierta edad montan sus bicicletas, no diariamente y de manera solitaria, sino en grupo. (...) En realidad juegan, pues su verdadera intención es, antes bien, recuperar los planes de la infancia y las complicidades de los niños” (2009, p. 43).

El segundo planteamiento retoma la idea que señala Augé (visible a partir del trabajo de campo que se realizó), y que muestra que durante las primeras rodadas la dinámica generaba una sensación lúdica semejante a la que sienten los *niños saliendo a jugar al patio de su casa*. En este caso, ese patio es la ciudad misma que

---

<sup>75</sup> Palabras de Ángel durante la entrevista realizada el 30 de septiembre de 2019.

<sup>76</sup> (Ídem).

<sup>77</sup> Comentario de una chica proveniente de la colonia Guerrero, que asistió por primera vez a los Paseos Nocturnos. Expresó estas palabras mientras transitaban por el pueblo de Mixihuca, que se ubica entre las alcaldías Venustiano Carranza e Iztacalco, el día 30 de octubre de 2019.

se recorre sobre ruedas, de forma grupal y desplazándose en bicicleta a voluntad del ciclista.

Así pues, las actividades lúdicas tienen sus propias reglas para mantener un orden: “Las reglas de juego, de cada juego, son obligatorias y no permiten duda alguna; (...) frente a las reglas de un juego no cabe ningún escepticismo” (Huizinga, 2007: 25), por lo que deben seguirse no sólo para mantener un cierto control de la práctica, sino también para que toda esa organización e interés mutuo cobre sentido.

Respecto a esto último, se retoma el concepto de *ritual* que ya se mencionó, pero esta vez, bajo la precisión de que se realiza siempre y cuando haya un conjunto de personas que siguen las mismas reglas y que se encuentran por los mismos intereses. De hecho, la idea de establecer reglas y guías de la práctica, forma parte de una de las propiedades más importantes del ritual: el orden, que involucra su propia organización y que al mismo tiempo aclara de qué manera se rige el juego y quiénes lo coordinan.

Para los recorridos se sugiere llevar casco, luces (delantera y trasera), cámara de repuesto, parches y demás equipo de apoyo en caso de tener alguna ponchadura o incidente. Los coordinadores, quienes se comunican durante toda la rodada a través de un radio *Walkie Talkie*, se distribuyen en el grupo de la siguiente manera (a partir de este punto se hablará de ellos en masculino, pues durante la investigación todos los organizadores eran hombres):

- El guía: es quien va al frente de todo el grupo junto con algún otro de los organizadores. Se encarga de marcar la velocidad, indicar las calles por las que hay que transitar, levantar el puño como señal para detenerse ante un semáforo, indicar si van a girar pronto en alguna curva, de avisar sobre la presencia de una ambulancia, y demás acciones imprevisibles.
  
- La barredora: es quien va detrás del grupo y se mantiene al pendiente de que nadie se atrase. En caso de que a alguno de los ciclistas se le dificulte el trayecto, se le apoya esperándolo o empujándolo para no perder el ritmo ni al grupo.

- Los bloqueadores: son quienes se encargan de detener a los automóviles que transitan por las avenidas transversales hacia la calle por la que rueda el grupo. Por lo general, manejan a alta velocidad para intervenir con tiempo y para alcanzar a la caravana una vez que todos ya rebasaron a los coches detenidos.
- Los satélites: son quienes deambulan desde atrás hacia adelante para asegurarse de que el grupo vaya compacto, seguro y atentos ante cualquier incidente.

Para los ciclistas es de suma importancia reconocer las señales corporales que se hacen durante el traslado, tanto por los coordinadores como por los demás participantes, pues indican sobre irregularidades en el terreno, si hay que detenerse por algún motivo, o incluso para comunicar algún aviso importante para todo el grupo. A continuación, se muestran algunas de las señales corporales que se utilizan en el ciclismo:



Imagen proporcionada por Erick

Los roles se turnan según la persona que vaya a dirigir la rodada. Cabe señalar que también participan algunos integrantes que no forman parte del grupo de los coordinadores, pero que siempre están presentes para situaciones inesperadas:

- El mecánico (Kike): es uno de los integrantes más viejos que rueda desde hace 22 años y que casi nunca falta a los paseos. Se le conoce por su antigüedad y porque siempre está al tanto de quienes presenten alguna ponchadura o cualquier problema con la bicicleta.
- Los paramédicos (Erick, Joshua y Wendo): son quienes se mantienen al tanto de cualquier persona que sufra algún incidente o golpe.

Otra presencia más en la rodada (y que no pertenece al grupo ciclista), es la Policía de Tránsito y de la Secretaría de Seguridad Pública. Participan desde hace algunos años en las rodadas de los Bicitekas (de 3 a 7, aproximadamente<sup>78</sup>), así como en algunos otros eventos ciclistas como el Paseo de Todos<sup>79</sup>. Antes de iniciar el recorrido, los policías les preguntan a los coordinadores sus nombres y cuál va a ser la ruta a seguir. Esto con el propósito de saber las calles por las que se rodará, y así prevenir a los automovilistas sobre el avance de la caravana.

Así, la compañía y vigilancia de los policías contribuye al cuidado de los ciclistas, lo que es sumamente importante para su seguridad. Por lo general, una camioneta de policía de tránsito (a veces son dos) avanza detrás de la caravana, aunque en algunas ocasiones una camioneta más se sitúa delante del guía; sin embargo, esto no es muy común porque reduce la velocidad del grupo.

Durante la rodada del segundo piso del Periférico, su presencia fue importante no sólo porque cuidaron al grupo de los automóviles que por lo general van a gran velocidad, sino también porque en el último tramo las patrullas cerraron el acceso a los coches para cuidar de los ciclistas. Estas medidas se aplican por el reglamento de la policía de tránsito, ya que cuando una multitud se desplaza dentro del espacio público, su función es agilizar y cuidar el tránsito vial de avenidas y calles, así como

---

<sup>78</sup> Se han mencionado distintas fechas de parte de coordinadores, participantes, fundadores y policías, pero no se tiene el registro del año exacto.

<sup>79</sup> Rodada que se realiza todos los jueves últimos de mes. Se invita a todo tipo de público, por lo tanto, participan diversos perfiles y edades, con una asistencia de aproximadamente mil personas. Los trayectos son cortos y van a una velocidad lenta. Las avenidas se bloquean completamente mientras la caravana pasa sobre ellas y, por eso, acompaña una patrulla en la parte delantera y dos en la trasera para prevenir a los automovilistas, así como para cuidar y vigilar a los ciclistas de cualquier percance. Para una mejor evidencia, véase el siguiente video del *Paseo de Todos* del Día de Muertos del jueves 31 de octubre de 2019: <https://www.youtube.com/watch?v=0leLr0hFs-g&feature=youtu.be>

garantizar la movilidad y la seguridad<sup>80</sup>. Estas atenciones no sólo se procuran para los ciclistas, sino también para los grupos de corredores que entrenan en las calles de la ciudad<sup>81</sup>.



Últimos integrantes del grupo con la patrulla detrás.

Rodada del 11 de septiembre de 2019 a Culhuacán.

## 2. Difusión de la actividad

Existen diversos mecanismos por medio de los cuales las personas se enteran de los Paseos Nocturnos, por ejemplo: por recomendación o invitación de algún amigo o pareja, porque “lo escucharon por ahí”<sup>82</sup>, por haber visto a las caravanas o sus concentraciones en el Ángel de la Independencia; por la propaganda que, hace ya

---

<sup>80</sup> Palabras comentadas por un policía de tránsito antes de iniciar la rodada del día 30 de octubre de 2019.

<sup>81</sup> Comentario sugerido por un maratonista que ha entrenado dentro de un grupo de atletismo en el espacio público de la CDMX.

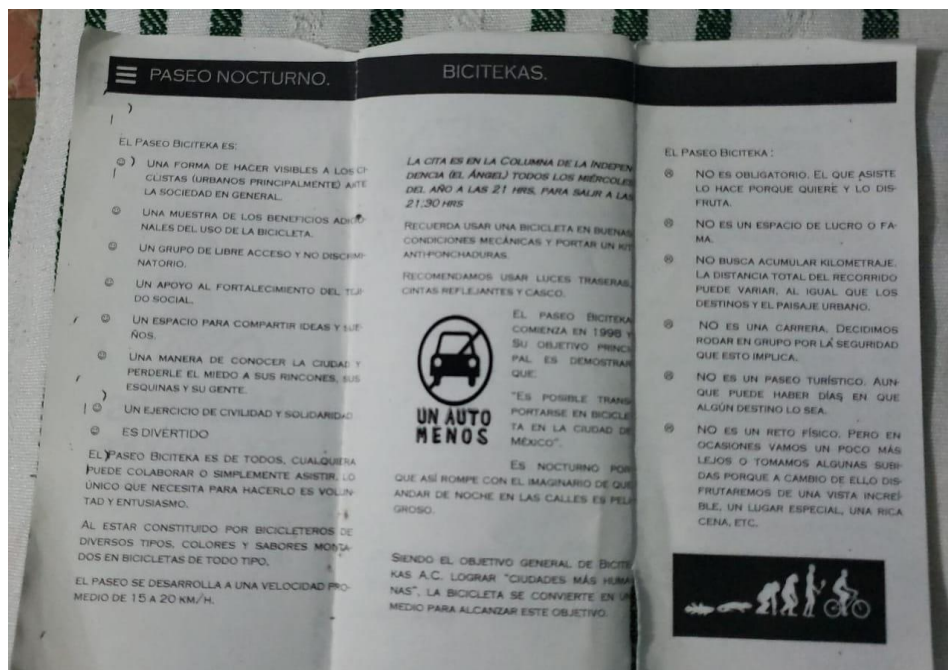
<sup>82</sup> Versión de varias personas consultadas.

varios años; Ángel<sup>83</sup> compartió a los automovilistas durante las rodadas; por la prensa y los medios de comunicación, así como por las redes sociales (aunque este último caso no es el principal medio de difusión).



<sup>83</sup> Licenciado en relaciones comerciales, proveniente de la colonia Santa María la Ribera y participante del grupo de coordinadores.





Propaganda difundida a automovilistas y peatones en el 2010

Como se observa, esta propaganda alega por un espacio en la ciudad con menos autos y más bicicletas, para que “el medio ambiente sea menos dañino, (...) donde los conductores del auto lo dejen y se suban a la bici”<sup>84</sup>. Como dice Ángel, “para tener ciudades más humanas incentivando el uso de la bicicleta”, puesto que muchas de las intenciones e intereses por promover este tipo de rodadas, son para fomentar la idea de que la bicicleta es un mejor recurso para el espacio vial, el ambiente y la ciudad misma. De esta forma se trata de “que la gente que va al paseo lo haga con mucha confianza y no le dé miedo rodar junto a los coches, irse muy lejos y rodar de noche”<sup>85</sup>.

### 3. Trayectoria de integración

Existen múltiples razones por las cuales la gente llega a las rodadas, de manera que no sólo es gracias a la forma en la que se difunden, sino también a las circunstancias personales de cada individuo que se interesa y participa en ellas.

<sup>84</sup> Palabras de *Amistad*, vendedor de tianguis de 58 años y participante del grupo de los coordinadores. Conversación a través de *WhatsApp*, el 29 de octubre de 2019.

<sup>85</sup> *Ídem*.

Se hace notorio que muchos de los integrantes llegan a los Paseos Nocturnos porque buscan un espacio en el que puedan distraerse, relajarse o divertirse después del trabajo o los que hacen cotidianos. Así, percibimos a esta actividad de muchas formas, pero particularmente como un *juego* que, desde el análisis de Huizinga, se instaura como “la descarga de un exceso de energía vital (...) [que] satisface una necesidad de relajamiento, (...) [y] que sirve como un ejercicio para adquirir dominio de sí mismo” (2007: 12). Por ello, en esta dinámica también se busca un espacio de liberación, en el sentido corporal, afectivo y emocional, tanto en lo colectivo como en lo individual: el juego como actividad libre que es, es libertad (ídem: 20).

Esto también se observa dentro del concepto de ritual, ya que justo una de sus determinaciones es “generar catarsis emocionales que sirvan como válvulas de escape efímeras” (Díaz, 2000: 59); o bien, “como ensoñaciones (...) [en las que] un individuo se desliga de las exigencias de la vida cotidiana y deja a su mente en la libertad de vagar” (Giddens, 2001: 85). Por eso se remarca la idea de desprenderse de la rutina o de *desaparecer de la sociedad* (Le Breton, 2016), cuando la *separación de la sociedad* y de la ciudad produce una nueva ciudad a partir de recorrerla de manera distinta. Dentro de la práctica ritual se produce un estado o situación liminal que ocurre al escapar de las clasificaciones y entrar en la liminalidad de la noche, aquella que no es “originalmente” como la conocemos, sino la que aparece en la noche rodante.

Algunos participantes con los que se habló personalmente en las entrevistas y en las pláticas informales durante el trabajo de campo, comentaron que su llegada al grupo fue por la búsqueda de un espacio para distraerse de los problemas personales, salir de su casa por un rato o romper un poco con la rutina diaria. Dicha búsqueda puede verse como una necesidad de la sociedad contemporánea que se busca satisfacer desde múltiples ámbitos y actividades, y que también se presenta a modo de *tentación* (en términos del antropólogo David Le Breton, 2016), vista como una de las:



...maneras de cambiar de personaje, de dejar de implicarse en una constante necesidad de estar activos que a veces puede ser exclusivamente exigente. En esas ocasiones, el individuo se evade de un modo lúdico. Justamente se siente, literalmente, «de vacaciones». Sin deshacerse de todos sus vínculos sociales, los pone a distancia durante un momento para retomar el control, para calmar el trasiego de su vida cotidiana o profesional y realizarse a través de una actividad placentera (ídem: 14).

Pero además, observamos que detrás de todo esto existen ciertas características de la vida urbana de las que uno quiere alejarse al menos por un momento, como son: el modo acelerado de vivir, el estrés del trabajo y del transporte, las deudas económicas, los problemas familiares, el estado de alerta perpetuo por la violencia social, la inestabilidad y la incertidumbre personal y global<sup>86</sup>, entre otros aspectos del estilo urbano.<sup>87</sup>

Durante el trabajo de campo se notó la participación de personas extranjeras provenientes de países como Estados Unidos, Francia y de alguna región de América del Sur<sup>88</sup>. Aunque su presencia es reducida, considerar esta variante muestra que, para los foráneos, la actividad resulta sumamente atractiva para conocer la ciudad, aunque su estancia sea provisional o indefinida, por lo que al final descubrieron una estrategia para adentrarse en la urbe a través de los Paseos Nocturnos. Esto mostró –a partir de las breves conversaciones con algunos de los participantes– una ciudad diferida a la que conocían diariamente o a través de la información turística<sup>89</sup>. Así, la presencia de extranjeros da una idea de lo que dice Ernest Hemingway: “es montado de una bicicleta como mejor se conocen los contornos de un país”<sup>90</sup>.

---

<sup>86</sup> Retomando lo que dice Ulrich Beck sobre “la sociedad del riesgo”.

<sup>87</sup> Planteamiento retomado del análisis de Byung-Chul Han en su texto *La sociedad del cansancio* (2010).

<sup>88</sup> No se obtuvo el dato del país originario.

<sup>89</sup> Desafortunadamente no hubo posibilidad de realizarles alguna entrevista a profundidad, dado que hubo muy poca asistencia de ellos.

<sup>90</sup> Frase enunciada en uno de sus artículos publicado en la revista *Collier's*. No se obtuvo el dato del año de publicación.

Por otra parte, Torni<sup>91</sup> comenta que “es raro que alguien vaya en pareja, pues todos son solitarios<sup>92</sup>”. De esta manera, resulta común que haya algunas personas (en su mayoría hombres), que llegan a las rodadas después de alguna ruptura amorosa, y que buscan distraerse con la práctica de una dinámica social y corporal. A su vez, también se advierte que muchos de los asistentes atraviesan algún proceso emocional difícil, ya sea por tristeza o depresión, y que deciden unirse a esta actividad “por recomendaciones del doctor”. Así, aparte de aligerar su carga anímica, se divierten y ejercitan al mismo tiempo<sup>93</sup>.

Por todo esto, muchos de los integrantes que han participado en los paseos durante varios años y de manera constante, mencionan que en esta comunidad encontraron una especie de “familia” que se reúne solamente los miércoles en la noche y con objetivos lúdicos, aspectos que también impulsan la perseverancia social de la actividad para que siga en pie<sup>94</sup>.

Cabe señalar que muchas personas asisten después de un día pesado en el trabajo, y que, aun así, conservan la energía y la voluntad de salir a rodar cierta cantidad de kilómetros para relajarse, aunque algunos no tengan mucha experiencia con la bicicleta. El proceso para ingresar a la dinámica es, a primera vista, muy sencillo, puesto que sólo se trata de llegar con una bicicleta en el horario y al lugar de la cita (de preferencia con el equipo adecuado de seguridad), y esperar a que se concentren los ciclistas. Posteriormente, los coordinadores indican hacia dónde se irá, quién será el guía, y quién irá en la parte trasera, entre otros detalles.

Aunque en la difusión del *flyer* que se mostró anteriormente se especifica que “no es un reto físico”, sí se necesita de cierta condición, conocimientos de precaución ciclista, y conciencia del reto que representa, pues en ocasiones, algunas personas

---

<sup>91</sup> Comerciante de 51 años y participante del grupo de coordinadores, proveniente de la Nueva Santa María.

<sup>92</sup> Relato de entrevista realizada el 28 de septiembre de 2019.

<sup>93</sup> Así lo comentó Miguel Ángel, mecánico y ciclista participante, quien compartió de dónde venían algunos asistentes. Relato durante la rodada del 10 de julio de 2019 hacia Santa María la Ribera.

<sup>94</sup> De hecho, esto mismo se observa en la pregunta que se realizó a algunos de los entrevistados sobre la añoranza de las rodadas durante su suspensión (entre marzo y septiembre de 2020) por la pandemia del Coronavirus. Para ver las respuestas véase las páginas de la 215 a la 219 del Apéndice.

que asisten por primera vez, muestran cierta inconformidad por lo intenso o riesgoso de los trayectos. Esto último se rescata en un par de comentarios de dos mujeres que participaron como primerizas en distintas rodadas: “esto no es para principiantes”<sup>95</sup>, y “esto es demasiado intenso”<sup>96</sup>.

#### **4. Trayectorias espacio temporales de la rodada**

##### **a) Inicio de la rodada**

A las 21:45 horas, ya con la concentración de ciclistas reunida en el Ángel de la Independencia, los coordinadores notifican desde las escaleras del monumento a dónde se irá (la orientación, la colonia y si acaso el nombre del destino) y quién será el guía, además de preguntar si hay alguien que viene por primera vez. Hasta ahora, en todas las ocasiones que se ha asistido de manera personal, y conforme con los relatos de los coordinadores y asistentes, siempre llegan personas nuevas. A ellos se les aconseja que la mejor posición para rodar y no retrasarse, es en la parte delantera, junto al guía.

Finalmente, se mencionan las reglas para velar por el bienestar del grupo durante todo el recorrido: ir siempre detrás del guía, no fumar para evitar molestar a los demás, procurar llevar casco y luces, situarse de manera compacta para que no se atraviesen los coches, no subirse a las banquetas, respetar a los peatones y escuchar siempre los señalamientos del guía. Así, después de estas indicaciones, comienza la rodada<sup>97</sup>.

---

<sup>95</sup> Palabras de Silvisabel, –diseñadora industrial de 25 años, proveniente de Tampico, que actualmente reside en la Colonia del Valle–. Participó en la rodada hacia la Avenida de las Palmas, el día 4 de septiembre de 2019. Transitó sobre una pendiente muy pronunciada, por lo que llegó a una velocidad muy alta durante su descenso.

<sup>96</sup> Palabras de Karla, –joven antropóloga de 24 años, proveniente de Oaxaca que actualmente vive cerca del metro Chabacano–. Asistió a la rodada el 6 de noviembre de 2019 hacia Iztacalco. No contaba con una bicicleta condicionada para la práctica, ni conciencia de que pudiera ser un trayecto muy cansado. La ida fue de más de 20 kilómetros sin parar y aún con la dificultad y la falta de experiencia, realizó todo el trayecto desde el principio hasta el final.

<sup>97</sup> Para una ilustración visual más precisa, véase el video del siguiente enlace: [https://www.youtube.com/watch?v=gW80jIWEq\\_g&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=gW80jIWEq_g&feature=youtu.be)

### **b) Características de la ida**

Una vez que se organiza al grupo en el punto de inicio, todos se juntan y se preparan para partir. Por la cercanía física entre los participantes se perciben las distinciones entre ellos, ya sea por su bicicleta, la ropa que usan, los temas de conversación y, de forma particularmente llamativa, por la variedad de música que se escucha, ya que muchos de los ciclistas cargan sus bocinas a un volumen alto.

Respecto a esta característica, se muestra que esa sonoridad es parte de la atmósfera del grupo de ciclistas, puesto que la música les ayudan a “sentirse con energía o relajados, para aprovechar los recuerdos o para borrarlos, para aumentar el paisaje urbano o para cambiar y moldear sus sentimientos hacia él” (Jungnickel y Aldred, 2014: 240); de modo que también es un determinante para “producir experiencias particulares” (ídem) que se involucran con el espacio en movimiento, a partir de una estimulación acústica. Dentro del trabajo de campo se lograron identificar géneros musicales como: cumbia, rock, salsa, reggaetón y pop. Incluso algunos sintonizaban la radio para escuchar estaciones como *la Ke Buena* o los noticieros. Estos elementos contribuyen a percibir (y a escuchar) la variedad social de los asistentes.

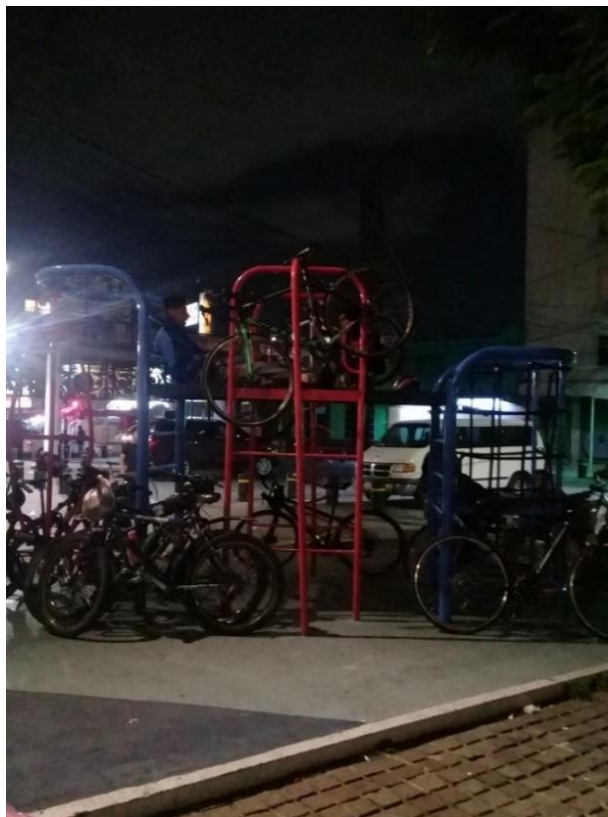
Por lo general, no se va a gran velocidad para considerar a las personas que quizá no tienen tanta práctica en el deporte, pero también porque en realidad se trata de disfrutar el paseo. Durante el trayecto suele ser muy llamativo cuando se presencia el recorrido de la caravana desde fuera, sobre todo por la cantidad de gente en movimiento. Por esta razón, se acercan peatones y automovilistas a preguntar a dónde van, cuál es el motivo de la peregrinación o por qué hay tantos ciclistas rodando juntos. Ante la curiosidad de los espectadores siempre se les comparte de qué trata la actividad y se les invita a participar. La convivencia entre los asistentes es común, pues la rodada se presta para entablar cualquier tipo de conversación, gritarse o bromear entre ellos; pero también están quienes permanecen solos o en silencio, aunque no se aparten del grupo.

### c) Sitio destino/Spot/Recreo/Descanso

*Si pensamos que el espacio es  
lo que permite el movimiento, entonces  
el lugar es una pausa.*

YI FU TUAN

Por lo regular, el destino al que arriban los Bicitekas es un área abierta con espacio disponible para que todos puedan reunirse sin problema. Los lugares suelen ser parques públicos, explanadas, camellones amplios, o bien, en caso de que llueva, se llega a estacionamientos techados o a la parte inferior de algún puente vial. En esta etapa del recorrido consumen cerveza, tabaco y marihuana (sin importar que se esté en un espacio público); acomodan las bicicletas a un costado o en grupos pequeños (a veces las cuelgan de los juegos infantiles, si el destino fue un parque), y descansan en el recinto de 40 a 50 minutos.



Fotografía de la autora.



Fotografía de Ángel

Rodada a Culhuacán el día 11 de septiembre de 2019. (Ambas fotografías).

Durante el descanso (o “el recreo”, como algunos le llaman), la caravana se divide en subgrupos según los amigos con los que se llegó o entre las personas que ahí se conocieron. Algunos que ya vienen “en banda” se concentran en un área y conviven sólo con sus amigos; otros que llegaron solos se acercan con quienes entablaron conversación, o bien, se quedan apartados. Esto también colabora a establecer las diferencias entre los perfiles sociales, aunque ciertamente también hay combinaciones que se efectúan dentro de los mismos grupos, así como entre los nuevos que se crean por intereses comunes, o por las reglas implícitas en el proceso de socialización por el que pasa una persona para empezar con la interacción (Margulis, 1997).

#### **d) Características del regreso**

Después de descansar en el *spot* (otro término de su jerga), los coordinadores avisan con al menos diez minutos de anticipación que pronto partirán de regreso al Ángel, para así finalizar la rodada. Es común que algunos participantes elijan permanecer en el lugar para seguir bebiendo o fumando. Esto varía según la dirección del trayecto: si la rodada fue hacia el norte, por lo general, de los cien ciclistas que eran al inicio (por dar un ejemplo), regresan menos de la mitad porque una buena parte de ellos viven en la zona norte de la ciudad. Si la rodada fue al sur,

suelen regresar más del 60% de los integrantes, y conforme la caravana se acerca a la zona céntrica de la ciudad, comienzan a separarse para dirigirse a sus hogares u otro destino. Durante el traslado de vuelta se observa de dónde provienen los participantes.

El ambiente del espacio público difiere notablemente entre los trayectos de ida y vuelta, tanto por el horario como por el día de la semana, pues las calles se encuentran menos transitadas por los autos, y los ciclistas pueden abarcar casi la totalidad de las vialidades. La sonoridad del grupo en esa etapa del trayecto suele ser más silenciosa, ya que se reduce la cantidad original de participantes. En ocasiones se puede escuchar alguna bocina con música; sin embargo, algunos ciclistas ya van demasiado cansados o con ganas de llegar a su casa, mientras que otros están bajo los efectos de la marihuana, por lo que permanecen callados.

#### **e) Después de la rodada**

Cuando termina la rodada son muy pocos los que llegan hasta el Ángel de la Independencia. Algunos de ellos sólo se despiden y se van a sus casas; otros se quedan un momento para platicar en la glorieta. En algunas ocasiones, el grupo de los coordinadores y sus amigos van a un café callejero para cenar juntos. Todo esto sucede alrededor de la 1:00 a.m.

Este café se encuentra muy cerca del Paseo de la Reforma (sobre la calle Morelos, esquina con Abraham González). Las personas que llevan más tiempo en las rodadas dicen que es un establecimiento muy concurrido por los ciclistas, ya que permanece abierto durante la noche hasta las cuatro de la madrugada. Ahí se resguardan alrededor de media hora mientras platican y consumen tacos, café o chocolate. Al terminar, parten desde este nuevo punto de reunión hacia sus respectivas casas; incluso algunos de ellos se acompañan cuando sus caminos coinciden.



Equipo de coordinadores comiendo en el café Morelos después de la rodada al Parque Perú el día 4 de septiembre de 2019.

Fotografía de la autora

Es importante visibilizar el tiempo durante el que se desarrolla esta práctica, sobre todo para establecer cómo se configura un proceso ritual con un principio y un final para un día exclusivo, y que a la vez se repite semanalmente. Como dice Singer: “cada performance (aludiendo en este caso al ritual: ATP) tiene, definitivamente, un periodo limitado de tiempo, un principio y un fin, un programa organizado de actividades, un conjunto de actores (performers), una audiencia (que en este caso son los que atestiguan el paso de los ciclistas por el espacio público: ATP), un lugar y una ocasión para la performance” (Singer, 1959: XIII, citado por Díaz, 2008: 38).

## **5. Características del grupo**

### **a) Participantes según el género**

A primera instancia se observa que a las rodadas asiste una mayor cantidad de hombres que de mujeres, tanto si el grupo es muy grande (de 100 a 150 personas), como si es reducido (de 15 a 30). En ambos casos, se llega a calcular una participación femenina del 20%, la cual coincide con el último *Conteo Ciclista* que se aplicó en el 2013, y que arroja los siguientes datos:



En cuanto al género de los ciclistas, se aprecia un constante aunque lento aumento de las mujeres en bicicleta. El aumento ha sido del 16% en 2012 al 21% en 2013. Se considera que las mujeres son más adversas al riesgo, es decir, tienden a tomar menos riesgos.<sup>98</sup>

Por lo general, las mujeres asisten con amigas y amigos, en pareja, con familiares<sup>99</sup>, o bien, llegan a encontrarse con sus conocidos del grupo de los Bicitekas. Conforme a esto, Del Valle (1997) nos señala lo siguiente: “La presencia y la manera de estar de las mujeres en el espacio público tiene que ver con el lugar así como la hora, la edad y la gente que las acompañe. Su grado de movilidad es significativo para acceder a las visiones que expresan acerca de la ciudad y entender el planteamiento de sus reivindicaciones” (idem: 95).

Sin embargo, existe la presencia –aunque muy baja– de mujeres que asisten solas a los paseos. Hay quienes dicen (participantes y coordinadores), que en tiempos anteriores había más chicas que en la actualidad, y que esta disminución se debe a varias circunstancias; la primera de ellas, porque se diversifican entre los numerosos grupos que ruedan de noche; la segunda, porque en ocasiones se sienten acosadas cuando los hombres las ven solas y se acercan para pretenderlas, por lo que ya no regresan. De algunas de ellas se puede suponer que sintieron cierta presión debido a que, la mayoría de las ocasiones, las mujeres que llegan por primera vez adquieren “una hipervisibilización como objeto de la atención ajena” (Delgado, 2007: 239), sobre todo de parte de los hombres.

También hay chicas que aún participan a pesar de estas situaciones. Silvisabel es una de ellas, quien comenta al respecto: “Sé que los güeyes me hablan más, pero pues, porque son güeyes. (...) y pues, es dentro de lo que uno espera y no se me hace raro”. Así, vemos que tanto un saludo como una conversación pueden subir de tono, hasta convertirse en agresión (como el piropo o el albur). Esto nos expone “pruebas evidentes por un lado, de la demostración del dominio masculino en la

---

<sup>98</sup> Extraído de *Conteo ciclista 2013*, elaborado por el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés). (2014: 15).

<sup>99</sup> Los coordinadores comentan que en ocasiones llegan mujeres acompañadas de sus padres, hermanos y demás familiares.

calle, y por otro, se crea una sensación de que ellas no pueden decidir con quien interactuar; es decir, la iniciativa de la interacción es mayoritariamente de un ‘otro’” (Soto, 2013: 208).

Actualmente, la participación de las mujeres en el grupo de los coordinadores es nula, puesto que no muestran un interés particular por integrarse. Incluso, cuentan los coordinadores que cuando se les pregunta si desean participar, su respuesta es negativa, ya que quieren permanecer sólo como paseantes.

Por otro lado, Josué (diseñador gráfico de 36 años y participante del grupo de coordinadores) comenta que en alguna ocasión una chica formó parte de la coordinación, pero que al poco tiempo tuvo varios problemas por diferencia de ideas, por lo que decidió alejarse y dejar de participar. Posteriormente, otra mujer se involucró con dicho grupo, pero después de un tiempo comenzó a trabajar y se vio en la necesidad de abandonar las rodadas.

Hasta el momento son pocas las referencias que se tienen sobre las ocasiones en las que hubo coordinadoras, ya que en los últimos diez años sólo se tiene noción de dos o tres. También cabe señalar que, aunque la dinámica es una práctica netamente corporal, algunas de ellas sí participaron como guías en rodadas, así como de bloqueadoras y barredoras<sup>100</sup>. La única acción que no ejercían era la de remolcar (empujar a otros por la espalda) en caso de que la persona se cansara, ya que se necesita de cierta fuerza para rodar y empujar al mismo tiempo. De hecho, hay hombres que no saben realizar esto de manera óptima, por lo que de hacerlo mal (por falta de fuerza o equilibrio), pueden provocar un accidente<sup>101</sup>.

Con base en algunas de estas consideraciones, se observa que, a lo largo de los años, la gestión del grupo de coordinadores se rige mayoritariamente por varones. Así, sus reglas y criterios se establecen de alguna manera que, quizá por la ausencia de mujeres en la planeación de la dinámica, influye en las paseantes

---

<sup>100</sup> Uno de los comentarios fue que la última vez que hubo una mujer guía, fue a finales del año 2018. La siguiente vez fui yo, un día después de mi cumpleaños, el día 4 de marzo de 2020.

<sup>101</sup> Precisamente esto sucedió en la rodada del 27 de noviembre de 2019, en la que un joven remolcaba a su mamá para ayudarla en la subida sobre Paseo del Pedregal, pero, por no saber empujar bien, provocó que la señora se cayera y se fracturara la muñeca.

femeninas que deciden no formar parte de la organización, puesto que ya existe un cierto “orden masculino” que se designa desde el inicio. Sin embargo, esto no involucra un criterio real de exclusión, pues hay coordinadores que muestran su interés por que las mujeres comiencen a integrarse cada vez más, para que “se pueda ver y escuchar desde otro lugar distinto al acostumbrado, en donde no sólo estén ellos<sup>102</sup>”.

En términos generales la gente va a divertirse y no a tomar las responsabilidades que genera toda rodada, y que involucran diligencias como el estar al tanto de un grupo de más de cien personas, cuidar que no haya accidentes, revisar que todos lleven el mismo ritmo, entre otras atenciones; por lo que los coordinadores comentan que aún no encuentran a la “nueva generación” que se encargará de la dinámica cuando se retiren de los paseos.<sup>103</sup>

La asistencia de mujeres a una actividad nocturna, permite observar diversas cuestiones sobre la participación social femenina (así como de la masculina), en una práctica sobre la que predominan los hombres. Particularmente se hace referencia a la exposición que enfrentan al asistir a una actividad deportiva de alto riesgo<sup>104</sup>, dentro de una metrópoli que se caracteriza por su inseguridad y constantes peligros. A esto hay que agregar que en ocasiones regresan solas a sus casas, y que la presencia mayoritaria de hombres puede inhibir la participación de las chicas.

Por esto resulta pertinente preguntarse: ¿para quién o quiénes es la noche? ¿Cuál es el papel de la mujer en la vida nocturna? ¿De qué manera se encuentran las

---

<sup>102</sup> Palabras de “el Negro”.

<sup>103</sup> Palabras de Ángel. Integrante del grupo de los organizadores.

<sup>104</sup> El riesgo de este deporte se mide por los accidentes entre automovilistas y ciclistas en distintas partes del mundo, a diferencia de otros deportes en los que se calcula en función de la exposición con la naturaleza. Véase las siguientes notas que hablan al respecto: Modo Bici <https://modobici.es/un-deporte-de-riesgo>; Diario Información <https://www.diarioinformacion.com/alicante/2017/05/14/bicicletas-provincia/1894106.html>; Estrella Digital <https://www.estrelladigital.es/articulo/espanha/ciclismo-nuevo-deporte-riesgo/20170527211452321162.html> También se mide por ser un deporte con mucha inseguridad, debido a las diversas formas de exposición en las que se encuentran los ciclistas: ir a alta velocidad, no tener su cuerpo completamente protegido, la posibilidad de sufrir algún tipo de impacto por alguna mínima distracción, ciertas condiciones climáticas desfavorables, entre otras condiciones que no son tan reconocidas a primera instancia.

presencias femeninas en una actividad como esta? Con ello retomamos lo que Alicia Lindón (2006) dice sobre la *agorafobia*: el miedo a los espacios públicos (amplios y abiertos) que emiten peligro, y que hacen que el actor se sienta frágil y vulnerable en un territorio (ídem: 16). Este fenómeno se evidencia ante la presencia masculina mayoritaria, que en esta práctica transmite cierta inseguridad, incomodidad, o incluso hostigamiento en algunas chicas. Con esta sensación de miedo y vulnerabilidad, se “llega a producir la autoexclusión del sujeto en ciertos lugares” (ídem), lo que provoca una menor concurrencia de las mujeres<sup>105</sup>.

Así, prevalecen algunas convenciones sociales sobre las mujeres como habitantes de la noche; por ejemplo, como aquellas arbitrariedades que establecen que no deben salir solas a la calle, ni a determinadas horas. En el caso particular de las rodadas, al no conocer el destino ni las características del trayecto, se puede considerar como una actividad de riesgo para ellas. Como bien dice Paula Soto:

...otra característica de los mapas mentales de los entornos del temor, es que son elaborados a través de la asociación simbólica entre noche, oscuridad y peligro. La temporalidad a partir de la oposición noche-día tiene implicancias específicas, (...) (en los lugares de la noche), los temores y la tensión aumentan” (2013: 208-109). (Paréntesis nuestros).

El hecho de sentirse juzgadas y de ser mal vistas es consecuencia de un *confinamiento* que se produce socialmente, de manera que la idea de arriesgarse en una actividad como esta genera cierta negación de participar en una dinámica colectiva, o incluso en otro tipo de prácticas sociales en el espacio público. Sin embargo, aunque se reconoce que las mujeres son más vulnerables cuando están solas de noche, los hombres (de cualquier edad) también experimentan riesgos cuando circulan solos durante los trayectos de madrugada. Así, ocurren casos como

---

<sup>105</sup> No ignoramos los grupos de mujeres ciclistas que existen actualmente. Sin embargo, sus rodadas parten con otras intenciones, con interés político y por lo general no son un grupo tan grande como el de los Bicitekas. Para ilustrar con un ejemplo, consulte el siguiente video sobre el grupo de *Las Insolentes*:  
[https://www.youtube.com/watch?v=siVWU0Ctkzw&fbclid=IwAR27dYMCuCrTf9DpR\\_mTSxcYX8AKpLkxrTQFvTkDePnXfmp3wJFi6n0LKBw](https://www.youtube.com/watch?v=siVWU0Ctkzw&fbclid=IwAR27dYMCuCrTf9DpR_mTSxcYX8AKpLkxrTQFvTkDePnXfmp3wJFi6n0LKBw)

el de Erick<sup>106</sup>, quien al tomar el rumbo hacia su hogar después de acompañar a una ciclista hasta su casa, sufrió agresiones por parte de unos asaltantes.

La baja presencia de mujeres en las rodadas ocurre desde los orígenes de la actividad, como comenta Roberto: "...no había muchas mujeres al inicio, normalmente llegaban acompañadas. Muchas llegaron sin saber andar en bicicleta, ahí aprendieron y luego hicieron sus grupos de puras mujeres."<sup>107</sup>

Así, las rodadas también son un lugar (otro de tantos) sobre el que se reafirma lo que es ser hombre o mujer (Liconá, 2001), tanto desde sus constituciones de género, como por las formas en las que se desenvuelven. Por ello es importante entender la *masculinidad* y la *feminidad* como:

...una colección de significados en constante cambio que vamos construyendo a través de nuestra relación con nosotros mismos, entre cada uno de nosotros y con nuestro mundo. La masculinidad (como la feminidad: ATP) no es ni atemporal ni estática, es histórica. La masculinidad no emerge a la conciencia desde nuestra estructura biológica, ésta es creada desde nuestra cultura. (ídem: 189)

Por ello, entendemos las relaciones de género que existen dentro del grupo, las cuales difieren de otros espacios de actividad, por lo que equivalen a una representación particular sobre lo masculino y lo femenino: "La masculinidad (como la feminidad: ATP) significa diferentes cosas, en diferentes momentos, para diferentes personas." (ídem).

#### **b) Aspectos socioeconómicos**

Respecto al perfil socioeconómico tanto de los participantes como de los coordinadores, se observa una gran variedad de personas provenientes de diferentes clases sociales. Esto es visible a partir del tipo de bicicleta y equipo que llevan consigo, así como en el modo de hablar, en sus expresiones corporales, en la vestimenta, en la forma de relacionarse con los demás e incluso en el acento, ya

---

<sup>106</sup> Médico e integrante del grupo de coordinadores, proveniente de la colonia Legaria, Tacuba.

<sup>107</sup> Relato de la entrevista realizada el 3 de octubre de 2019.

sea que procedan de algún otro estado de la república o de otro país, como ocurre en ocasiones.

Bien señala Pierre Guiraud cuánto muestra nuestro cuerpo de nosotros mismos: “un cuerpo habla en la medida que nos informa sobre la identidad y la personalidad de las personas: sobre el sexo, la edad, el origen étnico o social, la salud, etcétera...” (1994:13).

Sin embargo, la percepción de estas características varía mucho a partir de quien las mira. Esto se hace notorio en la tesis de Carlos Hernández Calderón (2016), en la que comenta que “la clase social que asiste al Paseo Biciteka, la mayoría es de clase media, media-alta, lo percibimos por su bicicleta o vestimenta” (ídem: 120).

Por otro lado, uno de los participantes entrevistados, Fistix<sup>108</sup>, menciona que predominan personas de clase popular. Angie<sup>109</sup> comenta que llega gente de clase media y media-alta porque tienen dinero para comprar una bicicleta<sup>110</sup> –de hecho, en estos detalles también se observan las características de los ciclistas, a partir de la marca que usan–.

Los coordinadores y fundadores con los que se ha conversado mencionan que “llega de todo”, ya que, desde su punto de vista, hay una gran variedad de gente de distintas profesiones, tanto en estos grupos como en los asistentes. Algunos perfiles que se han visto son médicos, abogados, mecánicos, ingenieros, vendedores ambulantes, técnicos, amas de casa, comerciantes, estudiantes, entre otros.

A partir de mi experiencia en la dinámica a razón del presente proyecto de maestría, –y como alguien que no tiene conocimientos de ciclismo urbano, y que nunca había rodado en la noche dentro de un grupo social numeroso–, logré observar la predominancia de jóvenes de clase media y media-baja; muchos de ellos que, por sus gestos, formas de hablar y expresiones corporales, así como por los

---

<sup>108</sup> Consultor inmobiliario de 39 años, proveniente de la colonia La Herradura.

<sup>109</sup> Estudiante de la carrera de comercio de 24 años, proveniente de la colonia Guerrero

<sup>110</sup> Palabras de Angie durante la entrevista realizada el 5 de octubre de 2019.

comentarios que hacían o los temas de los que hablaban durante la rodada, podían considerarse como “chicos barrio”.

Por ello, antes de catalogar el perfil social de los asistentes, es importante remarcar que la visión del nivel socioeconómico cambia en gran medida, según la perspectiva de quien lo mira y según cómo se relaciona uno con el grupo. De esta forma, un individuo percibe a los otros a partir de cómo se autopercibe, es decir, aquello que uno dice y piensa de sí mismo construye la visión de *el otro* con respecto a uno mismo, de manera que se aprecian las diferencias y contrastes desde que uno se coloca, se construye y se reconoce en un entorno.

En algunas ocasiones también asisten participantes provenientes de estratos sociales altos, como el caso de una chica de Interlomas que llegó en una camioneta con escolta:

*Hace unos años, aproximadamente cinco, vino una chica de por allá de Interlomas con guaruras en una Suburban. **No sabíamos quién era.** Ella llegaba al Ángel, bajaba su bicicleta de su camioneta y saludaba muy buena onda. **Había algunos que sí le hablaban, yo no,** pero sí se llevaba con unos. Y cuando hacíamos la rodada, su camioneta nos seguía atrás del grupo. Decíamos que ella traía su propia barredora. Estuvo viniendo como ocho meses y luego dejó de venir, quién sabe por qué.*

Relato de Ángel en la rodada al Estadio Azteca el día 23 de octubre de 2019.

Con esto nos percatamos tanto de la variedad de asistentes (en términos económicos y sociales), como de la apertura y horizontalidad que tiene cierto espacio social para quien quiera participar; además de las divisiones implícitas que surgen dentro de un grupo tan plural. Aunque parezca visible una igualdad por el interés en la dinámica, hay circunstancias sociales y culturales que mantienen las diferencias entre las personas, como en el caso anterior.

### **c) Características etarias**

En cuanto al margen de edad de los participantes, en su mayoría se trata de jóvenes de 18 a 29 años, y de adultos de 30 a 55. Con menor frecuencia hay personas mayores de sesenta (todos hombres) y, a pesar de que son pocos, asisten a la

mayoría de las rodadas y muchos de ellos llevan varios años (de seis a ocho) formando parte del grupo. Las ciclistas que asisten son, por lo general, de 20 a 30 años, aunque se ha visto a un par de mujeres arriba de los cuarenta que, por su vestimenta y su bicicleta, aparentan tener bastante conocimiento del ciclismo. También se ha presenciado la participación de niños y adolescentes de ocho a quince años, quienes llegan acompañados de sus padres. Incluso hubo el caso de un niño que guio un par de rodadas (entre el 2013 y 2014):

*Era un niño de ocho años, venía con su papá y él llegó a guiar dos rodadas. Era rudo el chavo y sí se las llevó... y le prestábamos el radio, entonces cuando decían "es que ya se quedaron algunos" el chavo decía "no puede ser que alguien no pueda rodar a lo que voy yo". Dejó de ir porque eran muchas desveladas para el chavo. Llegó a guiar porque vimos su iniciativa y lo invitamos. Era muy simpático, muy agradable.*

Relato de Torni en la entrevista del 28 de septiembre de 2019.

Torni relata esto para ejemplificar la variedad de edades que ha visto en los 9 años que lleva en el grupo de los Paseos Nocturnos. También comenta que le tocó ver a un pianista de 78 años que asistió a la rodada, así como a un grupo de maestros arriba de los setenta, que además fueron partícipes de alguna de las rodadas al segundo piso del Periférico.

De esta manera se evidencia que no sólo las personas jóvenes asisten a esta práctica, sino también gente de edades avanzadas, aunque parezcan "niños que salen a jugar a las calles" de la metrópoli. Así, como señala Bourdieu, "las relaciones entre la edad social y la edad biológica son muy complejas" (2002, 164).

*...aunque digamos "somos un grupo de chavos rodando", el grupo de los coordinadores está arriba de los 40, muchos arriba de los 50, tampoco somos puros chavos.*

Relato de entrevista a Torni.

Ante la variedad de asistentes de distintas edades, se advierte que la noche no es la misma para todos los ciclistas; es decir, la noche en bicicleta no la experimenta de igual manera un niño de ocho años que un joven de veinte, o que una señora de



cuarenta, o que un adulto mayor de setenta. Las condiciones de cada uno corresponden a la etapa de su vida, y es a partir de sus deberes u obligaciones que se determina la forma de vivenciar la noche urbana, sobre todo cuando se percibe a través del cuerpo en movimiento.

Además, la noche no sólo se experimenta sensitivamente de manera diferida en cada persona, sino que adquiere diversos significados según la circunstancia de cada uno. Así, la noche de un menor de edad que sale a rodar con un grupo de jóvenes y adultos, es muy distinta a la noche de un señor que asiste después de su jornada laboral, y que después se dirige a su hogar a convivir con su familia o con su soledad<sup>111</sup>.

#### **d) Procedencia de los asistentes**

Gracias al punto de reunión en el que inicia y finaliza la rodada, se observa que la mayoría de los asistentes suelen venir de las zonas céntricas de la ciudad, y unos pocos de las áreas de la periferia. Algunas colonias que predominan entre los ciclistas son la Guerrero, Tlatelolco, Tepito, Tabacalera, Peralvillo, Roma, Del Valle, Polanco, Doctores, Buenos Aires, La Raza, Narvarte, Azcapotzalco, Balbuena, Herradura, Coyoacán, Santa María la Ribera y San Rafael; entre otras.

Algunos viven en zonas tan alejadas que optan por llegar en automóvil, y lo dejan estacionado en algún lugar cercano al Ángel de la Independencia; como los casos de aquellos que vienen de La Herradura o Iztacalco. También se sabe de ciclistas que llegan desde las alcaldías de Iztapalapa o la Gustavo A. Madero (GAM) sin auto, por lo que transitan un tiempo considerable con tal de participar en las rodadas.

Incluso hay personas que provienen de lugares todavía más lejanos, con trayectos de hasta más de una hora de distancia. Por ejemplo, uno de los coordinadores ya referidos, “*Amistad*”, lleva 8 años en los Paseos Nocturnos y llega desde Cuauhtepc (zona perteneciente a la GAM con frontera al Estado de México). Hay quienes

---

<sup>111</sup> Agradezco la conversación con José Manuel Valenzuela Arce el 1ero. de diciembre de 2019, en la que me hizo ver que la noche no se vive de la misma manera para jóvenes que para adultos o adultos mayores.

bromean sobre este peculiar caso y comentan que [*“Amistad”*] “ya se echa sus propias rodadas” (además de la colectiva con los Bicitekas), por el extenuante recorrido que realiza tanto para llegar, como para dirigirse de vuelta a su casa.

Una menor cantidad de personas provienen de las fronteras de la ciudad, como la colonia Bosques de Aragón (Estado de México dentro del municipio de Nezahualcóyotl). También hay otros que arriban directamente de *Neza* y de Ecatepec. Por sus grandes distancias, el tiempo de traslado en la ida es alrededor de una hora o incluso más.

Como ya se comentó, hay personas que llegan a los paseos después de su horario laboral. Esto se observa porque asisten con su vestimenta de oficina (corbata, camisa y zapatos formales), o incluso los jóvenes bici-mensajeros que llegan con su bicicleta de trabajo y su mochila de mensajería (*Uber Eats, Sin Delantal y Rappi*, por ejemplo).

Finalmente, a través de las entrevistas a profundidad, la observación participante y las pláticas informales que se tuvieron a largo del trabajo de campo, se constató que casi no hay asistentes de la zona sur. Esto se reconoce por la cantidad de gente que se observa durante el regreso (como ya se mencionó). Por lo tanto, la invitación a los Paseos Nocturnos de los Bicitekas<sup>112</sup>, suele tener mayor repercusión en las zonas que quizá son más transitadas y con cierta conexión vial; de esta forma, se logra tener una buena concentración de ciclistas en un punto de referencia.

#### **e) Vendedores**

En términos generales, los paseantes sólo asisten para rodar y socializar; sin embargo, hay un perfil que se desea rescatar, y que goza de una distinción particular: los vendedores ambulantes ciclistas.

Estos ciclistas venden diversos alimentos (mayoritariamente) y se anuncian con carteles que colocan en sus bicicletas, o gritan el nombre de los productos que

---

<sup>112</sup> A diferencia de otros grupos de rodadas que se encuentran en otras áreas de la ciudad, como lo es en el sur con los *Coyobikers, La división del sur, Cletos nocturnos, Bittalpan, Escuadrón del Sur, Tlacoquebikers*, Aunque también hay varios grupos que se reúnen en la zona centro (*Los Quetzales, Los Espartanos, Partybikers*) o incluso en las periferias de la ciudad o el Estado de México (*BCDC, Nezabikers*)

llevan. Hay quienes ofrecen hamburguesas, tortas, baguettes, brownies, pulque, papas o chicharrones. Los demás participantes suelen comprarles durante el trayecto o al arribar al sitio de destino.



Vendedor de Baguettes

Rodada del 17 de julio de 2019 hacia El Vergel



"Joker". Vendedor de dulces de \$5

Rodada del 21 de agosto de 2019 hacia la Central de Abastos

Ambas fotografías de la autora

Al llegar al punto de descanso, muchos de estos chicos transforman su rol al de vendedores y pasan con cada uno de los integrantes para ofrecer su producto. Hay quienes fuera de las rodadas son comerciantes ambulantes en su vida cotidiana, pero otros sólo realizan ventas durante la dinámica, como forma de aprovechar que muchos ciclistas quieren o necesitan alimentarse después del trayecto.

En algunas ocasiones también aparece el chico que vende lámparas nocturnas para bicicletas. Gracias a la oscuridad del ambiente lucen más atractivos los colores de sus aparatos.



Roberto. Vendedor de lámparas

Rodada del 21 de agosto de 2019 hacia la Central de Abastos

Fotografía de la autora

## **6. Características de rodar en grupo**

El acto de rodar dentro de una gran caravana con un centenar de personas produce muchas sensaciones, tanto las internas a partir de cada integrante del grupo, como las externas, desde los que atestiguan al conjunto rodante. La cohesión de un grupo es otra de las características del ritual, en el que, como señala R. Collins (2009), debe haber una reunión de varios individuos para que ocurra una sintonización física en la que surja un “proceso de intensificación y de experiencia compartida” (ídem: 57).

E. Durkheim nombró a este fenómeno como *efervescencia colectiva* (la cual recrea la misma conciencia colectiva), con la que gracias a un grupo de cuerpos reunidos se genera un estado de *intersubjetividad intensificada* (ídem). Esta a su vez produce

dos aspectos muy importantes: uno, la acción y conciencia compartidas que logran un sentir unánime desde un mismo acto; y dos, las emociones comunes a partir de una congregación eléctrica con gran exaltación (ídem). Así, también desde la noción de V. Turner, se ejemplifica la confabulación de una comunidad que vive experiencias compartidas dentro de un mismo espacio y tiempo, de manera que es gracias a la unificación del grupo que se producen estados particulares, como los transes individuales y colectivos mientras se rueda por la ciudad.

De igual manera, se recordará que la corporeidad es imprescindible en un ritual, o bien, que este *es un proceso corporal*, ya que “sin presencia corporal no es fácil expresar que se participa en el grupo, y así, se reafirma la propia identidad como miembro” (Collins, 2009: 80). Particularmente en este caso, el cuerpo es el primer “objeto” o elemento con el que se debe asistir a las rodadas, pues es el medio que permite vivenciar la experiencia “completa”<sup>113</sup>.

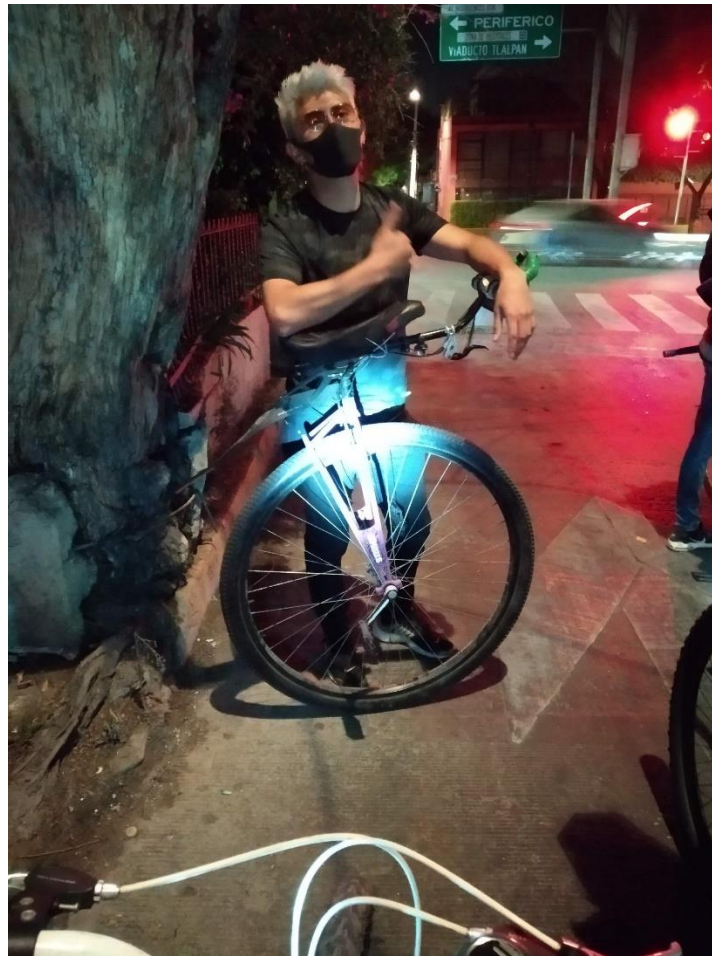
Asimismo, por más evidente que parezca, en esta dinámica (como en muchos otros rituales), se realizan movimientos en conjunto que generan una atención colectiva focalizada (ídem: 58). Por ello, la presencia del cuerpo es fundamental, por todo aquello que origina y posibilita para rodar en colectivo.

Dentro de este grupo social se han visto pocos casos “diferidos” en cuanto a la participación corporal. A continuación, se mencionan dos de ellos que se identificaron en algunas rodadas. El primero se trata de un participante masculino mayor de treinta años conocido como “Ruedas Locas”, quien asiste en silla de ruedas dado que no tiene piernas. Suele agarrarse del asiento de uno o dos ciclistas para que lo impulsen al ritmo de la rodada y no quedarse atrás. El otro también es un integrante masculino de más de veinte años, quien acude a los Paseos

---

<sup>113</sup> Desde que comenzó la cuarentena en la Ciudad de México por la contingencia causada por el COVID-19, muchas actividades se desplazaron hacia las plataformas virtuales para continuarlas, incluso prácticas corporales como la danza, el yoga o los ejercicios deportivos estáticos. Sin embargo, esta es una práctica que no se pudo sustituir pese a la tecnología, principalmente porque se realiza con un grupo físico de personas y en el espacio público. Con esto recordamos lo que R. Collins señala con respecto a que hay una “preferencia por los rituales con copresencia corporal” (2009: 84).

Nocturnos con un monociclo y suele mantener la misma cadencia que toda la caravana.



Rodada a Fuentes Brotantes

26 de febrero de 2020

Fotografía de la autora.

Durante la rodada a Fuentes Brotantes (26 de febrero de 2020) en la que ambos estuvieron presentes, se atravesaron subidas y bajadas demasiado pronunciadas; sin embargo, lograron rodar sin mayor problema. En algún momento del trayecto, “Ruedas locas” sufrió un leve incidente al bajar por una cuesta complicada, pero al momento de ofrecerle ayuda, se reincorporó de inmediato en su silla y continuó el camino.

Una vez que se conforma el grupo, se gesta, por un lado, una especie de protección comunal, gracias a la visibilidad que se adquiere como conjunto. Con esto se

establecen mecanismos de seguridad, como la protección mutua contra los coches o cualquier otra agresión externa. A su vez, la gente que mira desde afuera (sean automovilistas o peatones), no atraviesan la caravana por la cantidad de ciclistas que transitan por el camino, ya que se percibe como una presencia imponente sobre el espacio público.

Al subrayar la unión del grupo, se pretende evidenciar el compañerismo y la solidaridad que se manifiesta en diversos sentidos, como en el acto de echarse porras los unos a los otros cuando se les dificulta un ascenso o muestran cansancio, lo que refleja una forma de esfuerzo comunal del que todos son partícipes.

Por lo anterior, no es usual que las personas deserten de la rodada, pues la energía que emana de la colectividad les sirve de estímulo a cada participante para llegar al sitio de descanso. Así, se crea un espacio social dentro del espacio físico de la congregación, que establece alianzas entre los integrantes a partir de la vivencia espacial y afectiva en común. De esta manera, se constata que “es importante la proximidad y el compartir un territorio, sea éste real o simbólico” (Margulis, 1997: 19).

Por todo lo anterior, se observa cómo una caravana ciclista que se traslada sin separarse, puede ir prácticamente a cualquier lugar. Como dice Erick: “... el rodar en grupo te permite rodar en lugares donde normalmente no irías”<sup>114</sup>. Esto lo menciona a propósito de las ocasiones en las que se dirigieron hacia el zoológico de Aragón o a Tláhuac, lugares sobre los que se tenían ideas como: “está muy fea la zona”, “está peligroso” o “de noche no está bien ir allá”. Aún con los prejuicios, los ciclistas se aventuran a llegar a los destinos por la seguridad que produce la unión general, el *communitas*: la comunidad del ritual. De esta manera, el espacio cobra otro sentido, o bien, “el espacio en sí mismo no es nada, remite a la consciencia, a la ideología del que lo vive para convertirse en un lugar existencial” (Bailly, 1989: 12).

---

<sup>114</sup> Relato de entrevista del 4 de septiembre de 2019.



Con esto se observa que, a partir del miedo que provoca el espacio urbano, es decir, ese afuera en el que se está rodando, se adhiere un *adentro* en el espacio social de los ciclistas, en el que la caravana adquiere una especie de cohesión a partir de la solidaridad, el apoyo y el cuidado mutuo. Por ello, no sólo involucra una cuestión positiva dentro de la sociabilidad del grupo, sino una reacción entre quienes comparten una actividad, mientras ruedan a una misma velocidad y transitan un mismo espacio, sea móvil o fijo.

Por otro lado, Ángel comenta que es difícil “controlar” a un grupo tan grande cuando se es parte de la organización, pues persisten algunos comportamientos imprudentes que representan riesgos y ponen en peligro a los demás asistentes; por ejemplo, cuando los ciclistas aumentan la velocidad y dispersan al grupo; o al ingerir alcohol y fumar marihuana, lo que molesta a quienes no les gusta.

La circunstancia de estar en un grupo también permite encubrir algunos aspectos adversos; por ejemplo, la posibilidad de que ingresen personas con intenciones desleales a la práctica genuina, con el objetivo de aprovechar el anonimato que brinda la congregación. Esto se puntualiza a partir de algunos relatos de los coordinadores, quienes cuentan sobre la ocasión en la que un “ciclista” colombiano se incorporó a otros grupos nocturnos, y después se descubrió que era un ladrón. Su modo de “operar” era revisar las bicicletas y hacer preguntas indiscretas como “¿cuánto te costó tu bici?”, “¿le pusiste refacciones?”, para posteriormente robarlas. El sujeto no sólo dejó de asistir, sino que se reportó entre el gremio ciclista para estar al tanto de él.

De la misma manera, se dan casos de participantes que aprovechan la confluencia de personas dentro de las tiendas de conveniencia para robar alimentos o bebidas; como el caso de un chico que hurtó un paquete de cervezas. El personal de la tienda se percató del robo, pero por la cantidad de gente no lograron identificar al ladrón. Al llegar la policía, detuvieron a la persona equivocada, lo cual confirmaron los vendedores del local. Además de manifestar como grupo su molestia con los policías, también hubo desconcierto por el hecho de que uno de los integrantes cometiera un delito.

Otra de las circunstancias que dificultan el orden de las rodadas, es cuando varios ciclistas rebasan al guía, ya sea porque quieren avanzar más rápido o porque ya conocen la ruta. Ante una eventualidad así, se les indica que restablezcan su posición para no cambiar el ritmo del grupo; pero si el problema persiste, se aplica la táctica “me perderás”, que consiste en una “vuelta en U” que da el guía durante un momento oportuno, para deslindarse de quienes persisten en rebasarlo.

De igual manera, cuando algunas personas se suben a la banqueta, se les indica que deben permanecer en la vialidad para evitar molestias o incidentes con los peatones. Todos estos comportamientos están prohibidos, por lo que a los infractores se les llama la atención para evitar mayores conflictos. Torni comenta sobre la única ocasión (durante todos sus años como partícipe de los Paseos Nocturnos) en la que tuvo que expulsar a alguien:

*Era un chavo que llevaba su bici, su casco completo y todo. Sí rodaba más o menos bien, pero era de ir en las banquetas, andar saltando y... era un desmadre el cabrón, entonces varias veces sí le pedimos que no se metiera entre las bicis, que no fuera por las banquetas, que se comportara.*

*En alguna ocasión en Tlalpan se subió a la banqueta y le pegó a alguna persona, entonces nos dimos cuenta y cuando llegamos al destino hicimos junta y lo llamamos y le dijimos “oye, no te puedes ir por la banqueta, le pegaste a una persona en Tlalpan. Y no eres tú, es el grupo el que le pegó. Porque no puedes decir ‘ay, le pegó uno de doscientos que iba en la banqueta’, o sea, la gente va a decir ‘le pegó Bicitekas’, entonces no puedes hacer eso.” Y como que entendió. Y a los quince días, tres semanas, íbamos sobre avenida Monterrey, ya lo traíamos ‘en salsa’, y... algo volvió a hacer mal, no me acuerdo qué, tendría que preguntarle a los demás. Y sí, con la pena, en Monterrey y Xola, hicimos una junta rápida los integrantes y lo echamos del grupo.*

*Es el único que me acuerdo que tuvimos que sacar. Él no dijo nada... al final no sabía cómo regresarse.*

Relato de Torni.

Con respecto al caso del chico que detuvieron injustamente, se aprecia la cohesión social del grupo cuando todos se unen para “rescatar” a su compañero, de manera que se unifican para responder a una amenaza (en este caso de la policía), y la fraternidad se genera en la defensa de uno de los miembros, bajo la consigna implícita de “si tocan a uno, tocan a todos”.

De forma similar ocurre en el caso del participante expulsado, en el que el grupo adquiere una especie de entidad que se responsabiliza por los actos de cada uno de sus integrantes, incluso los negativos como en este caso. Así pues, siempre prevalecerá esa unidad engendrada desde las rodadas que construyen el cuerpo rodante.

En consonancia con lo anterior, Ángel comenta que “la noche te da muchos bemoles”. Esto lo señala como reconocimiento de que bajo el manto nocturno pueden ocurrir una gran diversidad de acontecimientos, “pero también [porque] la noche te da la oportunidad de hacer cosas que no son tan bien vistas”<sup>115</sup>, por ejemplo, los desastres en el espacio público, los actos ilícitos, las agresiones a los compañeros, peatones o automovilistas, y toda acción que, como dice Torni, trasciende la individualidad para instaurarse como un acto grupal.

*Cuando tú vas en un grupo y quieres hacer una fechoría, el grupo es lo ideal para poderte ocultar. Entonces no estamos exentos a que haya gente que por maldad o porque... no sé, lo que quiera, ocupe el grupo para hacer sus fechorías. No somos un grupo que pida referencias, que discrimine, pero obviamente al ser un grupo muy abierto corres el riesgo de que no pueda comportarse como normalmente se comporta la gente que solamente va a rodar. Entonces hay muchas cosas en las rodadas en grupo de noche, la parte bonita y la parte donde la gente se esconde para hacer cosas.*

Relato de Ángel.

## **7. Amistades y solidaridad**

Un elemento muy importante de este conjunto social es el vínculo afectivo que se articula entre los Bicitekas, ya que conforme uno asiste y participa en las rodadas,

---

<sup>115</sup> Relato de entrevista realizada el 30 de septiembre de 2019.

va conociendo a los demás y dejándose conocer por ellos; lo que a su vez permite la creación de pequeños conjuntos dentro del grupo social organizado. Así, cuando una persona llega sola, por primera vez y sin conocer a nadie, nunca está solo en la rodada sino hasta que todos se separan y se van a sus casas, pues de inmediato se experimenta la hermandad y la solidaridad que construyen entre todos. Bien lo comenta Erick a partir de sus experiencias y encuentros:

*...yo soy de la idea que arriba de la bicicleta todos somos hermanos, (...) Tú puedes tener tu vida diaria personal, tú puedes hacer lo que quieras de tu vida, pero estando aquí somos como una gran familia, (...) Siempre, si tú tienes algún problema y ves a alguien en bici dices “oye, ayúdame, oye, oriéntame, oye...” casi seguro que en el 95% de las veces te van a echar la mano o te van a decir “¿qué necesitas?”*

Relato de entrevista a Erick realizada el 4 de septiembre de 2019.

En cuanto a la interacción social, Aguilar (2013) lo ilustra a partir de su estudio en el metro de la Ciudad de México, en un espacio determinado y con un escenario específico que, en este caso, es el escenario social de los ciclistas. El espacio se presenta por las experiencias sensoriales, espaciales y sociales que producen la experiencia compartida con otros, dota de sentido al viaje y lo constituye como un escenario de sociabilidad, de encuentro y de interacción (Soto, 2013).

Si bien el espacio determina en gran medida cómo se dan las relaciones sociales, ya sea en un parque, en una explanada o en un estacionamiento, siempre son espacios amplios y abiertos que permiten la interacción social a pesar de las divisiones internas en el grupo. Por ello: “La sociabilidad forma parte de la historia de los lugares y de los ámbitos más amplios, la sociabilidad forma parte del *habitus* de las personas; es lo que permite que los lugares se redefinan cotidianamente.” (Licona, 2001: 180).

Por ello la solidaridad se construye en la dinámica a partir del encuentro y la interacción dentro de un grupo, sobre todo porque es un espacio social en el que se genera cierta horizontalidad, a pesar de que haya diferencias que se mantienen – sean de clase, género o edad–. Todos están unidos, cada uno en su bicicleta, dentro

de la misma rodada, a una misma velocidad y en el mismo tiempo; por lo que, al menos durante un breve periodo de la noche, se rompen ciertas barreras sociales y culturales, pues se establece una igualdad entre todos (como explica V. Turner sobre los *communitas*, sin dejar de considerar ciertas fronteras sociales), a través de un objeto que los une: *la bicicleta*; así como al estar en la misma dinámica dentro de un tiempo-espacio específico.

Con lo que se ha dicho hasta el momento, se retomarán dos rodadas particularmente significativas que compartió *Amistad*, en una entrevista realizada el 23 de noviembre de 2019. En ella reconoce el gran cariño que le tiene al grupo a partir de las experiencias compartidas, pero sobre todo por la solidaridad que percibe durante el tiempo que lleva como partícipe.

En dos ocasiones “*Amistad*” no pudo ir a la rodada: la primera (en enero del 2017) cuando se encontraba en el hospital cuidando a su padre, poco antes de que este falleciera; y la segunda (en febrero de 2019) cuando él enfermó. El primer miércoles que se ausentó, el grupo tomó el rumbo hacia Cuauhtepc para llegar al hospital donde su papá estaba internado; en el segundo, se dirigieron hasta su casa para visitarlo. Ambas rodadas ejemplifican el apoyo constante que se tiene dentro del grupo y de la ayuda que se brinda cuando alguien atraviesa una situación difícil:

*A mí me apoyaron, inclusive me apoyaron cuando falleció mi papá. Yo estaba en el hospital. La verdad les hice saber que ahí estaba, me mantenía en el Whats, en contacto y todo. Yo me la pasé todos los días con mi papá hasta que falleció en la noche. (...) Los días que estuve ahí estos muchachos sabían. **Cuando tenemos problemas todos nos damos cuenta... y estamos en contacto, todos.** Y este... no pos.... Hicieron una rodada para allá. Es la rodada que no se me olvida, no manches, me sacaron las lágrimas, lloré como no sabes. (...) no vieras, cuándo llegaron... más de cien cabrones fueron a verme, más de cien amigos. Me decían “ya venimos” y yo estaba en contacto y ahí con mi papá (...) le dije a mi carnal “quédate aquí, voy a ver a mis amigos que ya vienen, vienen a verme porque mi papá está a punto de fallecer”. No manches, no pues mi familia se emocionó, les agradeció... imagínate, y llegué y me dieron en una cajita un bote, dinero, y luego pasé a cada uno, a cada uno*

*pasé a saludarles de mano y a darles las gracias, y todavía me daban así la mano. Fue la rodada.... Esa y cuando estaba malo, y fueron a llevarme dinero.*

En febrero de 2019, “Amistad” sufrió una parálisis facial que le impidió salir de casa para cumplir un periodo de reposo. Sobre esta ocasión relata:

*Cuando yo estuve malo también les hice saber (...) Esa vez fueron y me dicen “no pues, prepárate porque vamos a ir allá a tu barrio, allá a donde nos dejaste, a dónde nos llevas, ahí vamos a llegar, así que ahí te vamos a estar esperando”.*

*No, vieras... Le dije a mi hija y a mi yerno “pues me van a tener que ir a dejar, porque ¿cómo me bajo?”, yo quería bajarme en la bicicleta, soy un poco necio, me dijeron “no, vas a recibir el aire, frío, y te va a hacer daño”. Al final de cuentas me llevó mi yerno y mi hija en un cochecito que tienen... ¡nombre! Mi hija y mi yerno no te van a dejar mentir, ellos... cuando los conozcas que te digan cómo los trataron los Bicitekas, cómo me recibieron.*

*Cuando me bajé, el staff estaba por allá, yo me bajé aquí en la orilla, todos los de aquí “¿qué onda Amistad? Aliviánate, échale ganas”, hújole, llorando, ya no aguanté y solté el llanto, (...) “ten Amistad, cómprate algo”, “ten, ten”, así me lo estaban dando en la mano. Una chica me dio galletas, me dio jugos (...) Ángel me dio un masajeador, una botellita de aceite.... O sea, no manches, y ya llegué con el staff y me dieron un cochinito lleno de dinero, ¿sabes qué dijo el Torni? “mira Amistad, aquí se ve lo que la gente te quiere, no manches, te estima toda la gente cabrón, mínimo tienes ahí más de \$4000 o \$5000”, le dije “no manches, sí, hújole, gracias”, les agradecí con lágrimas (...) en un video estoy así diciéndoles gracias con mi cochino, gracias porque me hicieron el paro.*

*No tiene precio, no tiene.... No sé cómo te diré, ver a alguien interesado que te quiere, llegar a ti y más con un apoyo. No manches. (...) Fueron a verme cuando yo más necesitaba económicamente, moralmente y espiritualmente. Yo necesitaba. (...) esa rodada que fueron no tiene comparación, créemelo.*

Relato de Amistad.

Con esto observamos cómo surge una *sociabilidad urbana*, en palabras de Miguel Ángel Aguilar (2016): “la relación con los otros en el transcurso del caminar” (ídem: 25). En este caso, se intercambia la acción de caminar por la de rodar en la ciudad,

pero además, se le agrega la carga simbólica y social de cuando se generan estas relaciones a partir de una dinámica que ya se encuentra en la agenda semanal de un grupo social, así como en la vida personal de muchos de sus participantes.

Este tipo de sociabilidad aparece gracias al modo en el que se organizan, conviven y se concentran como grupo de ciclistas nocturnos, de manera que la experiencia con la urbe, o la *experiencia urbana*, no es individual sino colectiva, y se hace posible por el tipo de comunidad que se crea y las interacciones que suceden durante la noche que los reúne:

Las modalidades vigentes en la cultura urbana actual imponen la noche, la nocturnidad como tiempo para los encuentros, para los contactos con iguales, para el logro de amistades, las promesas de romance, de sexo, de fiesta. (...) Existe la necesidad, la urgencia en los jóvenes por encontrar a sus pares, constituir agrupamientos, encontrar el espacio propicio para integrarse y diferenciarse, construir –aunque sea en el marco frívolo, fluctuante y transitorio de la noche– señales de identidad. (Margulis, 1997: 17)

Todas estas características señaladas hasta el momento permiten observar lo que apunta Aguilar (2016) sobre las relaciones sociales: “las sociabilidades están temporal y espacialmente situadas, ocurren en un contexto particular, son parte de un repertorio de formas de relación y conforman el *ethos* de un momento social” (ídem: 26). En este caso, el *ethos* de los Bicitekas.

De esta manera se establece que “los rituales son algo más que instancias donde se despliega la efervescencia colectiva, lugar donde la colectividad se reproduce (y con ella se cohesiona la sociabilidad: ATP)” (Díaz, 1998: 94). Es decir, en la actividad del paseo ciclista, surge una hermandad y comunidad inevitable como la menciona Marc Auge: hay una “solidaridad elemental, la conciencia del esfuerzo (que se implementa en la rodada: ATP) y el momento de compartirlos” (2009: 45).

Por ello, se conforma un nuevo círculo de reunión y acercamiento, o como se ha dicho, “una familia” que se reúne cada cierto día de la semana, en el que todos salen de su *rol* cotidiano o de su *habitus*, y a la vez incorporan una nueva rutina a su vida para encontrarse con las otras personas (ese *ethos* ciclista) que son y que aparecen

exclusivamente en la noche de la ciudad: aquellas personalidades que en el día no están, y que juntas producen experiencias rituales y situaciones liminales de transición social y espacial.

### **8. Conflictos internos**

Algunos problemas que surgen de esta dinámica son inevitables —a pesar de que es inclusiva para todo aquel que le interese—, ya que, como se comentó, se le permite el ingreso a cualquier persona, sin tener certeza de sus intereses particulares. Por ejemplo, ya se expusieron los casos en los que algunos hombres acosan a las ciclistas, o cuando los participantes actúan con imprudencia, por lo que los coordinadores muestran cierta apatía al sentir que “están hartos de cuidar niños”.

Pero hasta el momento no se mencionó uno de los conflictos que ha sucedido en ocasiones especiales, y que ocurre cuando alguno de los participantes decide guiar la rodada y no toma las medidas pertinentes. Esto se ejemplificará con el caso de una rodada particular.

En la rodada del 16 de octubre de 2019, se notificó que el destino sería La Raza, y que además la guiaría uno de los ciclistas participantes, quien sugirió la ruta para cierto día. A primera instancia cumplió con los criterios principales, como trasladarse aproximadamente 15 kilómetros de ida, y considerar que el sitio de arribo contara con el espacio adecuado para que cupieran todos los ciclistas. Sin embargo, cuando ya se llevaban más de 30 minutos rodando, la caravana entró a una de las ciclopistas cerca de la colonia Polanco, lo que causó ciertas dificultades por la cantidad de asistentes que estaban en un espacio tan angosto. Esto provocó una intromisión en el espacio peatonal, lo que era sumamente riesgoso pues podía ocasionar que los ciclistas cayeran como en un “efecto dominó”.

Posteriormente, el guía concentró a los ciclistas afuera de un Oxxo, lo que causó inconvenientes sobre la avenida, ya que la multitud era de más de cien personas que “estorbaban” el tránsito de los automóviles. Con esto se evidencia que la persona que se ofreció para guiar aquella rodada, no consideró ciertos puntos fundamentales: examinar las condiciones del espacio público para no realizar acciones inapropiadas, tomar conciencia de la cantidad de personas que lo seguirán



a donde quiera que vaya, y prever la posibilidad de cualquier incidente que obligue al grupo a detenerse sobre las vialidades.

Este último hecho ocurrió justo cuando el grupo subía a un puente vial en la zona norte: a uno de los ciclistas se le rompió la cadena, y el grupo no pudo detenerse a esperarlo porque el guía no avisó.

De esta manera, aunque la invitación a guiar siempre está abierta para todos los participantes, la conciencia de la responsabilidad que se debe tener no está presente en la totalidad del grupo, puesto que hay quienes creen que sólo se trata de un juego, sin reglas ni compromiso. Esto también provoca conflictos entre los participantes, tanto con los coordinadores como con los paseantes; sobre todo por las diferentes nociones que se tienen para concebir, entender y aceptar las reglas de una dinámica social sobre el espacio urbano, así como las condiciones que exige.

### **Conclusiones**

Con todas las características, descripciones, procesos sociales y análisis que se han hecho sobre los puntos más relevantes del grupo de estudio y de su organización, se reconoce el escenario social sobre el que se estudia la ciudad nocturna. Así, se hacen palpables las acciones que inauguran las relaciones socio-espaciales específicas de esta congregación, para que la dinámica adquiera presencia dentro de la urbe, pero también para ser reconocida como una práctica ritual.

Primero que nada, se observa que en todas las distinciones sociales que se remarcaron, existen puntos neutrales en los que surge la igualdad entre cierta comunidad, ya que después de un tiempo las diferencias se debilitan y las barreras sociales se difuminan, aun con las limitaciones de género y las condiciones que se establecen con ello.

Mientras se rueda en la ciudad nocturna, también se construyen lazos sociales a partir de trazar distintos recorridos, ya que estos no sólo *marcan* la ciudad desde

sus trayectos sobre las vialidades, sino que definen los circuitos por los que se vinculan las amistades, la solidaridad y el apoyo permanente entre todos. Por ello es interesante notar que aun con las diferencias sociales, etarias, de género, de clase y demás, el grupo ciclista conforma un nuevo espacio social a partir de sus presencias que sólo convergen de noche.

Por otro lado, se observa que en muchos sentidos esta práctica promueve cierto bienestar para una pequeña parte de la población urbana, que a su vez invita a concebir un nuevo espacio comunal de ambiente lúdico y festivo. De esta forma, la posibilidad de crear una nueva “familia” los incita a asomarse a lo que cada uno aporta y ofrece con su compañía; a pesar de los inevitables conflictos que puedan ocurrir, como en todo conjunto social. La diversidad y variabilidad de presencias que se unen por inquietudes e intereses en común, ofrece un espacio a todo aquel que quiera entrar al grupo rodante urbano, que además transforma y descubre una nueva ciudad a cada pedaleada.

## Capítulo 4. Relación de los ciclistas con la ciudad nocturna a partir de las rodadas: espacios producidos, significados, nociones y transgresiones

*Sólo en una fase posterior se adhiere a este juego  
la idea de que en él se expresa algo: la idea de la vida.  
Lo que antes fue juego mudo, cobra ahora forma poética.*

JOHAN HUIZINGA

La capital del país mexicano no sólo se reconoce por tener una geografía muy extensa (1,485 km<sup>2</sup>), por ser una de las urbes más pobladas del mundo (la quinta a nivel mundial con una población de 20,9 millones<sup>116</sup>), ni por ser una ciudad más con el “espacio creado, modelado y ocupado por actividades sociales en el curso de un tiempo histórico” (Lefebvre, 2013: 130), sino también por su diversidad a nivel social y cultural. Todo esto a razón de su historia de conquista, invasión, colonias, migración y de globalización.

Estos aspectos determinan en gran medida las posibilidades que ofrece la actividad de los ciclistas para conocer, vivenciar, habitar y significar la urbe nocturna mientras se *rueda* en bicicleta.

Con ello se buscará reconocer cómo se produce el *espacio* para los ciclistas, a partir de los significados que se extraen de los lugares por los que se transita y los destinos que se visitan, así como de todo aquello que transmiten a los participantes. De esta forma, se expondrán tanto los cambios del espacio nocturno durante el transcurso de la rodada, como su apropiación durante el trayecto y el descanso y, sobre todo, la noción sobre la noche en la Ciudad de México como parte de una experiencia urbana.

De igual manera, se hará énfasis en la forma cómo se presenta un tipo de *transgresión* en el espacio público, con sus nociones, significados y apropiaciones dentro de la práctica. Este apartado se analizará con base en tres ideas principales:

---

<sup>116</sup> Considerando también a la población del Estado de México.

la primera hablará sobre las cuestiones de género y su conceptualización, con respecto a las mujeres que deciden participar en las rodadas nocturnas con el grupo de los Bicitekas; la segunda retomará el tema de salir de la cotidianidad con el acto de rodar a mitad de semana y en colectividad; la tercera se enfocará en las acciones prohibidas que se efectúan en el espacio público mientras se realiza la rodada (como subirse al segundo piso del Periférico, fumar marihuana o *beber* en la calle y en las áreas públicas).

Por otro lado, para continuar con el esclarecimiento del modo de vivir y generar esta experiencia dentro de la ciudad, se considerará la noción del espacio desde *la triada conceptual* que analiza Lefebvre (2013): **el espacio concebido**, que involucra sus representaciones abstractas, tales como los mapas diseñados sobre un área; **el espacio percibido**, que se define como el resultado de las prácticas sociales, además de las cargas simbólicas y culturales que se tienen de un espacio; y **el espacio vivido**, en el que se presentan apropiaciones cotidianas sin un significado preconcebido.

Resulta conveniente que, al acontecer un evento en el espacio público en este caso en el espacio urbano nocturno, se consideren las condiciones geográficas que propicia un lugar para que se esté o se transite en él, pero también el tipo de uso que se le da a cierto espacio, sobre todo a partir de la particularidad de andar en bicicleta para producir una experiencia distinta. Como dicen Jungnickel y Aldred (2014) “a pesar de moverse en muchos de los mismos espacios, los ciclistas experimentan una ciudad de distintas maneras” (pág. 243).

De igual manera, se retomará el concepto de ritual para visualizar con mayor detalle la producción de experiencias liminales, tanto de espacios como de estados, pues el trance o la transición se posibilitan al percibir la alteridad citadina, por medio de una situación liminal dentro de la experiencia nocturna. Así pues, este capítulo expondrá la importancia de rodar de noche en una ciudad, en relación con quienes le dan sentido y valor simbólico al territorio a través de un ritual en movimiento.

## 1. Los espacios socialmente producidos durante las rodadas nocturnas de los Bicitekas

*Los rituales son a la vida  
lo que en el espacio son a las cosas.*

BYUNG-CHUL HAN

En capítulos anteriores se comentó que la policía de tránsito está presente durante los paseos, sobre todo para mantenerse al tanto de las calles que se recorrerán, y para escoltar a los ciclistas en las avenidas que así lo permitan. Este hecho inserta una presencia en el espacio que no sólo *vigila* la actividad, sino que también *controla* el manejo del tránsito sin imponer la ruta de los ciclistas, pues su principal labor consiste en evitar percances o problemas viales cuando los automóviles son interceptados por una caravana que aparece y se fuga repentinamente.

¿Esto involucra una especie de apropiación de las vialidades (si se toma en cuenta que una autoridad escolta a la concentración ciclista y les da preferencia para poder transitar)? A primera instancia la respuesta es negativa, puesto que cierta presencia de poder avala al grupo y se encarga de gestionar el espacio para la movilidad.<sup>117</sup> Sin embargo, cabe señalar que cuando las patrullas se ausentan por cualquier circunstancia, la conglomeración ciclista de los Bicitekas impone su presencia sin permiso de nadie, e incitan a que los automovilistas los dejen pasar para no romper la concentración del grupo.

Por lo tanto, este caso ocasiona un confrontamiento que corresponde a una *apropiación en movimiento del espacio público*, pues el contingente de ciclistas confabula una presencia colectiva en el espacio físico, aunque sea de manera repentina y fugaz. Si algo caracteriza a los espacios públicos es su libre acceso,

---

<sup>117</sup> Incluso hay casos en los que los policías se molestan con los automovilistas porque estos quieren atravesar la caravana, a lo que les responden con expresiones como “¿no estás viendo que ellos están pasando?”, “¡espérate! ¿sí?, ¡ya se te dijo!”. Es importante notar estas actitudes porque da cuenta que los protocolos de movilidad en la ciudad se han modificado y elaborado con la conciencia de que diversos grupos sociales pueden presentarse de manera repentina. Por ello, se reconocen las nuevas posturas que tienen los elementos de la autoridad, con las que ya no siempre se presentan de formas represivas, en este caso contra los ciclistas.

pero la disputa entre ciclistas y automovilistas es precisamente por el desplazamiento dentro de estas áreas.

Así, el espacio de los ciclistas se constituye durante su desplazamiento, a causa de la extensión de su presencia física (la caravana puede llegar a medir de 150 a 200 metros de largo), y se ubica dentro de las vialidades que originalmente están diseñadas para los autos; por lo tanto, en este espacio social el movimiento también es un *lugar móvil*, como bien señalan Paola Jirón y Luis Iturra (2011): es un lugar “que las personas se apropian para reflexionar o contemplar, socializar, hacer amistades, sentirse independientes, distraerse o evadirse, (...) al momento de moverse” (ídem: 47).

Si bien el cuerpo humano ocupa un espacio determinado dentro del área de un territorio, también se mueve, se desplaza, y actúa como el medio con el que “se percibe, se vive y se produce el espacio” (Lefebvre, 2013: 209). Si a este cuerpo se le añade la *corporeidad* de una bicicleta –o un actor no-humano, desde la perspectiva de Bruno Latour (2008)–, se concibe un nuevo cuerpo móvil que al momento de expandirse no sólo impone su presencia, sino que se *relaciona* con el espacio en el que se encuentra.

Por lo tanto, existe un momento y un lugar en los cuales se manifiesta la aparición física del grupo, además de efectuar la apropiación de un espacio gracias a la relación que se genera entre los ciclistas y las avenidas que utilizan para rodar. Así pues, en esta acción se origina una experiencia de comunidad (*communitas*) para los que conforman ese nuevo cuerpo rodante.

A partir de este análisis se toma en cuenta lo que menciona H. Lefebvre (2013), con respecto a que el espacio implica un orden, y el hecho de que, a su vez, como expresa Angela Giglia (2012), también ordenamos al espacio. En este caso, se impone un orden específico a partir de la confrontación de dos cuerpos de tránsito distintos (automovilistas y ciclistas), en el que además de respetar el sentido de las vialidades (visto como un primer orden), se regulan las indicaciones para identificar quiénes tienen preferencia de movilidad y bajo qué condiciones (visto como un segundo orden).

En este caso –como en otros de la dinámica– se concibe un espacio a partir de los actos (Lefebvre, 2013), que además se origina por una relación de poder que propicia el mismo. Así: “Las relaciones sociales poseen una existencia social en tanto que tienen existencia espacial, se proyectan en el espacio, se inscriben en él, y en ese curso lo producen” (ídem: 181).

Ahora bien, se detecta el orden con el que se diseñan ciertas avenidas, calles o callejones para automóviles; sin embargo, se aprovechan las dimensiones geográficas del territorio en relación con una caravana ciclista que lo ocupan. Esto ocasiona dos fenómenos: el establecimiento de una relación de poder que marca el orden en el que los ciclistas se apropian de las calles; y la reconfiguración del espacio para favorecer a quienes no se contempló inicialmente, y para darle un nuevo uso; en este caso, como pista para rodar.

Así pues, el acto de “apropiarse” también significa *crear espacio* (Göbel, 2019), aunque sea el espacio móvil, ya que las relaciones lo resignifican para cobrar sentido de existencia.

En cuanto al concepto de *habitar* que plantea Angela Giglia (2012), el cual define como la relación con el espacio mediado por la cultura<sup>118</sup>, nos remite a ese habitar que se reconoce en el orden de un lugar y al situarse en él, pero sobre todo, *estableciendo un orden propio* como el que logran los ciclistas a través de su presencia en un lugar (móvil).

Con esto se señala que se habita una ciudad en movimiento, con respecto a un orden a partir de la presencia de los Bicitekas, quienes adquieren significados de los lugares que visitan, de las avenidas transitadas y de las mismas rodadas en el espacio público, a partir de su convivencia y su relación. Jirón e Iturra (2011) definen los “lugares transientes” como:

...aquellos espacios fijos que son de importancia para las personas al momento de moverse a través de ellos. Estos no son lugares de permanencia, sino

---

<sup>118</sup> “La manera en cómo la cultura se manifiesta en el espacio, es haciéndose presente mediante la intervención humana” (Giglia, 2012: 13).

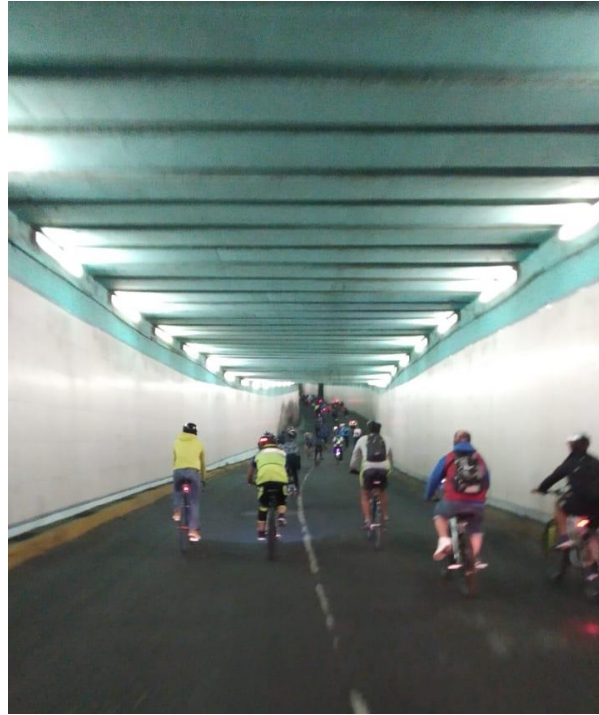
lugares de tránsito y transición, y sin importar la cantidad de tiempo que se permanece en ellos, y sin embargo son apropiados o significados”. (p. 47)

La idea del *habitar* es característica en todo este planteamiento porque los ciclistas hacen posible su presencia, y son conscientes de su posición con respecto al entorno (Giglia, 2012: 13) y a otros sujetos. No se debe olvidar que gracias a que la actividad es reiterativa (semana tras semana) y de que “acumula rutinas”, instaura una domesticidad de los espacios: “[El espacio] lo domesticamos en medida que lo usamos repetidamente, y al usarlo repetidamente lo convertimos en algo único para nosotros que tiene un nombre y un sentido especial” (ídem: 16).

De la misma forma, los significados se manifiestan a partir de la percepción mediada por los sentidos; por ejemplo, los sonidos de las campanas y los gritos que vociferan los ciclistas cuando atraviesan un túnel (véase la siguiente foto); los olores de las calles cuando se pasa junto a un puesto de tacos, un canal o un viaducto; la sensación de cuando baja la temperatura del ambiente por la humedad natural de un parque público o una zona ecológica, entre otras reacciones que incrementan el sentido de rodar en grupo, en parte por las exaltaciones de la multitud. Como señala J. Spinney: “el espacio depende de los habitantes que lo habitan” (2007: 26).

En este punto se recordará que en la práctica ritual es importante la efusión social que se genera dentro de un sitio, sobre todo gracias a la participación corpórea (Collins, 2009: 81) y a los sentidos que se estimulan.





Caravana pasando por un desnivel Rodada a Plaza San Jacinto. 3 de julio de 2019

Foto tomada por Erick

Con esto último, se considera que el ciclismo es, ante todo, una práctica sensorial que, como menciona Spinney (2006) involucra “una experiencia encarnada que se siente en lugar de verse” (citado por Jungnickel y Aldred, 2014: 243). Por lo tanto, se vive la ciudad nocturna en un sentido plurisensorial, de modo que los sentidos del cuerpo funcionan como herramientas o formas de reconocimiento.

Con la cuestión sensitiva se reconoce también la temporalidad de la noche. Esto se distingue porque las calles están más vacías después de cierta hora (a partir de las 23 horas, aproximadamente). Así, los sonidos cambian según el tiempo y las zonas por donde se transite, por lo que desde la movilidad en bicicleta se modifica la forma en la que se percibe la ciudad. Por ejemplo, en el ciclismo hay “registros sonoros más amplios, (...) este paisaje sensorial produce una sensación distinta de y en la ciudad” (Jungnickel y Aldred, 2014: 239), que difiere de aquella que conocemos en la cotidianidad.

En cuanto al segundo punto sobre la reconfiguración del espacio, las avenidas de la Ciudad de México pueden considerarse como pistas, caminos o senderos

urbanos para los ciclistas nocturnos. Con esto se pone fin (al menos por un instante) a la dominación automovilística del espacio, si se considera la idea de *desviación* que propone Lefebvre (2013) y la de *reapropiación*, que a su vez involucra la creación un nuevo espacio ciclista.

Dado que es una transformación del espacio cotidiano, el acto de habitar se convierte en una experiencia diferenciada y alterna para percibir otro tipo de ciudad; así, surge el **espacio liminal**: un área fuera del tiempo en la que se trastocan los límites y los márgenes de la ciudad que diario se viven. Por lo tanto, ese mismo territorio, con las alteridades del habitar de los Bicitekas, genera un *espacio vivido* a partir de la apropiación extracotidiana de los ciclistas.

Las acciones que realiza el grupo son de un tono semejante al de una convivencia dentro un sitio fijo o una localidad cerrada, tales como beber, fumar, conversar, escuchar música, bromear y reírse con los otros, así como permanecer callado y contemplativo. Por eso es un lugar móvil en el que se conforma una parte de la vida urbana nocturna: “la existencia de ciudades también implica lugares y sitios centrales donde las personas se reúnen y ‘hacen ciudad’, es decir, áreas donde socializan y participan en intercambios de forma económica, cultural y afectivamente” (Göbel, 2019:20).

Como se expuso en el capítulo anterior, gracias a la convivencia, la compañía y la solidaridad que aflora dentro del grupo, existe una armonización entre el cuerpo, los afectos y la movilidad que aparece durante el trayecto, y que a su vez genera una unidad en sí misma (Aguilar, 2016), o bien, aquello que autores como Lee e Ingold (2006) llaman *embodiment*, a partir de la relación entre el yo y el entorno, “aun en su fugacidad” (Aguilar, 2016: 27).

## 2. Significado de los lugares visitados y transitados

*A veces, ciudades diferentes se suceden  
bajo el mismo suelo y bajo el mismo nombre,  
que nacen y mueren sin haberse conocido.*

ITALO CALVINO

Los lugares a los que se llega son muy diversos porque las rodadas cambian de destino en cada ocasión. Sin embargo, suelen ser plazas, camellones, parques, o estacionamientos; algunos particularmente agradables, otros desconocidos y misteriosos, pero interesantes en su mayoría por la novedad que representan para muchos de los participantes. Bajo estas consideraciones, se retoma la noción de Abilio Vergara: “La ciudad da placer porque se abre a la diversidad, la novedad, la sorpresa; no obstante, por ello mismo puede causar temor e incertidumbre” (2006: 150).

De hecho, al ser tan diferentes las rutas sobre las que se transita un extenso kilometraje, se observa a la ciudad desde distintos recorridos, por lo que se percibe la segregación de los lugares y las desigualdades socio-espaciales de la CDMX. Esto lo remarca también Christof A. Göbel (2019), cuando se refiere al espacio público como aquel que “se convierte en ‘escenario de condiciones sociales’ y con eso una expresión espacial de la desigualdad” (2019: 20).

Estos casos se observan desde la identidad que adquiere cada área de la ciudad a partir del acercamiento nocturno; por ejemplo: en la saturación de movimiento en ciertas zonas populares por la gran concentración de comercio informal (como en Taxqueña o Culhuacán); en la quietud de algunas zonas residenciales de la ciudad que, en algunas ocasiones, están rodeadas o cerca de áreas naturales (como Bosques de Echeagaray en Azcapotzalco o Jardines del Pedregal en Coyoacán); en el sonido del tren que pasa a media noche a un costado de la plaza central del municipio de Tlalnepantla; en la gente que espera fuera de los antros y bares mientras fuman y platican en la Roma, la Condesa e Insurgentes; en el sonido de la tierra cuando se rueda sobre terracería en el Estado de México; en el olor de la

ciudad perdida que se encuentra entre San Ángel y Barranca del Muerto; y en los múltiples contrastes que permiten reconocer las grandes diferencias que existen en una ciudad tan enorme y en su área metropolitana<sup>119</sup>. Así, desde su espacialidad se obtiene la experiencia sensitiva de rodar la noche urbana y conocerla para encontrarse dentro de ella (*embodiment*).

*Es importante descubrir una ciudad que todo el mundo cree, imagina... una ciudad que te dicen que es peligrosa, tú vives en una ciudad que te dicen que es fea, que tiene baches, que no se puede transitar, que tiene smog, (...) no se cansan de decirte que es de cierta forma negativa.*

*Cuando tú conoces una ciudad viva, de noche, con sus olores, con sus personajes, con sus luces, con sus ruidos, **entonces descubres que tú eres parte de esa ciudad que te negabas a descubrirla**. Cuando tú vas en el carro, cuando tomas una ruta muy directa para llegar a tu destino, te pierdes la oportunidad de encontrar parques, avenidas, calles, casas tan particulares que, si hubiera sido en transporte, nunca hubieras conocido.*

*Entonces el conocer tu ciudad es, para mí, lo que yo creo más importante cuando ruedas de noche: descubres una ciudad que pareciera dormida, pero no, es una ciudad que vive. Todo mundo cree que a las dos de la mañana es una ciudad que está tranquila, pero no, hay gente trabajando barriendo las calles, hay gente pintando las banquetas, hay gente que está por ahí pepenando la basura, hay gente que está cuidando, ves a policías, ves a vendedores ambulantes, pasamos por hospitales y ves a gente que está fuera del hospital que tiene alguna pena, o pasamos por algunos lugares que tienen comida. Esta ciudad da para muchos lados... y todo se resume en uno solo que es **conocerla** y que nadie te la cuenta, sino tú vivirla y por supuesto rodarla.*

Relato de entrevista a Ángel realizada el 30 de septiembre de 2019

Esta es una forma con la que adquirimos conocimientos sobre la ciudad nocturna, a partir de los lugares, encuentros y situaciones que sólo se perciben al viajar en

---

<sup>119</sup> Compartimos aquí un relato de Carlos Monsiváis (2009) sobre una de las avenidas más importantes de la Ciudad de México: "Debido en parte al polo magnético de Ciudad Universitaria, la avenida Insurgentes es el espejo desaforado del crecimiento capitalino, un emblema de la ciudad que ni termina ni comienza" (ídem: 209).

bicicleta, y de una manera distinta a la habitual que nos permite vivenciar la “aventura del asombro y la iniciación, el choque súbito e intrigante con otros modos de vida” (García Canclini, 1996: 24). Así también ocurre cuando se reimagina a la ciudad desde la experiencia ritual, y por la transición que experimentan quienes participan en el paseo. Por ello, se produce un *habitar liminal* durante el proceso de trance que transforma a la urbe en un espacio alterno al que se ve diariamente.

Las relaciones con los lugares son diferentes según quien las experimente y lo que signifique para cada uno, a partir de la manera en cómo se conocen los recintos, tanto en lo sensorial como en lo simbólico, por lo que cada representación tiene diferentes niveles de interpretación, a nivel social e individual. Como señala Alicia Lindón (2006) respecto a los significados que se le otorgan al espacio, o bien, a la *subjetividad espacial*: “las prácticas les dan significados a los lugares y los toman de éstos, y esos significados también se integran en los acervos de información espacial” (ídem: 378).

Por ello, se señala que la impresión que se obtiene de los lugares por los que se rueda o de los destinos a los que se llega, varía según los criterios de cada uno de los participantes, puesto que, aunque se encuentren dentro de la misma práctica, su contemplación y el significado que le dan a los espacios son totalmente subjetivos. Esto lo comenta Rodrigo Díaz (1998) con respecto a la experiencia ritual: “Cuando participan en una *performance* (refiriéndose también al ritual) no comparten necesariamente experiencias o significados comunes, sólo comparten su participación común en ella” (ídem: 39, paréntesis nuestros).

Así pues, la ciudad no sólo fue marcada por diversos acontecimientos históricos, sino que también ella misma marca historias, identidades y subjetividades, por lo que produce *espacios percibidos* desde todos sus rincones. De esta misma manera, se establecen diversas relaciones con los sitios, cuando se convierte en una “experiencia espacial que articula la aprehensión del mundo externo con el mundo interno del ser humano, y construye un tipo de vínculo con el lugar” (Lindón, 2006: 359).

Con lo anterior se hace referencia a que puede ser un lugar familiar o ajeno, un lugar de reconocimiento o desconocimiento, ya sea a partir de sus signos, pero también de sus historias, referencias, imaginarios, e incluso memorias. Así, se adquieren significados tanto colectivos como personales, los cuales dotan de identidad y se reconocen desde distintas experiencias y nociones parecidas, en relación con lo que evoca y simboliza un lugar. “Basta con una emoción, un recuerdo, tal vez una tontada para que el espacio, convertido en lugar, empiece a vivir” (Bailly, 1989:12).

Cuando el grupo de los Bicitekas llega a un sitio físico que, según sus características, se presta para diferentes formas de convivencia o de distribución de los subgrupos, se encuentran dinámicas, “intercambios sociales [espacio social], de las cargas emotivas, de las imágenes y los conceptos individuales, aunque de esencia social, que forjan nuestra representación del mundo sensible (...) [y que] contribuyen a conferirle sentido (*espacio vivido*, desde el análisis de H. Lefebvre)” (Di Meo, 1991a: 127; paréntesis nuestros, citado por Lindón, 2006: 382).

Por ejemplo, cuando se está en una explanada amplia, a veces los ciclistas suelen dar vueltas en ella; si están en un parque con muchas áreas verdes, los participantes se concentran mayoritariamente en el área de cemento mientras platican, fuman y beben; si hay puestos callejeros de comida en las cercanías, se ve a cierta cantidad de integrantes agrupándose en los sitios para consumir alimentos.

Es así como surgen diferentes formas de interacción con el lugar, y también múltiples maneras de relacionarse unos con otros, según las posibilidades que ofrezca el sitio destino. Por lo tanto, cada lugar propicia formas particulares de estar, de percibir y convivir con los otros a través de esos *espacios vividos* dentro de la ciudad y sus contrastes, ya que “el espacio de vida, junto con las relaciones sociales constituye el espacio social” (ídem).



Rodada a Santa María la Ribera. 10 de julio de 2019

Fotografía de la autora



Rodada a Culhuacán. 11 de septiembre de 2019

Foto de Ángel

### 3. ¿Qué dimensión cobra la ciudad a partir de los Paseos Nocturnos de los Bicitekas?

*Uno no vive en una ciudad  
sino en su descripción*

WALLACE STEVENS

Como ya se comentó, los Paseos Nocturnos “aprovechan” la extensión geográfica de una gran metrópoli, la cual transmite nociones sobre su territorio a partir de la relación diferenciada con él. Es decir, develan una ciudad que en otras prácticas no se percibe y, por lo tanto, la ciudad que se monta y se exhibe como escenario también es una *ciudad liminal*. Esto se logra debido a que los ciclistas se encuentran “abiertos al medio ambiente en un grado mucho mayor que los usuarios de automóviles y transporte público. Por esta razón, es probable que experimenten sentimientos, necesidades y responsabilidades distintivas relacionadas (...) con sus experiencias sensoriales” (Jungnickel y Aldred, 2014: 239).

Una cuestión importante es la dimensión geográfica de la urbe, puesto que cambia la noción de los kilómetros que se recorren durante la actividad. Como señala Ivona<sup>120</sup> en su experiencia dentro de diversos grupos ciclistas: “...son distancias que no alcanzabas a dimensionar que las pudieras hacer algún día, entonces como que vas viendo todo más cerca, (...) sí te va cambiando la perspectiva”.

También comenta Erick (uno de los guías), que “la ciudad se queda chica” cuando se realizan estos recorridos, ya que se transita por tantos lugares de una manera más rápida (que no quiere decir más veloz) a la que se suele imaginar. Cabe señalar que siete de las once personas entrevistadas externaron una sensación similar sobre las dimensiones de la ciudad, pues esta percepción de que disminuyen las distancias se establece por la relación que se entabla con la ciudad, a partir de la actividad ciclista en grupo. Por ejemplo, Torni comenta lo siguiente:

*En el carro se me hace enorme la ciudad, y en la bici se me hace bien chiquita,  
(...) en el carro no soporto cuando el Waze me dice: “su destino está a 8.2*

---

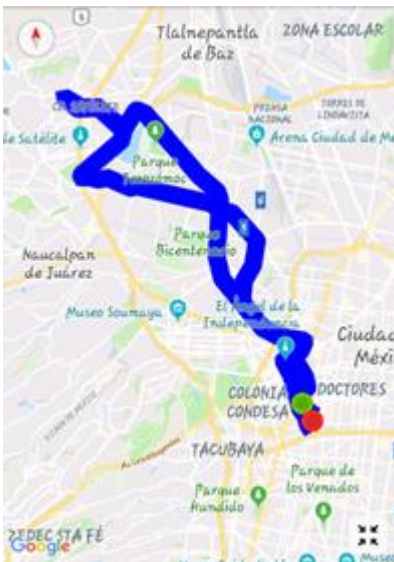
<sup>120</sup> Diseñadora gráfica de 47 años proveniente de la colonia Popotla.



*kilómetros, y estará usted en 53 minutos”. O sea, me hace un shock, ¿cómo voy a hacer 8 kilómetros en 53 minutos? (...) porque nosotros, a las doce, doce y cuarto, cuando son nuestros regresos, a veces estando en Xochimilco, hacemos una hora en bici. Y a ver, quiero que hagas eso de día en coche, nunca.*

Relato de entrevista realizada el 28 de septiembre de 2019

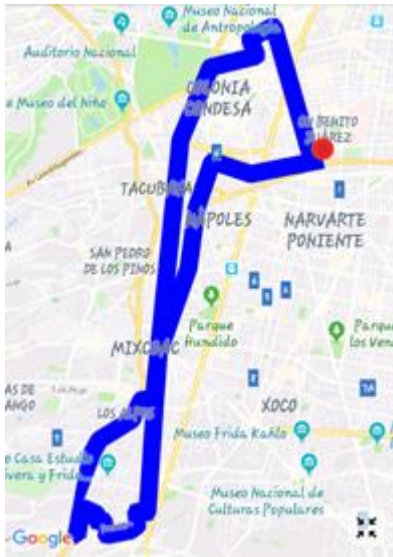
Para ejemplificar algunas de las distancias recorridas, se muestran los siguientes mapas de cuatro rodadas que se realizaron en diferentes direcciones:



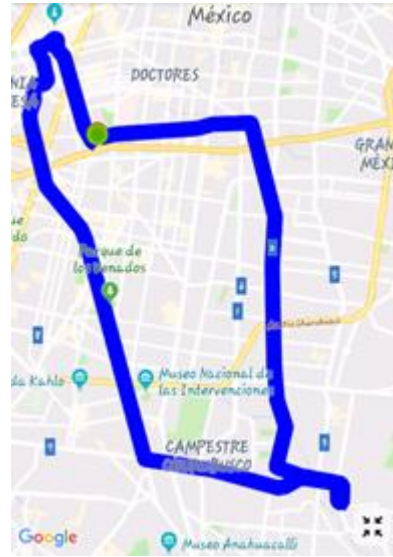
Rodada a Cd. Satélite  
26 de junio de 2019  
40.16 km



Rodada a Central de Abastos  
21 de agosto de 2019  
36.33 km



Rodada a Plaza San Jacinto  
3 de julio de 2019  
26.67 km



Rodada a Culhuacán  
11 de septiembre de 2019  
30.39 km

Los mapas fueron elaborados con la aplicación *Zeopoxa Ciclismo*, con un teléfono inteligente. Los puntos verdes y rojos se refieren al sitio de inicio y final de la rodada, lugar del cual se parte hacia el punto de reunión y al que se llega una vez que finaliza el recorrido.

Con estos mapas se muestra una extensa variedad de lugares por los que se transita y a los que se arriba, de manera que se determinan con exactitud las distancias reales que no se pueden calcular durante la rodada. Respecto a la sensación que se tiene de las distancias, comenta Augé (2009) sobre sus rodadas por París: “A quienes se arriesgan a utilizar la bicicleta por primera vez en la ciudad se les ofrece una experiencia inédita que les permite reevaluar las distancias” (pp. 65-66). A favor del presente estudio, se intercambia parte de la oración por la especificidad: *a quienes se arriesgan a rodar en grupo durante la noche por primera vez en la ciudad*, para expresar de qué manera que se genera una **experiencia urbana**<sup>121</sup>.

<sup>121</sup> De la misma forma, Aguilar (2016) plantea la idea de *experiencia urbana* con el caminar en la ciudad, y lo que coincide aquí, –razón por la que tomamos su referencia–, es la actividad en movimiento dentro de la urbe y las posibilidades de sociabilidad durante la práctica.

Así pues, con estas consideraciones se identifica el concepto de *espacio concebido* de Lefebvre, con el que nombra a las representaciones del espacio (2013: 97) a partir de planos, materiales abstractos o herramientas que lo ilustran; sobre todo, porque son recursos que permiten reconocer los trayectos que se recorren.

En un inicio, cuando se llega a un destino para que el grupo descanse, conviva, se alimente, y habite el lugar, se efectúa una apropiación según las necesidades del momento, sin atribuir significados de manera inmediata. Después de un tiempo indefinido se comienza a establecer una relación con el sitio, como explica Agnew (2005): los lugares “están entrelazados entre sí a través del espacio gracias al movimiento y a los vínculos que generan lugares como la constelación cambiante de compromisos humanos, capacidades y estrategias” (pág. 90).

Es decir, el lugar se instaura como un *espacio vivido*, a partir de la convivencia que se desarrolla entre las personas que lo ocupan por un breve periodo. Esto ocurre de manera casual porque el lugar por sí mismo no tiene ninguna carga simbólica sin los individuos que lo presencian<sup>122</sup>.



Rodada a La Raza 16 de octubre de 2019  
Fotografía tomada por la autora

---

<sup>122</sup> Hay que notar que el concepto de *espacio vivido* fue propuesto por Armand Frémont, quien lo desarrolla en su libro *La región: espace vécu* (1976). Por otro lado, Jacques Chevalier plantea que “La propuesta del espacio vivido no se limita a reconocer lugares frecuentados, definir itinerarios, situar al hombre-habitante en su cuadro familiar de existencia (...) sino focalizar la mirada en la relación con las representaciones (...) El espacio vivido es reivindicado como un espacio cargado de valores” (1974, citado por Lindón, 2006: 382).

Sin embargo, hay ocasiones en las que el lugar puede ser un *espacio percibido*, cuando tiene una carga simbólica y cultural en términos sociales, pero también cuando cobra sentido dentro de la subjetividad de algún individuo. Esto se ejemplifica con la rodada del 14 de agosto de 2019, hacia la plaza del Centro de Tlalpan, un lugar con una gran relevancia histórica y cultural, pero que además posee un significado personal a partir de las memorias individuales<sup>123</sup>.



Rodada al Centro de Tlalpan 14 de agosto de 2019

Fotografía tomada por la autora

Así pues, se produce un *espacio percibido* cuando los lugares evocan alguna anécdota o historia personal, por lo que la ciudad se manifiesta desde sus dimensiones simbólicas, tanto personales como colectivas, pero que constituyen una manera diferente de percibir sobre ruedas el entorno urbano nocturno. De esta manera, las variables como la memoria, los simbolismos y los significados,

---

<sup>123</sup> Este caso se atribuye a la experiencia de la autora.

producen la experiencia liminal, al *salir a rodar* por aquellas representaciones espaciales que producen una nueva ciudad.

Con respecto a la formulación de una experiencia individualizada, se recupera la idea del ritual que propone Rodrigo Díaz (1998):

El ritual ha configurado diferentes experiencias en los participantes, y de ahí distintas formas de relatar en qué consiste ese ritual, cómo ha sido vivido y qué significa. Tal vez exista una correcta interpretación y una feliz realización del ritual, pero no, sin duda, una correcta experiencia de él. (ídem: 315)

Por lo anterior, la práctica ritual produce conocimientos sobre una *ciudad subjetiva*, desde la realidad que involucra a todos los que la habitan o transitan y, a su vez, con lo que cada uno vive y experimenta sobre esa ciudad ordinaria que puede multiplicarse y transmutarse en otras distintas: la ciudad liminal de la noche.

#### **4. Noción del tiempo nocturno en el espacio público**

Durante los Paseos Nocturnos, la dimensión del tiempo se percibe de manera completamente distinta a la habitual, pues las diversas actividades que se realizan durante el trayecto la reconfiguran. De la misma manera, la noción de la distancia (de ida y vuelta) se trastoca, y tanto el kilometraje recorrido como el desgaste físico pasan a segundo término. Así, las personas ruedan sin saber que ya atravesaron varias colonias y dos o tres delegaciones, bajo la sensación de una ciudad relativamente vacía que parece achicarse por todos estos aspectos que se difuminan.

Recorrer la ciudad mientras se está dentro de un grupo, durante la noche, a mitad de semana y con una gran diversidad de rutas, cambia la idea de lo que entendemos con respecto a los conceptos de ciudad, dimensión, espacio y tiempo; sobre todo por las distinciones y contrastes que se observan cuando se transita el territorio urbano con premura, en algún medio de transporte, y con el único objetivo de llegar pronto o puntual a nuestro destino.

Como bien apunta Néstor García Canclini (1996), los viajeros que transitan la ciudad en algún automóvil, camión o metro, “atraviesan zonas que no conocen sino desde la distancia y la fugacidad del vehículo que los traslada” (ídem: 24). De ahí la diferencia de una actividad que propone la posibilidad de experimentar la urbe nocturna como una forma de vivir una *realidad aparte*, o como el ofrecimiento de otra alternativa de vida (Arreola, 1990).

Percibir el espacio urbano desde las rodadas y mantenerse tan próximo y abierto a la naturaleza del entorno (ya sea un escenario con vegetación o puro concreto), nos hace apreciar la diferencia entre permanecer en una burbuja aislada como el automóvil, el metro o el autobús; en contraste con el contacto directo que permite la bicicleta con las avenidas y sus alrededores, como una *inmersión* en la ciudad que envuelve al contingente y le da conocimiento de una parte de la magnitud urbana mientras se trasladan con entusiasmo, a manera de juego, como si fuera la fiesta de una comunidad rodante.

Por todos estos cambios y resignificaciones, se descubre una metrópoli que parecía dormida, después de trazar una historia sobre ruedas y de transformar el espacio nocturno para despertar a la ciudad desde su estado “más quieto”, pues, en este caso, se convierte en el más activo.

Existen dos transformaciones importantes a partir de la transición en esta práctica ritual: el trance individual que vive cada uno desde su propia experiencia, sentidos, cuerpo, significados y memorias; y el trance de la ciudad que se aprecia, se devela y se monta con nuevas atmósferas. Así pues, la experiencia liminal origina dichas transformaciones, esos estados de transición que tocan o incluso traspasan los márgenes de la ciudad y del individuo.

La experiencia liminal se posibilita durante las rodadas nocturnas, debido a la contemplación, la sensibilización del ambiente y del cuerpo, la meditación y al *Flow*, sobre todo porque la noche y la ciudad predisponen estos elementos dentro del tiempo y el espacio que siempre se recorre y habita desde ángulos convencionales.

El tiempo, otra de las propiedades del ritual que se explicó al principio, se flexibiliza para acoplarse a los ritmos fluctuantes e inadvertidos de las rodadas: la actividad tiene un comienzo y un final, pero dentro de su transcurso aparecen los márgenes, los estados de transición, la liminalidad de la acción y todo lo que esta ofrece a la experiencia de la noche.

## **5. Noción de la noche urbana a través de los Paseos Nocturnos**

*La ciudad está hecha para ser vista.*

MARC AUGÉ

El tiempo nocturno de la ciudad puede vivirse de infinitas maneras, sea de modo estático o en movimiento, en un espacio abierto o cerrado, en solitario o en grupo. Sin embargo, aún con todas estas formas existen aspectos de la noche que van más allá de las impresiones cotidianas, y que a primera vista no identificamos.

La ventaja que se obtiene al explorar una actividad de esta índole como los Paseos Nocturnos de los Bicitekas, resalta una noche que, de alguna forma, permanece desconocida e inexplorada en nuestras vidas. Esto se visualiza gracias a los diversos testimonios de algunos de los paseantes que, desde distintos lugares, comparten su noción de la noche.

Algunas de las características de la ciudad que aparecen en los relatos, son las actividades u oficios que hay en un determinado horario, o bien, ese aspecto de la vida urbana que nunca se detiene y que hace funcionar a la ciudad. Para esto último se recurrirá al concepto de *ciudades 24 horas*, el cual hace referencia a cuando la ciudad permanece despierta y con una constante actividad social y económica.

Se recordará que la noche es ese tiempo diferenciado que inevitablemente se presenta en nuestras vidas, y que además llega acompañada de diversos sentimientos, emociones o sensaciones que permanecen dormidas durante el día (Arreola, 1990). De igual manera, es ese periodo de trance en el que surge un

mundo alterno, mágico y misterioso, que ofrece la posibilidad de ver diferente el entorno que habitamos y rodamos<sup>124</sup>:

La búsqueda de mecanismos para romper la cotidianidad hace que la subjetividad se convierta en una visión objetiva de las cosas vividas en largas caminatas a través de la noche, buscando pasar ‘emociones fuertes’” (idem: 56)

Tom Dieusaert (uno de los precursores que ya se consultó), habla de esa ciudad de noche como “una promesa de lo que puede ser en el día”, y agrega que “es como la ciudad del domingo en la mañana: donde se ve (...) diferente a la de otro día de la semana”, pues durante estos tiempos rutinarios la gente realiza sus prácticas u oficios<sup>125</sup>.

De noche la ciudad se vacía de automóviles, por lo tanto, la movilidad es más fluida para los ciclistas. Sin embargo, no sólo da una sensación proxémica de las lejanías, sino también una idea del desplazamiento infinito ligado a una extensa libertad corporal, espacial y sensorial; sobre todo porque pareciera que la noche no tiene límites, mucho menos para ser recorrida.

Dicho lo anterior, se perciben algunas de las sensaciones corporales que se encuentran en los recorridos, y que aparecen particularmente porque no hay tanto barullo urbano, confluencia de automóviles o iluminación solar:

*...durante la noche hay más frescura, parece que vas mucho más rápido, parece que estás volando. (...) te da la sensación de estar solo en el mundo. Es una energía muy linda, ves las cosas de otra forma. Es otra ciudad.*

Relato de entrevista de Tom Dieusaert

Pero, ¿cuál es esa “otra ciudad” que se escenifica en estos Paseos Nocturnos? Una de las características que comentan los ciclistas es la seguridad de la noche, por más paradójico que suene al hablar de la Ciudad de México. Así, se exalta lo que han aprendido al rodar en el espacio nocturno, y de los lugares y caminos que se conocen en cada trayecto. Esto no sólo da un mayor conocimiento espacial de la

---

<sup>124</sup> Además de que muchas sensaciones cambian a partir de cómo se encuentran los ritmos circadianos de nuestro cuerpo.

<sup>125</sup> Relatos de Tom Dieusaert, entrevista realizada el 2 de septiembre de 2019.



ciudad, sino que también ayuda a identificar las características que tiene cada zona, área o colonia de la urbe, para saber dónde hay más o menos gente, dónde hay mayor comercio nocturno, dónde está más solitario, o qué se puede encontrar a ciertas horas dentro de la vida nocturna de la ciudad.

Por otro lado, también hablan de una ciudad más segura al referirse a la disminución del riesgo de tener un accidente, ya que se reduce la presencia de los automóviles, lo que propicia las condiciones óptimas para rodar de noche (tal cual se ha hecho durante los últimos veinte años).

Así, la noche ofrece un modo particular de conocer la ciudad, y que se da gracias a que la dinámica es en realidad un paseo para disfrutar un trayecto, y no una carrera o una necesidad por llegar con urgencia a algún destino<sup>126</sup>.

*La ciudad es hermosa de noche, puedes admirar mejor los edificios, las esculturas, las calles, qué detalles hay... porque no los ves tanto en el día, entonces ves con más detalle cada parte que tú visitas.*

Relato de entrevista a Angie, realizada el 5 de octubre de 2019

Lo que resalta Angie es la oportunidad de reconocer esa ciudad que nos rodea y que la mayoría de ocasiones pasa desapercibida, sobre todo, porque las vialidades y los sitios se conocen cuando están más vacíos, con las huellas que deja el día y los registros de memorias pasadas que conforman el aura de un territorio.

Gracias a la observación participante durante el trabajo de campo, se ubicaron diversas dinámicas de la noche que no eran tan conocidas o familiares, puesto que son cosas que sólo pasan de noche, y que por ello cobran otra dimensión. Algunos ciclistas comentan que con esta actividad se puede ver cómo trabaja, funciona y se sostiene la ciudad nocturna:

---

<sup>126</sup> J. Spinney dice que “no puede haber caminos sin lugares y viceversa. El destino sólo puede ser entendido por el trayecto para llegar a él (...) los trayectos son espacios de transición, también son lugares significativos.” (2007: 26-27).

*...ese movimiento por la ciudad de noche (...) son horas que no ves en el día... son cosas que solamente pasan en la noche, (...) empiezas a ver cómo la gente barre las calles, por ejemplo, o que pasas por un mercado y ves cómo están bajando toda la comida (...) como que aprovechan la noche ya que no hay tanto tráfico. (...) Ves cosas que solamente pasan en la noche, como lo que es la vida nocturna en ciertas colonias. Por ejemplo, me ha tocado ver hasta peleas en la noche, desde el borrachito hasta el fiestero, las discotecas que hasta yo no sabía que existían y he regresado a visitar (...) y también ves cómo la gente se refugia en la noche con pedazos de cartón y a toda la gente que duerme a la intemperie.*

Relato de Fistix de entrevista realizada el 7 de septiembre de 2019

Este testimonio remarca la idea de aprovechar lo que sucede en el espacio nocturno, como la poca afluencia de autos, la oportunidad de salir a fiestas o discotecas, o la desocupación social que hace resaltar la pobreza de las calles. Por ejemplo, en compañía de Fistix, se atestiguó durante el regreso de una rodada (después de la media noche), a un grupo de aproximadamente ocho jóvenes que caminaban sobre la avenida Paseo de la Reforma (muy cerca de la colonia Tepito), y que inhalaban trapos mojados con Thinner, o como se le suele llamar, “la mona”. Respecto a este punto, cabe señalar que la noche también es ese espacio en el cual se revelan los personajes ocultos, como la gente sin techo, los vagabundos o las pandillas de delincuentes. Para ellos, la noche es el escenario oscuro que los protege, los esconde o, incluso, que los libera.

Por otro lado, a partir de la siguiente observación de Ángel, se visualizan aquellas transformaciones que suceden en el espacio urbano durante la noche, vistas como una mutación de la ciudad viva, así como las presencias que son esenciales para el funcionamiento de la metrópoli:

*Ahora entiendo mucho más las actividades que hace la gente de noche. O sea, es maravilloso como tú un día ves el Circuito Interior de una forma y al otro día ya lo ves con las líneas pintadas de en medio, (...) de repente vamos por una vialidad y nos dividen porque hubo un accidente ahí adelante. Entonces esta ciudad de noche está viva. Y, sobre todo, como lo decía, los personajes que*

*envuelven la ciudad de noche, los que recogen la basura, los pepenadores, los que limpian los graffitis... es una ciudad que nunca duerme. Los miércoles hay cabarés en ciertas partes, ya están ahí abiertos. O, por ejemplo, cuando pasamos por una zona roja, un Sullivan o Alvarado y vemos filas de carros, cuando tú crees que no hay tránsito, pero ya sabemos qué están viendo. Entonces es una ciudad que a mí me complementó doce horas que yo no conocía... es una parte de la ciudad que no duerme, es una ciudad muy viva.*

Relato de entrevista a Ángel realizada el 30 de septiembre de 2019

De la misma manera, el músico David Byrne comparte que, para él, ir en bicicleta es:

*...ver las calles desde un punto de vista cercano a los peatones, los vendedores y los escaparates, combinado con el hecho de moverse por ahí sin sentirse totalmente divorciado de la vida de la calle, es un puro placer. Observar y participar de la vida de una ciudad, incluso para una persona reticente y tímida como yo, es uno de los grandes placeres que se pueden experimentar. Ser una criatura social: eso forma parte de lo que significa ser humano. (2017: 333-334)*

Aquí cabe preguntarse: ¿cuántas cosas que suceden en la noche, en el espacio público o privado, en lo oculto o en lo manifiesto, sostienen a la ciudad nocturna para ser el esqueleto urbano que se mueve permanentemente? Mucho de lo que se observa de noche en estos lugares o en aquellos que no se han visitado, se conoce gracias a la movilidad en bicicleta, a ese desplazamiento que se expone para que el cuerpo perceptivo se empape de todo lo que acontece.

A partir de los relatos anteriores y de las reflexiones de algunos participantes, se advierte que la noche se escapa de la idea convencional que popularmente se tiene sobre ella, por ejemplo, cuando se piensa que es el tiempo para “vivir la vida loca”<sup>127</sup>. De esta manera, se podrían encontrar otras noches alternas, con otras actividades que no han sido estudiadas y que valdría la pena explorar en un futuro.

Conforme a los aspectos anteriores, se puede afirmar que la Ciudad de México siempre tendrá movimiento y actividades que no se detendrán, y que por ello se

---

<sup>127</sup> Palabras de “el Negro”, durante la entrevista realizada el 12 de diciembre de 2019.

habla de ella como una de las *ciudades 24 horas*: aquellas urbes con una infraestructura nocturna<sup>128</sup> que se vitalizan con servicios y lugares de entretenimiento, deporte, cultura y atracciones turísticas, incluso con bibliotecas, industrias creativas y transporte público<sup>129</sup>, ya sean para trabajar o disfrutarse (Seijas, 2017). Por lo mismo, Bolaños-Briceño y Ariza-Marin indican que las *ciudades 24 horas* son aquellas en las que se hace “uso mixto del suelo en horas nocturnas, que incorpora la proximidad de sectores comerciales, residenciales y de entretenimiento en los centros de la ciudad” (2017: 128).

El hecho de que exista esta característica en las ciudades (particularmente en la Ciudad de México), favorece en gran medida al ciclismo nocturno, ya que les posibilita a los participantes el acceso a casi cualquier cosa que deseen, ya sea rodar los espacios abiertos por un momento, y después elegir un sitio para alimentarse, o incluso visitar algún lugar de entretenimiento.

“Cualquier lugar es bueno para rodar”, comenta Angie respecto a los múltiples lugares que explora cuando sale a andar en bicicleta durante la noche. En cada trayecto, por más distinto que sea, ella encuentra algún punto positivo para trasladarse en él, ya sea porque tiene muy buen asfalto, porque está cerca de establecimientos para tomar un café, o porque tiene vistas sumamente agradables; pero también porque la ciudad permite la existencia de los lugares que son *de 24 horas*:

*...entonces puedes pasar a la hora que tú quieras y no pasa nada, (...) eso es muy chido para nosotros los ciclistas, porque depende de la rodada, puedes terminar cansado y con hambre y ya vas a ciertos lugares... (que siempre estarán disponibles y abiertos).*

Relato de entrevista a Angie

Con esto se define una ciudad que nunca duerme y se monta de manera distinta a la que se muestra durante el día, de manera que estos viajes “ofrecen la posibilidad

---

<sup>128</sup> Concepto mencionado por Andreina Seijas en una entrevista para la revista Vogue, refiriéndose al “hardware” como el elemento que sostiene a la ciudad nocturna. Véase la entrevista en: <https://www.vogue.mx/estilo-de-vida/articulo/ciudades-nocturnas-que-son-andreina-seijas>

<sup>129</sup> Extraído del *Manifiesto de Ciudades Nocturnas. América Latina* (2018).

de conocer lo que trasciende nuestro entorno habitual y experimentar que la urbe sigue siempre más allá” (García Canclini, 1996: 31). Así, la noche no implica la suspensión de las actividades urbanas, sino el despertar de otras que muestran a la urbe nocturna para habitarla y recorrerla. Finalmente, se observa que la noción de la noche y el conocimiento que tienen de ella los ciclistas urbanos, transforma a la ciudad nocturna en una alterna que siempre está, pero apenas se comienza a mirar.

## 6. Transgresión nocturna

*México es el lugar donde ocurre lo que no se ve.*

*Así presenciamos delirantes danzas invisibles.*

*Tal vez nuestra historia esté protagonizada*

*por fantasmas o muertos*

*que encima se deslindan*

*de cualquier responsabilidad.*

*Lo que ves no es lo que está pasando.*

*Es maravillosa la manera de escapar*

*en la que nos hallamos inmersos*

DANIELA TARAZONA

Ya que se ha visto cómo se comporta la noche urbana desde diversas aristas como la producción, la apropiación y el significado de los espacios, así como la noción del tiempo y de la noche, se debe remarcar que dentro de esta práctica sobre el espacio público y con la sociabilidad del grupo, se encuentran distintas acciones que se clasifican como transgresoras por diversas circunstancias: romper con las normativas de la noche desde las convenciones de género, ejercer una actividad que sale de la cotidianidad, y los comportamientos sociales (algunos ilícitos) como el consumo de marihuana y alcohol en las calles de la ciudad.

### **a) Género: mujeres en la calle de noche**

Como ya se comentó, la presencia de la mujer en la noche aún es “mal vista” desde múltiples criterios y contextos socio-temporales, sobre todo por la persistencia de las convenciones sociales que establecen que la libertad del sector femenino debe permanecer más restringida para su seguridad, lo que sólo es posible delimitando su espacio al hogar<sup>130</sup> y en determinado horario. De esta manera, la calle se convierte en “un dominio usado con libertad sólo por los hombres y controlado por ellos” (Delgado, 2007: 225). Así se construye el dominio patriarcal en la mayoría de los espacios sociales.

Desde este punto de vista, percibir a una mujer *de* la calle (si se considera que no sólo está *en* las vialidades, sino que también produce presencia dentro de ellas), no equivale a pensar en “la versión en femenino del *hombre de la calle*, sino más bien su inversión, su negatividad. De entrada, mujer de la calle significa sencillamente ‘prostituta’” (ídem: 226). A partir de esta idea, surgen algunos prejuicios ante el hecho de que una porción del sector femenino produce una relación con el espacio exterior, como en este caso en el que se ejerce una actividad con el cuerpo y en movimiento que evidencia cierta exposición.

Culturalmente se piensa que el hombre es el que se arriesga ante lo desconocido, lo inesperado y lo inseguro; que “es aquel que se entrega, por así decirlo, a *lo público*” (ídem), pero, ¿acaso las mujeres no pueden tomar todos los riesgos que deseen hasta donde su voluntad o sus propios límites les permitan?, ¿está prohibido experimentar el riesgo (con responsabilidad), para aquellas que quieran explotar o descubrir sus capacidades?, ¿una mujer no tiene derecho a la aventura? Como lo comenta Silvisabel, hay prioridades que se encuentran en la ciudad de noche que no están presentes durante el día:

---

<sup>130</sup> A las mujeres, desde que son niñas, se les educa sobre el cuidado permanente que deben de tener en el espacio público y, por ende, se les interioriza una vulnerabilidad estructural en su persona a causa de su género: “Décadas después de la revolución contracultural, las niñas y las adolescentes siguen recibiendo una educación sexista, entre cuyos mensajes están los que le inculcan un temor reverencial ante lo que se extiende más allá de la puerta de sus casas, donde aguardan peligros mucho peores para ellas que los que amenazan a los niños varones” (Delgado, 2007: 237).

...la neta me gusta más andar en bici de madrugada porque no hay tanta gente, (...) hasta las veces que he salido... [a las] cuatro de la mañana, aunque sé que está 'más peligroso' por ser de noche, me gusta más, porque no hay nadie.

Relato de entrevista realizada el 5 de noviembre de 2019

Con esto se detecta una especie de *desviación* del comportamiento femenino, que no corresponde con la norma social establecida en ciertos lugares públicos, por lo que se nombra a esos espacios como *heterotopías* (Foucault, 1967). Por convención, se establece que el espacio en un tiempo nocturno determinado no es apto para algunos sectores de la población; sin embargo, el ciclismo nocturno es un gran ejemplo de la ruptura con las ideas caducas sobre lo femenino y su resguardo nocturno.

En algunos relatos coloquiales de las generaciones que migraron hacia las ciudades, se habla de las mujeres que encuentran mayores oportunidades en la experiencia urbana que en el campo, ya que se liberan de paradigmas demasiado conservadores, con los que se establecen las convenciones sobre salir solas y de noche. La ciudad, a pesar de sus inconvenientes y desigualdades, permite observar de otra manera la relación con el espacio geográfico y social, que a su vez invita a transformar diversas actividades reprimidas y atadas a “lo tradicional”, mientras pone en disputa lo público y lo privado como una *ciudad heterotópica*<sup>131</sup>. Delgado lo puntualiza de la siguiente manera:

...la vida en la calle es el proscenio natural para la emancipación, la redefinición y el cambio. Los espacios abiertos de las ciudades son ya, ahora mismo, ese escenario que ampara y excita la comunicación humana, los contrabandismos culturales en todas direcciones, la generación de las redes solidarias. (ídem: 260)

Sin embargo, la ciudad construida bajo la imposición de criterios y reglas de la normativa patriarcal, coloca al género femenino en una constante lucha que no sólo exige seguridad durante su “visita” transgresiva al espacio público nocturno, sino

---

<sup>131</sup> Le agradezco mucho a Anabel Robles Rodríguez por la sugerencia de nombrar a la ciudad con este concepto de M. Foucault.

que también reivindica su deseo de formar parte de él, para establecer otro tipo de relación en la que sea del dominio común, o “lo que Hannah Arendt había llamado ‘el derecho de presencia’, es decir derecho de todos y todas a acceder y disfrutar de lo que es de todos y todas, (...) que se adquiere por el mero hecho de *estar ahí*” (ídem: 260).

En este caso, aunque existen ocasiones en las que las mujeres llegan a ser acosadas por algunos participantes, hay quienes continúan asistiendo a la actividad, ya sea solas o acompañadas, pues se oponen a desistir de las rodadas y del trance liberador que trasgrede los sesgos de género.

## **b) Salir de la cotidianidad**

*A veces, nuestra existencia nos pesa.  
Nos gustaría liberarnos,  
aunque sólo fuera por un instante,  
de las necesidades que esta conlleva.  
Darnos en cierto modo unas vacaciones  
de nosotros mismos para recobrar el aliento,  
para descansar.*

DAVID LE BRETON

Desde el momento en el que se plantea la idea de hacer una rodada de noche a mitad de semana, se rompe con cierto orden de la vida cotidiana para muchos de los que viven en la ciudad. Por su propia temporalidad, esta actividad presenta elementos que son comunes en los espacios de ocio: música, drogas y alcohol; por lo que también se considera a las rodadas como un lugar en el que se produce *la fiesta*, en este caso, una fiesta rodante.

Así pues, esta noción de fiesta involucra el espacio necesario para distraerse y “salirse un momento de sí mismo”, o para efectuar una *desaprehensión del yo* por



el estado liminal de la práctica, que rompe momentáneamente con el orden cotidiano para disfrutar de todo lo que propicia este espacio festivo:

Una fiesta es un exceso permitido y hasta ordenado, una violación solemne de una prohibición. Pero el exceso no depende del alegre estado de ánimo de los hombres, nacido de una prescripción determinada, sino que reposa en la naturaleza misma de la fiesta, y la alegría es producida por la libertad de realizar lo que en tiempos normales se halla rigurosamente prohibido. (Freud, 1991:142)

Cuando se entra en la dinámica de los Paseos Nocturnos, se ingresa a una atmósfera que aparentemente se abstrae de la ciudad, pero que, paradójicamente, sigue dentro de ella y logra un desprendimiento a partir de lo que la misma urbe ofrece desde su movilidad y espacialidad. Así, las ruedas se asemejan a las aletas con la que se nada dentro del océano urbano, el cual ofrece la posibilidad de vivenciar la extensión del ser (individual y colectivo), que emerge desde la desapehensión de uno mismo, para mutar en consonancia con la noche y la oscuridad que también se ilumina con otras especies.

Este efecto se ve como una pausa de la vida “normal” o, pensándolo desde el concepto de juego, “como un *intermezzo* en la vida cotidiana, como ocupación en tiempo de recreo y para recreo” (Huizinga, 2007: 22); el cual es necesario para la vitalidad humana. Por ello, se observa la conformación de una parte de ese esqueleto de la vida que sostiene todo lo que somos y hacemos, para seguir en ese *habitus* al que siempre se regresa, y en el que inevitablemente se tiene que actuar para ser y estar. Es así como la transgresión de la vida cotidiana se vuelve indispensable para complementar la existencia y crear un espacio de liberación en el que uno puede tomarse un respiro.

### **c) Transgresión en el espacio público nocturno**

A partir de la gran variedad de rodadas que existen, se ha visto que el espacio público, como un lugar que permite el encuentro entre sujetos heterogéneos, además de ser abierto y flexible (Giglia, 2012: 19), se mantiene en perpetuo cambio; por lo tanto, así sus dinámicas se diversifican.

En septiembre de 2019 hubo una rodada al segundo piso del Periférico, la cual expuso la vulnerabilidad de las reglas del espacio urbano; pues originalmente está prohibido (por cuestiones de seguridad), que los ciclistas rueden en la avenida. Sin embargo, como la policía de tránsito y la Secretaría de Seguridad Pública están al tanto de las rodadas de los Bicitekas desde hace ya varios años, acompañan a la multitud de ciclistas durante todo su trayecto. Por lo tanto, existe una *transgresión deliberada*, incluso cuando la policía bloqueó el segundo piso por seguridad de los ciclistas, para que no hubiera riesgo de algún accidente con los automóviles. Esta es una medida con la que la autoridad controla y vigila el tránsito para *regresar al orden*.



Rodada al Segundo Piso de periférico. 9 de octubre de 2019

Fotografía de la autora

De la misma manera, rodar mientras se consume alcohol y marihuana pone en duda la normatividad del espacio público, pues el encubrimiento que ofrece la multitud permite su transgresión. Así pues, sucede que la caravana se convierte en una especie de refugio para ocultarse y realizar diversas *fechorías*, mientras persiste el anonimato. Con esto se ejemplifica el análisis que hace Lindón (2006) sobre los aportes de Yi-Fu Tuan (1977) con respecto al espacio: aquel que “representa la apertura, la falta de límites, la extensión, la movilidad y en última instancia ‘la

libertad' entendida como el horizonte espacial abierto hacia lo desconocido" (Lindón, 2006: 378).

Precisamente aparece aquella libertad que transgrede diversos límites, al poner en entredicho la dinámica de la ciudad y generar una disputa entre las reglas establecidas, tanto de un espacio físico (las vialidades), como de un espacio móvil que se produce por un cuerpo rodante. En este caso, hallamos una *heterotopía* porque el espacio público se presta para funciones distintas y vulnera el orden habitual de la ciudad, gracias a un grupo social organizado y en movimiento que interacciona con el territorio urbano.

De esta manera, "la *heterotopía* tiene el poder de yuxtaponer en un solo lugar real múltiples espacios, múltiples emplazamientos que son en sí mismos incompatibles" (Foucault, 1967: 5), aunque sólo sea por un breve momento. Así pues, el paso fugaz de la caravana por el circuito vial se convierte en una transgresión efímera que no por ello es menos significativa.

### **Conclusiones**

La ciudad está hecha por las personas que la producen, pero cada ser humano o grupo social decide, en algunos casos y cuando es posible, cómo habitarla y cómo "confrontarse con las dimensiones y complejidad de la metrópoli" (García Canclini, 1996: 36). Esto se observa a través de los diversos espacios que se generan en el universo urbano de la Ciudad de México; aquella que ha sido partícipe de la globalización, y en la que se ha implementado el "desarrollo capitalista" que repercute en los ámbitos sociales y territoriales.

Con el análisis del presente capítulo, se observa que los espacios que dan vida y forma a una ciudad global específica, son a la vez un proceso que, dentro del caso de estudio, produce una actividad ritual debido a la interrelación social y cultural. Al retomar las ideas de Milton Santos (1990), se reconoce que el espacio no sólo es producto de la sociedad, sino productor de la misma; y que es a partir de ahí de donde se genera la situación liminal de los Bicitekas, por medio de las heterotopías, nociones y transgresiones.

Todos los elementos que componen a la noche son parte del mundo ciudadano, que no sólo no aparecen durante el día, sino por toda una multiplicidad de condiciones insospechadas, así como por todos los fenómenos, las sensaciones y las experiencias que evocan el mundo nocturno dentro de una gran ciudad con tantas diferencias.

Los espacios sociales, físicos, móviles y todos los que se producen en el tiempo nocturno, no son más que los latidos del corazón urbano que mueve toda la vida de una ciudad. Si no fuera por aquellas interacciones sociales, en cualquier temporalidad, en cualquier geografía y, de cualquier manera, no se produciría la urbe rodada, vista y explorada dentro de sus infinitos rincones que no terminan de conocerse, aun con las inevitables intervenciones con las que cada quien pueda participar o modificarla.

Se ha visto que la ciudad tiene múltiples aristas, actitudes, humores, géneros, sonidos, olores, tonalidades y ambientes; así como todos aquellos aspectos de los que está conformado el ser humano. Desde sus expresiones masivas (como los conjuntos sociales), se crean ciudades particulares con infinitas personalidades, las cuales proyectan los escenarios globales que dan la cara de una supuesta realidad que, por más inmensa o minúscula que se perciba, es la que habitamos en todo momento, y que en muchas ocasiones pasa inadvertida.

En estos casos, lo que surge es un nuevo estado para ser y estar en la noche, para aparecer y desaparecer al mismo tiempo, para desplazarse e integrarse a la luz de la oscuridad nocturna, dejándose intervenir por lo que concede y evoca. La noche liminal permite imaginar una clase diferente de ciudad, con la distorsión de las nociones, distancias, tiempos y desplazamientos que logran conducirnos a una nueva ciudad nocturna que siempre estuvo a nuestro alcance, pero que no ha sido tan reconocida en los espacios que transitamos y habitamos cotidianamente.

## Conclusiones: Trazando la liminalidad

*La vida humana es tan breve  
que la noche se demora en su fondo;  
y por eso morimos.*

PASCAL QUIGNARD

Después de un largo recorrido por la ciudad nocturna a través de extensos viajes, rodando junto con diversas compañías y trazando las avenidas de una gran urbe, la noche no ha dejado de tener sus misterios ocultos que merecen ser visibilizados.

Como se ha manifestado, además de los temas convencionales sobre los que ya se ha estudiado y escrito, existen muchas otras actividades nocturnas que permanecen en el mundo de lo desconocido. Por ello, vale la pena continuar el trazo de esas liminalidades para trascender los límites de lo convencional, dentro de una línea de investigación como la de los estudios de la noche, en la que se puedan encontrar ambientes y prácticas sociales por medio de largas y persistentes búsquedas como la que exponemos aquí.

En una ciudad como la capital mexicana, estamos habituados a movernos y desplazarnos de múltiples formas, a captar la urbe como una inmensidad que devora y es devorada, y a vivir la noche urbana como un periodo de la alteridad. Por ello, los Paseos Nocturnos de los Bicitekas son un detonador para conocer otra de las formas de vivenciar la ciudad nocturna, así como para dimensionar una urbe diferente a la habitual a partir de nuestra experiencia corporal y sensorial. Así, al verla, escucharla, olerla y rodarla nos apropiamos de ella por medio de todas las herramientas del cuerpo humano, así como a través de las posibilidades que ofrece un espacio urbano.

Notemos que gracias a todo lo que posibilita la corporeidad de los individuos, el ambiente físico de una ciudad y los ciclos nocturnos, se encuentran nuevas formas de vida social y territorial en las zonas que habitamos. En esta actividad urbana, en la que se maniobró con el cuerpo para rodar sobre calles y avenidas, se generó un conocimiento con la bicicleta, tanto de lo corpóreo como de la metrópoli.

Por ello, la noción de la noche nos brinda una forma de imaginar una ciudad a partir de vivirla desde el exterior, a través del movimiento y en colectivo. Como dice Alan Blum (2003): la noche transparenta el poder de la urbanidad (p. 145).

### **Retomando la noche personal**

El hecho de haberme adentrado a un grupo social con sus propios códigos, conocimientos e intereses en común, me reveló una forma muy particular de dimensionar la noche al conocer hechos, interrogantes y sensaciones que jamás imaginé conocer al elegir el tema y al estructurar el objeto de estudio.

De esta manera, en los tiempos del cierre de esta investigación (octubre de 2020), me di cuenta de algunas inquietudes que estuvieron presentes durante todo el proyecto, y de que, como bien dice Onésimo Rodríguez (2017), es necesario “revisar y analizar de manera sistemática nuestro comportamiento en campo (incluso las situaciones consideradas triviales)” (p. 54), como aquellas que acontecen de manera inesperada, no solamente durante las dinámicas que se estudian, sino desde la situación interna que se genera durante la vivencia compartida con los sujetos informantes-colaboradores y el grupo.

Esta práctica ciclista no sólo fue parte de una amplia investigación social para cumplir el requisito de la Maestría en Ciencias Sociales y Humanidades, sino que además trascendió los límites entre lo profesional y lo personal, para lograr convertirse en una actividad que impregnó a mi persona y le enseñó a mi cuerpo nuevas formas de habitarlo y movilizarlo en un periodo en el que podría estar dormido. En este mundo social nocturno me convertí en amiga y participante de un grupo ciclista con experiencias particulares; sin embargo, a pesar de nuestra cercanía, procuré mantener una distancia que me permitiera conservar la objetividad, para no caer en idealizaciones que cegaran o atrofiaran la observación de los sujetos y del objeto de estudio. Espero haberlo logrado.

Es interesante notar hasta qué punto se alcanza una relación personal con el grupo de estudio, y en qué momento se transforman las barreras que ponen en juego los

afectos y las emociones. En mi caso, los Bicitekas me enseñaron un mundo urbano que no conocía y que me hizo entender el entorno para comenzar a cambiar mis puntos de vista, o bien, para ponerlos en duda y aprender tanto de lo que me mostraban, como de lo que surge durante la convivencia (ya sea agradable o incómoda), y de la infinidad de retos que aparecen en el camino.

Sin ignorar la inseguridad que se vive actualmente en la Ciudad de México, prevalecieron la compañía y la solidaridad del grupo, pues adquieren una gran relevancia dentro del contexto nocturno, ante el ineludible riesgo en el que nos encontramos todos los participantes, ya que por más amigable que sea la dinámica social, no dejamos de circular por una urbe peligrosa.

### **Objetivos alcanzados**

A través de lo que se trabajó en los cuatro capítulos que constituyen esta investigación, se encontraron más resultados que aquellos que se planteaban en el objetivo general del proyecto y de la pregunta central; es decir, no sólo se reconoció la sociabilidad del grupo y las múltiples experiencias nocturnas de los ciclistas, sino que además se encontró un modo alternativo de habitar y apropiarse del espacio; se conocieron diversas nociones sobre la noche de la ciudad que nos muestran una ciudad alterna –y que podrían considerarse para formular nuevas propuestas dentro de la gobernanza nocturna–; se identificaron algunos actos transgresivos en diversas manifestaciones, se detectó una manera de involucrarse corporalmente en la noche urbana a través del ciclismo; pero, sobre todo, se encontró una actividad ritual que produce un estado y una situación de trance dentro del horizonte de la liminalidad.

Así pues, se reafirma que esta actividad ritual se estructura por un interés, cohesión e insistencia social que permanece constantemente dentro de un *ethos* ciclista;

puesto que también da cierta estabilidad<sup>132</sup>, orden y calma para quienes asisten a su práctica.

## **El ritual nocturno**

Hemos visto que las rodadas nocturnas refuerzan mecanismos sociales y culturales asociadas a la noche (salir a beber o fumar marihuana con los amigos, salir de fiesta, distraerse y apartarse por un rato de la vida ordinaria); sin embargo, este trabajo de investigación no sólo establece una manera diferenciada de vivir la ciudad nocturna a partir de una práctica –como muchas otras que existen en diversos rincones del mundo ritual–, sino que también traza una forma de trascender a la noche misma a través de la conciencia colectiva cuando se logra separarse de la rutina, de manera que el instante de separación produce un fluir comunal, una contemplación particular del ambiente, una concentración sensibilizada, y una vivencia individual y colectiva, gracias a la transición humana hacia un estado liminal durante la noche.

En capítulos anteriores, se retoman las nociones de Victor Turner y Rodrigo Díaz para explicar que la liminalidad es esa zona de ambigüedad o limbo social “fuera del tiempo”, en la que hay una liberación de las necesidades (Turner, 1982), o un periodo para “generar catarsis emocionales que sirvan como válvulas de escape efímeras” (Díaz, 1998: 59). Así, gracias a la transición humana dentro de una práctica corporal, se produce esta *situación y experiencia liminal* de la noche, que nos demuestra el potencial que posee el periodo nocturno para múltiples seres y espacios.

La importancia de esta actividad ritual también se detecta en la difusión de una cultura y una educación ciclista que permiten que el cuerpo del urbanita instaure modos alternos en su habitar urbano, o bien, en el habitar liminal como algo que aparece en la(s) ciudad(es) que queremos. Así, resulta conveniente observar:

---

<sup>132</sup> Se retoma a Byung-Chul Han, cuando comenta que: “los rituales dan estabilidad a la vida” (2020: 13).



...cómo los rituales articulan y potencian nuestra humanidad, cómo recrean y reordenan nuestra experiencia por ellos mismos; qué sentimientos movilizan, qué deseos, intereses, saberes y emociones; cuáles son sus propiedades poéticas y retóricas capaces de crear nuevos significados, asociaciones novedosas y frescas, nuevas formas de conocer el mundo, de generar subversiones y transgresiones pero también nuevos modos de legitimar algún orden. (ídem: 14)

Por esto mismo, reconocemos la constancia y persistencia que los Bicitikas y Bicitikas A.C. consolidaron para que los Paseos Nocturnos sigan existiendo y transformando percepciones y personalidades, como se muestra en este proyecto. Esto nos recuerda que la invitación a rodar de noche siempre impulsará los procesos de cambio dentro de la Ciudad de México, como comentó uno de los precursores: rodar es un manifiesto<sup>133</sup>.

A partir de todo lo que se encontró con esta investigación, contribuimos a los estudios nocturnos para replantear las posturas desde las que se configura un tiempo-espacio como la vida social nocturna, con la cual se reconozca aquello que quizá todavía no tiene nombre o identificación. A su vez, se propone retomar las ideas sobre los límites y transiciones temporales, a partir de sus características distintivas que permiten la transformación o el cambio de perspectivas; sobre todo porque en una metrópoli oculta como la ciudad nocturna se podrían esculpir tantas otras noches que también se viven de forma paralela.

Como se mencionó en el primer capítulo, una de las posibilidades del ritual es la *proyección de formas de pensamiento* que, en este caso, revelan cualidades y estrategias que tiene el mundo social desde diversos razonamientos. A partir de esto, se conocen otras formas de expresarse, presentarse e integrarse ante múltiples hechos que no sólo pueden ser sagrados, sino necesarios tanto para un individuo como para toda una cultura nocturna.

Si algo caracteriza a la noche es su propensión a la liminalidad, aquello que ya dejó de ser y que a la vez no termina de gestarse; el fenómeno que posibilita las

---

<sup>133</sup> Paráfrasis del relato de Roberto Cruz, que se incluye en el capítulo 2 del presente trabajo.

transiciones que maniobran los contornos de lo que estamos hechos, en los cuales desaparecemos para aparecer, en los que somos los que no somos en otro momento o en otro contexto. La noche posee una gran liminalidad de la que también germina la vida social, la vida urbana y la misma vida liminal.

Por ello, se propone trazar la noción liminal de la noche para comprender esas otras noches de las que hace tanta falta hablar, y si fuese posible, indagar sobre qué más puede suceder más allá de lo liminal en una vida nocturna; qué más nos arrojan esas noches que estructuran a los días que les proceden, y qué tanto se construye detrás del mundo de luz que estamos acostumbrados a ver.

### **Trayectorias aún por recorrer**

Esta investigación también fue un viaje teórico y espacial en el que se transitó por avenidas y rincones epistémicos y sociales que, a su vez, alentaron el aprendizaje de nuevos códigos para conocer el entorno en el que vivimos los urbanitas.

La antropología no sólo tiene la vocación del viaje (Díaz, 1998: 315), sino también de la sorpresa e incertidumbre de lo que ocurre inesperadamente. Así, aparece un mundo oculto o extraño de la noche, y una nueva opción a considerar en el futuro de los estudios sociales sobre los objetos liminales que también forman parte de nuestra vida cultural y urbana.

Además de conocer las posibilidades que da una ciudad de noche, un cuerpo en acción y un espacio público, se reconoció la gestación de un ritual nocturno a través de la convivencia y la comunidad que generan una experiencia colectiva. Sin embargo, cabe señalar que nada de esto es posible sin la interacción humana y las cualidades del cuerpo en múltiples sentidos: individual, grupal, nocturno y deportivo. Quizá faltó un abordaje más preciso desde los estudios del cuerpo para el análisis de esta práctica nocturna, pero en sí, el cuerpo siempre fue un *medio* clave e implícito para cada uno de los puntos y momentos de la investigación, sobre todo porque se aprendieron otras formas de disciplinarlo, de comunicarse y desenvolverse con y a través de él para nuevas formas de vivir en los espacios.

Encontramos que, de alguna manera, existe la posibilidad de reconciliarnos con la ciudad que también padecemos, aquella en la que se presenta la violencia, la desigualdad, la inseguridad, el hartazgo y una eterna fatiga; pero que al mismo tiempo ofrece un espectáculo por descubrir y descifrar, mientras se traza por medio de los recorridos vividos. Esta práctica ciclista es un pequeño aliento contra todas las injusticias y desigualdades que conviven en una misma urbe, ya que, por un lado, nos ayuda a mirar sin miedo la amenaza constante del peligro de la ciudad<sup>134</sup> y, por el otro, porque ciertamente existen numerosas posibilidades de un *refugio liminal* dentro de una potencia urbana<sup>135</sup>, como la noche liminal citadina.

Para esto, consideraremos estudiar en un futuro ¿hasta dónde alcanzan a tocar esas liminalidades urbanas que relativizan el peligro de la ciudad nocturna?, ¿qué otras versiones de una urbe se pueden encontrar a partir de la liminalidad que surge en la noche? Pareciera que aún queda mucho por explorar, y que nunca se terminará el asombro característico de la noche.

### **A modo de cierre**

El cuerpo rodante crea espacio y también conocimiento; de igual manera, los cuerpos humanos generan nuevos espacios desde sus trazos para alguna epistemología urbana, como la que se ha obtenido a través del ciclismo nocturno. El conocimiento de la noche a través de esta exploración subjetiva, sensorial y espacial nos muestra nuestras capacidades colectivas y socio-territoriales, en relación con el entorno y nuestros semejantes.

Una vez que el individuo interesado en la rodada se integra al grupo –sea experto o novato en el ciclismo–, también acepta su integración en la ciudad nocturna de una forma diferida, de manera que permite una inmersión con ella, y así (quizá no en todos los asistentes, pero sí en algunas experiencias) surge un estado liminal.

---

<sup>134</sup> Un ejemplo para ilustrar esto: en una rodada a mediados de enero de 2020, dentro de la alcaldía Gustavo A. Madero, un ciclista me comentó que una de las calles paralelas por donde pasábamos, sucedió un terrible feminicidio en el que desollaron a una joven mujer. Además de reconocer el miedo urbano, remarcamos que eventos de distinto carácter –por un lado, lúdicos, y por otro violentos– coexisten momentáneamente dentro de una misma área.

<sup>135</sup> Le agradezco a Alejandro Araujo, quien durante la UEA de Metodología II de mayo a julio de 2020, sugirió el concepto de 'refugio' como una forma para mirar la dinámica de los Paseos Nocturnos.

Así, exponemos una actividad que lleva más de dos décadas activa en nuestro entorno, pero de la cual no habíamos notado sus implicaciones y consecuencias en el modo de reordenar un ambiente urbano, o en el reconocimiento y reconsideración del periodo oscuro que, noche tras noche, se expone, ofrece y permite la intromisión de una parte de la ciudad que se transmuta en la liminal.

Por ello precisamente revivimos esas noches desconocidas: porque nos conceden cierta liminalidad de la vida, del tiempo, al trastocar la frontera entre lo posible e imposible, el umbral de lo desconocido. Porque comprobamos que existen otras ciudades desde su noche que nos permiten comenzar a deconstruir y deconstruirnos en el momento en el que nos colocamos en nuevos lugares, desde lo alterno, lo inquieto, lo que aparece, lo que produce una noche urbana para seguir existiendo mientras persiste en su necesidad por desaparecer; porque sin estos momentos se anularía la trascendencia humana que nos permite, aun con todas sus coyunturas y fragilidades, seguir siendo libres dentro de esa oscuridad.

## **Bibliografía**

Agnew, John (2005) "Space and Place" en Paul Cloke and Ron Johnston, (eds.) *Spaces of Geographical Thought. Deconstructing Human Geography's Binaries*, Sage, Londres, pp. 81-96.

Aguilar Díaz, Miguel Ángel (2013) "Ciudad de interacciones: el cuerpo y sus narrativas en el metro de la Ciudad de México" en *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*, Miguel Ángel Aguilar y Paula Soto Villagrán (Coords.) Porrúa/UAM Iztapalapa, México, pp. 85-109.

Arreola Medina, Angélica (1990). *La representación de la noche en la actual narrativa mexicana (1960-1990)*, Centro Virtual Cervantes, México.

Auge, Marc (2009) *Elogio de la bicicleta*, Gedisa, España.

Ballesteros, Laura y Fernando Dworak, (2015) *Caminando hacia el futuro. Experiencia de movilidad en la Ciudad de México*, Proyecto M2050, Ciudad de México.

Blum, Alan (2003) "Nighttime" en *The imaginative structure of the city*, McGill-Queen's University Press, Montreal & Kingston. London. Ithaca, pp. 141-163.

Bourdieu, Pierre (2002) "La 'juventud' no es más que una palabra" en *Sociología y cultura*, Grijalbo, México, pp. 163-173.

\_\_\_\_\_ (2007) "Estructuras, habitus, prácticas" en *El sentido práctico*, Siglo XXI, Buenos Aires, pp. 85-106.

Byrne, David (2017) *Diarios de bicicleta*, Sexto Piso, Madrid.

Carreón, Areli et. al. (s/f) *Políticas públicas para el ciclismo urbano en la Ciudad de México. Balance y lecciones aprendidas 2007-2012*. Bicitekas, Ciudad de México.

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

Del Valle, Teresa. (1997) "De paso por el espacio público" en *Andamios para una Nueva Ciudad. Lecturas desde la Antropología*, Cátedra, Madrid, pp. 81-100.

Delgado, Manuel (2007), "La mujer de la calle" en *Sociedades Movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*, Anagrama, Barcelona, pp. 225-261.

Díaz Cruz, Rodrigo (1998) *Archipiélago de rituales*, Anthropos y UAM Iztapalapa, México.

Freud, Sigmund (1912) "Consejos al médico sobre el tratamiento psicoanalítico", *Sobre un caso de paranoia descrito autobiográficamente (Schreber). Trabajos sobre técnica psicoanalítica y otras obras (1911-1913)*, Obras Completas, Tomo XII, Amorrortu Editores, Buenos Aires, pp. 107-119.

\_\_\_\_\_ (1991), "El retorno del totemismo en la infancia" en *Tótem y tabú*, Amorrortu, Buenos Aires, pp. 103-162.

García Canclini, Néstor (1996) *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000*, Grijalbo, México.

Geertz, Clifford (1994) *Conocimiento local. Ensayos sobre la interpretación de las culturas*. Paidós, España.

Gennep, Arnold van (1960) *The rites of passage*, Routledge & Kegan Paul, Londres.

Giddens, Anthony (2001) "Vivir en una sociedad postradicional" en *Modernización reflexiva. Política, tradición y estética en el orden social moderno*, eds. Ulrich Beck, Anthony Giddens y Scott Lash, Alianza Editorial, Madrid, pp. 75-136.

Giglia, Angela (2012) "Capítulo 1: Habitar, orden cultural y tipos de hábitats" en *El habitar y la cultura: Perspectivas teóricas y de investigación*, Anthropos, México, pp. 9-23.

Guiraud, Pierre (1994) *El lenguaje del cuerpo*, FCE, México.

Göbel, Christof A. (2019) *Aprendizaje social en espacios públicos, CDMX*, UAM Azcapotzalco, México.

Han, Byung-Chul (2010) *La sociedad del cansancio*, Herder, España.

\_\_\_\_\_ (2020) *La desaparición de los rituales*, Herder, España.

Hernández Calderón, Carlos (2016) *Los procesos de comunicación corporal en el ciclismo urbano dentro del colectivo Bicitekas A.C.*, Tesis de licenciatura en Comunicación y Cultura, UACM, Ciudad de México.

Huizinga, Johan (2007) "Esencia y significación del juego como fenómeno cultural" en *Homo Ludens*, Alianza Editorial/Emecé Editores, Madrid, pp. 11-44.

ITDP (2014) *Conteo Ciclista 2013*, México, p.15.

Latour, Bruno (2008) *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*, Manantial, Buenos Aires.

Le Breton, David (2007) *El sabor del mundo. Una antropología de los sentidos*, Nueva visión, Buenos Aires.

\_\_\_\_\_ (2016) *Desaparecer de sí. Una tentación contemporánea*, Siruela, España.

Lee, Joy y Tim Ingold (2006) "Fieldwork on Foot: Perceiving, Routing, Socializing" en Simon Coleman y Peter Collins (eds.), *Locating the Field. Space, Place and Context in Anthropology*, Berg, Oxford, pp. 67-85.

Lefebvre, Henri (2013) *La producción del espacio*, Capitan Swing, Madrid.

Licona Valencia, Ernesto (2001) "La Peluquería como espacio masculino", en *La ciudad desde sus lugares. Trece ventanas etnográficas para una metrópoli*, Miguel Ángel Aguilar Díaz, Porrúa/Conaculta/ UAM-Iztapalapa, México, pp. 161-200

Lindón, Alicia (2006) "Territorialidad y Género", en *Pensar y habitar la ciudad: afectividad, memoria y significado*, coord. por Patricia Ramírez Kuri, Miguel Ángel Aguilar Díaz, Anthropos, España, pp. 13-32.

Macías, Patricia (2015) *Movilidad alternativa en la Ciudad de México: el caso de los grupos ciclistas del Distrito Federal*, Tesis de licenciatura en Geografía Humana, UAM Iztapalapa, Ciudad de México.

Margulis, Mario (1997) "La cultura de la noche" en *La cultura de la noche. La vida nocturna de los jóvenes en Buenos Aires*, Mario Margulis et. al., Biblos, 3era. Edición, Argentina, pp. 11-30.

Monsiváis, Carlos (2009) *Apocalipstick*, Debate, México.

Nateras, Alfredo (2019) "Reflexiones teórico-metodológicas en los territorios y en los bordes de los conflictos, las tensiones y las violencias sociales" en *Juventudes en fronteras. Identidades, cultura y violencia*, (Coords. Alfredo Nateras Domínguez y Salvador Cruz Sierra) Colegio de la Frontera Norte, México, pp. 29-46.

Santos, Milton (1990) *Por una geografía nueva*, Madrid, Espasa Calpe.

Seijas, Andreina (2018) Redactora de *Manifiesto Ciudades Nocturnas América Latina*, Gobierno de Bogotá.

Soto, Paula (2013) "Entre los espacios del miedo y los espacios de la violencia: discursos y prácticas sobre la corporalidad y las emociones" en *Cuerpos, espacios y emociones. Aproximaciones desde las ciencias sociales*, Miguel Ángel Aguilar y Paula Soto Villagrán (Coords.) Porrúa/UAM Iztapalapa, México, pp.197- 219.

Spinney, Justin (2007) "Cycling the city: non-place and the sensory construction of meaning in a mobile practice" en Horton, Dave, Paul Rosen y Peter Cox (eds.) *Cycling and Society*, Farnham, GB. Ashgate, pp. 25-46.

Thomassen, Bjørn (2012) "Revisiting liminality: The danger of empty spaces" en *Liminal Landscapes. Travel, Experience and Spaces In-between* (Eds.) Hazel Andrews, Les Roberts, Routledge, USA & Canada, pp. 21-35.

Tuan, Yi-Fu (1977) *Space: Place: The perspective of experience*, Minneapolis, University of Minnesota, pp. 235.

Turner, Víctor (1988) "Liminalidad y *communitas*" y "*Communitas*: modelo y proceso" en *El proceso ritual*, Taurus, Madrid, pp. 101-169.

\_\_\_\_\_ (1992) "Variations on a Theme of Liminality" en *Blazing the Trail*, The University of Arizona Press, Tucson & London, pp. 48-65.



\_\_\_\_\_ (1982) "Liminal to liminoid, in ay, flow, ritual: An Essay in Comparative Symbology" en *From Ritual to Theatre: The Human Seriousness of play*, PAJ Publications, Estados Unidos, pp. 20-60.

Vergara, Abilio (2006) "Espacio, lugar y ciudad: etnografía de un parque" en Hiernaux-Nicolas, Daniel, Alicia Lindón, Miguel Ángel Aguilar, (coord.) *Lugares e imaginarios en la metrópolis*, Anthropos, Barcelona

Wacquant, Loïc (2006) *Entre las cuerdas: cuadernos de un aprendiz de boxeador*. Editorial Siglo XXI. Buenos Aires.

## **Hemerografía**

Adalid, Tatiana (2003, 23 de septiembre) Pedalean en demanda de un mejor transporte, *Reforma*.

Aguilar Díaz, Miguel Ángel (2016) "El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la ciudad de México" en *Alteridades*, vol. 26, núm. 52, julio-diciembre, México, pp. 23- 33.

Bailly, Antoine (1989), "Lo imaginario espacial y la geografía: en defensa de la geografía de las representaciones", *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, núm. 9, pp. 11-19.

Bolaños-Briceño, Jorge A. y Leidy J. Ariza-Marin, (2017) "Nocturnidad, ciudades 24 horas y sus efectos socioambientales" en *Bitácora* 27 (3), Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, pp. 127-132.

Chávez, Barbara (2001, 23 de septiembre) Cambian volante por el manubrio, *Reforma*.

De Mattos, Carlos e Iracheta, Alfonso (2008) "Globalización y territorio", *Centro-h*, núm. 2, diciembre, Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos – OLACCHI, Quito, pp. 99-110.

Díaz Cruz, Rodrigo (2000) "La trama del silencio y la experiencia ritual" en *Alteridades*, vol. 10, núm. 20, julio-diciembre, pp. 59-74.

\_\_\_\_\_ (2008) "La celebración de la contingencia y la forma: sobre la antropología de la *performance*" en *Nueva Antropología*, vol. 21, núm. 69, pp.33-59.

Endsjo, Dag Øistein (2000) "To Lock up Eleusis: A question of liminal space" en *Brill*, Vol. 47. Núm. 4, Países Bajos, pp. 351-386.

Foucault, Michel (1967) "De los espacios otros", Conferencia presentada en el Cercledes études architecturals, 14 de marzo de 1967, publicada en *Architecture, Mouvement, Continuité*, núm. 5, octubre de 1984. Traducida por Pablo Blitstein y Tadeo Lima. Recuperado de [http://yoochel.org/wp-content/uploads/2011/03/foucault\\_de-los-espacios-otros.pdf](http://yoochel.org/wp-content/uploads/2011/03/foucault_de-los-espacios-otros.pdf)

Garza, Rogelio (2000) La bicicleta nos hace más humanos, *Un estilo libre*, Núm. 60.

Giménez, Gilberto (2005) "Territorio e identidad. Breve introducción a la geografía cultural", *Trayectorias*, Núm. 2, Vol. 17, enero-abril, Universidad Autónoma de Nuevo León, México, pp. 8-24.

Gómez, Carolina (2020, 17 de mayo) Piden bicicletas para donarlas al personal médico, *La Jornada*.

Guerrero Cantera, Luis Antonio (2014) "Hacia una antropología de la corporalidad. Bases para una etnografía carnal" en *Bricolage*, Issue 20, pp. 6-14.

INEGI (2016) "Panorama sociodemográfico de Ciudad de México 2015". Encuesta intercensal 2015, México. p. 8.

\_\_\_\_\_ (2016) "Panorama sociodemográfico de Estado de México 2015". Encuesta intercensal 2015, México. p. 16.

Jirón, Paola y Luis Iturra (2011) "Momentos móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público", *Arquitecturas del Sur*, Núm. 39, Chile, pp. 44-57.

Johnson, Steve (2006) "The Biciteka movement in Mexico", *Better Bicycling* • Spring, May, Ottawa, Canada.

Jungnickel, Katrina y Rachel Aldred (2014) "Cycling's Sensory Strategies: How Cyclists Mediate their Exposure to the Urban Environment", *Mobilities*, 9 (2), pp. 238-255.

Kessler, Kerstin (2018) "Das Radfahren in Mexiko-Stadt – Eine Gemeinsame Praxis als Feldzugang", *Forschungsjournal 2018. Studentische Feldforschungen am Insitut für Ethnologie*, Insitut für Ethnologie, München, pp. 45-51.

Marcus, George (2001) "Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal" en *Alteridades*, Vol. 11, Núm. 22, julio-diciembre, UAM Iztapalapa, México, pp.111-127.

Pérez López, Ruth (2013) "El sistema de bicicletas públicas "Ecobici: del cambio modal al cambio social", *Espacialidades. Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura*, vol. 3, núm. 2, julio-diciembre, UAM Cuajimalpa, Distrito Federal, México, pp. 106-124.

Rodríguez Aguilar, Onésimo (2017) "Ansiedad y angustia en el trabajo de campo con cuadrillas juveniles en Costa Rica", *Alteridades*. Vol. 27, Núm. 53, UAM Iztapalapa, México, pp. 47-55.

Rodríguez, Cristina (2020, 27 de julio) Sin título, *La Jornada*.

S, N. (1998, diciembre). "Una pequeña historia de la bicicleta en la Nueva España" en *Velo. Boletín informativo de los Bicitekas*, 1(00), p. 3-4.

Sanders, Nadia (2002, 15 de agosto) Reclaman más espacios para circular en bicicleta, *Reforma*.

Sosa, Iván (2004, 6 de junio) Crean utopía callejera, *Reforma*.

Thomassen, Bjørn (2009) "The uses and meanings of liminality" en *International Political Anthropology*, Vol. 2, No. 1, pp. 5-27

Wacquant, Loïc (2009) "Conexiones carnales: sobre corporización, aprendizaje y pertenencia" en *Revista Pensar. Epistemología, Política y Ciencias Sociales*. Nros. 3/4, pp. 11-41.

## Páginas Web

Bicitekas (18 de marzo de 2020) *Ciclovías Temporales. Plan de contingencia por COVID-19 para la CDMX*. Recuperado 10 junio, 2020, de [https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/propuesta\\_ciclovias\\_temporales\\_cdmxvfinal.pdf](https://bicitekas.org/sites/default/files/public/manuales/propuesta_ciclovias_temporales_cdmxvfinal.pdf)

\_\_\_\_\_ (22 de mayo dd 1998) *El primer pedaleo del logo biciteka*. Recuperado 26 enero, 2020, de <https://bicitekas.org/node/150>

\_\_\_\_\_ (15 de septiembre de 2010) *Manifiesto BiciCentenario*. Recuperado 27 enero, 2020, de <https://bicitekas.org/node/141>

(11 de noviembre de 1999) *Manifiesto de los Bicitekas, 1998*. Recuperado 27 enero, 2020, de <https://bicitekas.org/node/145>

\_\_\_\_\_ (1 de julio de 2014) *Manifiesto #QuieroConfiar, 2014*. Recuperado 27 enero, 2020, de <https://bicitekas.org/node/144>

\_\_\_\_\_ (31 de enero de 2017) *Manifiesto #TúConstituyente*. Recuperado 27 enero, 2020, de <https://bicitekas.org/node/143>

\_\_\_\_\_ (s.f) *Manuales*. Recuperado enero, 2020, de <https://bicitekas.org/manuales>

\_\_\_\_\_ (s.f) *Recicletas*. Recuperado 26 agosto, 2020 de <https://bicitekas.org/civicrm/contribute/transact?reset=1&id=16>

Colaboradores de Wikipedia. (2019, 8 noviembre). *Walkie-talkie* - Wikipedia, la enciclopedia libre. Recuperado 9 noviembre, 2019, de <https://es.wikipedia.org/wiki/Walkie-talkie>

Colaboradores de Wikipedia. (s.f.). *Metro de la Ciudad de México*. Recuperado 28 enero, 2020, de [https://es.wikipedia.org/wiki/Metro\\_de\\_la\\_Ciudad\\_de\\_M%C3%A9xico](https://es.wikipedia.org/wiki/Metro_de_la_Ciudad_de_M%C3%A9xico)

Cuéntame INEGI. (s/f) *Clima*, Información por entidad: Ciudad de México. Recuperado 26 octubre, 2020, de <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/df/territorio/clima.aspx?tema=me&e=09>

El Influyente, (2018, 26 noviembre), *Inauguran el primer parque nocturno en Iztapalapa*, Recuperado 18 de mayo de 2019, de <http://www.elinfluyente.mx/2018/11/inauguran-primer-parque-nocturno-en-iztapalapa/>

El sol de México. (2020, 31 mayo). *CDMX habilita ciclovías para evitar contagios por COVID-19*. Recuperado 26 de agosto, 2020, de <https://www.elsoldemexico.com.mx/metropoli/cdmx/cdmx-habilita-ciclovias-para-evitar-contagios-por-covid-19-5303449.html>

Estrella Digital. (2017, 29 mayo). *El ciclismo, un nuevo deporte de riesgo*. Recuperado 10 octubre, 2019, de <https://www.estrelladigital.es/articulo/espanha/ciclismo-nuevo-deporte-riesgo/20170527211452321162.html>

Gobierno de la Ciudad de México, (s/f) *Vías primarias de la Ciudad de México*. Datos abiertos Ciudad de México. Recuperado 26 octubre, 2020, de <https://datos.cdmx.gob.mx/explore/dataset/vialidades-de-la-ciudad-de-mexico/table/>

Gil, Ernesto (2018, 27 junio). *El derecho a la movilidad posibilita los demás derechos: Agustín Martínez*. Recuperado 25 enero, 2020, de <https://centrourbano.com/2018/06/27/derecho-movilidad-posibilita-demas-derechos-bicitekas/>

Guevara, Jesús (2020, 23 enero). *Grupos ciclistas para rodar en la CDMX y alrededores - la bicicleta*. Recuperado 13 diciembre, 2019, de <https://labicikleta.com/grupos-ciclistas-rodar-cdmx-alrededores/>

INFORMACION. (2017, 15 mayo). *Ciclismo: un deporte de riesgo*. Recuperado 10 octubre, 2019, de <https://www.diarioinformacion.com/alicante/2017/05/14/bicicletas-provincia/1894106.html>

MODO BICI. (s.f.). MODO BICI. Recuperado 10 octubre, 2019, de <https://modobici.es/un-deporte-de-riesgo>

Montes, Carolina (2018, 2 abril). *Mujeres toman las calles de Ciudad de México en su bici*. Recuperado 31 enero, 2020, de <https://www.vix.com/es/imj/10494/mujeres-toman-las-calles-de-ciudad-de-mexico-en-su-bici>

Página de Facebook: *Casa Biciteka*, Recuperado 12 enero, 2020, de <https://www.facebook.com/CasaBiciteka/>

S, N. (2001, 4 septiembre). *Promoverá el grupo Bicitekas la construcción de ciclistas*. Recuperado 13 enero, 2020, de <https://www.jornada.com.mx/2001/09/04/09an2esp.html>

S, N. (s.f.). *Diario en bici – Ruta chichimeca: ciclistas fomentan uso de la bici*. Recuperado 30 enero, 2020, de <http://diarioenbici.com/ruta-chichimeca-ciclistas-fomentan-uso-de-la-bici/>

Saim, Amira (24 de enero de 2019) “¿Has escuchado hablar de las ciudades 24 horas? Andreina Seijas: la millennial venezolana que está cambiando el mundo con sus estudios de la vida nocturna”, *Vogue*. Recuperado de: <https://www.vogue.mx/estilo-de-vida/articulo/ciudades-nocturnas-que-son-andreina-seijas>

Santana, Ely (2018, 23 mayo). *CIERRA CASA BICITEKA | Rodada 2.0*. Recuperado 2 febrero, 2020, de <https://rodadadospuntocero.mx/2018/05/23/cierra-casa-biciteka/>

Seijas, Andreina (12 de abril de 2017) “Diseñando para la ciudad: ¿qué pueden aprender las ciudades de América Latina de la península arábiga?”, *Ciudades sostenibles*. Recuperado de: <https://blogs.iadb.org/ciudades-sostenibles/es/oscuridad/>

Torrentera, Lilia (2011, 11 de junio) *La bicicleta promotora del activismo social: Agustín Martínez*, Recuperado de 25 enero, 2020, de <https://www.ciudadania-express.com/2011/06/11/la-bicicleta-promotora-del-activismo-social-agustin-martinez>

Web Master (2019, 16 enero). *Bicitekas*. Recuperado 10 enero, 2020, de <https://www.cyclecity.com.mx/bicitekas/>

## Videos

Alcaldía Iztapalapa. (2019, 27 feb) *#IztapalapaSePoneGuapa Parque Cuitláhuac Nocturno*. [Archivo de video] Recuperado 18 de mayo de 2019 de <https://www.youtube.com/watch?v=F3RohQxpg-k>

BicitekasAC Bicilopoxtli. (2013, 25 de abril) *México (DF) Una ciudad en bicicleta. Movimiento Ciciletero, 1991*. [Archivo de video]. Recuperado 26 de enero, 2020, de [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=27&v=Ds1CqUFVab4&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?time_continue=27&v=Ds1CqUFVab4&feature=emb_title)

\_\_\_\_\_ (2019, 2 de octubre) *Bicirally Sismo 2019*. [Archivo de video]. Recuperado 30 de enero, 2020, de [https://www.youtube.com/watch?time\\_continue=90&v=vJ24PrQX01A&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?time_continue=90&v=vJ24PrQX01A&feature=emb_title)

Grupo Reforma. (2012, 19 enero). *Muestra Insolente lado sexy del ciclismo* [Archivo de video]. Recuperado 10 octubre, 2019, de <https://www.youtube.com/watch?v=siVWU0Ctkzw>

Martínez, Agustín. (2011, 5 de febrero) *Girar la ciudad*. [Archivo de video]. Recuperado 26 de enero, 2020, de <https://youtu.be/4npr5pAalt8>

Trejo Poo, Alejandra. (2019, 10 octubre). *Indicaciones antes de iniciar la rodada del 2 de octubre de 2019. Bicitekas* [Archivo de video]. Recuperado 10 octubre, 2019, de [https://www.youtube.com/watch?v=gW80jIWEq\\_g](https://www.youtube.com/watch?v=gW80jIWEq_g)

\_\_\_\_\_ (2019, 5 de noviembre). *Paseo de todos. 31 de octubre de 2019*. [Archivo de video]. Recuperado 5 de noviembre, 2019, de <https://www.youtube.com/watch?v=0leLr0hFs-g>



## Apéndice

Fotografías del Movimiento Biciclero de la Ciudad de México







Imágenes extraídas de la página web de Bicitekas

Marcelo Ebrard rodando en bicicleta en el centro capitalino de la CDMX, en aquel entonces Distrito Federal. 11 de junio de 1989



Foto extraída de la exposición “Pueblo Bicicletero” del Museo Archivo de la Fotografía. Agosto de 2019.

## Contrato de asociación civil de Bicitekas

- - - VOLUMEN NUMERO CUATROCIENTOS TREINTA Y SEIS. - - - - -

- - - INSTRUMENTO NUMERO QUINCE MIL QUINIENTOS CUARENTA Y SEIS.

En el Municipio de Atizapán de Zaragoza, Distrito de  
Hlalnepantla, México, a los VEINTITRES días del mes de MAYO DE  
DOS MIL UNO, YO, LICENCIADO RAMON DIEZ GUTIERREZ SENTIES,  
NOTARIO PUBLICO NUMERO DIECISEIS, hago constar: - - - - -

- - - EL CONTRATO DE ASOCIACION CIVIL, que otorgan los señores  
ARELI ROCIO CARREON GARCIA, XAVIER TREVIÑO THEESZ, LENKA LILIA  
VALLES RAMOS, TOM ANTOON HILDA NOEL DIEUSAERT VAN PELT,  
FRANCISCO AGUSTIN MARTINEZ MONTERRUBIO, EDUARDO GUSTAVO  
PILLADO BETANZOS, LEON HAMUI SUTTON y ROBERTO CRUZ PEÑA, de  
conformidad con los siguientes ANTECEDENTES Y CLAUSULAS: - - - - -

- - - Y apercibidos previamente de conducirse con verdad y  
advertidos por el suscrito Notario de las penas en que incurren  
los que declaran falsamente dijeron: - - - - -

- - - - - A N T E C E D E N T E S : - - - - -

- - - I.- Para el otorgamiento de esta escritura se solicitó y  
obtuvo de la Secretaría de Relaciones Exteriores el permiso  
previo, el cual se agrega al apéndice de ésta escritura marcado  
con la letra "A" y que en lo conducente dice: - - - - -

- - - "Al margen superior izquierdo sello con el Escudo  
Nacional que dice: "SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES.-  
MEXICO.- PERMISO: 09024418 - EXPEDIENTE: 0109024418 - FOLIO:  
14417.- ...esta Secretaría concede el permiso para constituir  
una AC bajo la denominación BICITEKAS AC.- Este permiso,  
quedará condicionado a que en los estatutos de la sociedad que  
se constituya, se inserte la cláusula de exclusión de  
extranjeros o el convenio previsto en la fracción I del



S.R.E.- EL SUBDIRECTOR DE SOCIEDADES.- ERNESTO ZAVALA  
HERNANDEZ.- RUBRICA...." - - - - -

- - - EXPUESTO LO ANTERIOR, LOS COMPARECIENTES OTORGAN LAS  
SIGUIENTES: - - - - -

- - - - - **C L A U S U L A S :** - - - - -

- - - **PRIMERA.-** Las personas cuyos nombres se han determinado  
en el proemio de esta escritura constituyen una **ASOCIACION  
CIVIL**, que se denominará **BICITEKAS, ASOCIACION CIVIL**, que se  
regirá por lo estipulado en esta escritura, el Código Civil  
vigente en el Distrito Federal y las demás leyes aplicables.- -

- - - **SEGUNDA.-** El domicilio de la Asociación es en: **EL  
DISTRITO FEDERAL**, sin perjuicio de que pueda establecer  
agencias o sucursales en cualquier parte de la República  
Mexicana o del Extranjero. - - - - -

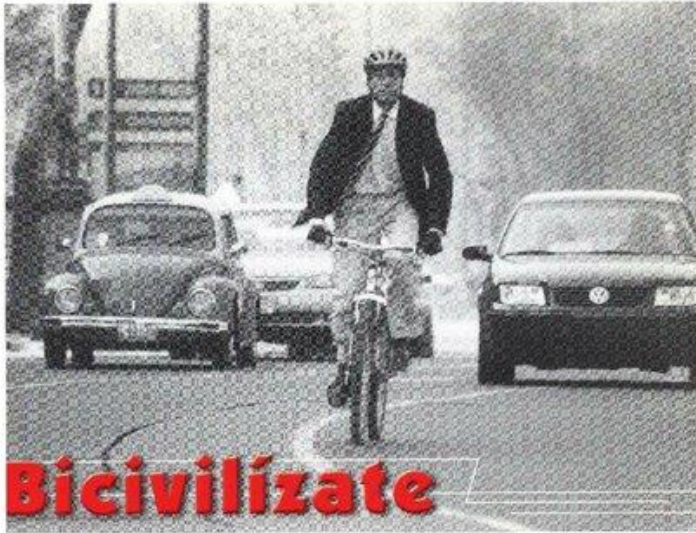
- - - **TERCERA.-** La Asociación tendrá los siguientes objetivos:-

- - - A).- Reunir y agrupar a sus asociados a fin de que se  
impulse un nuevo modelo de convivencia humana en la ciudad,  
centrada en las necesidades humanas reales, en vez de modelos  
de vida impuestos por el sistema económico vigente.  
Básicamente, la Asociación Civil impulsará el transporte no  
contaminante y sustentable, pero también proyectos ecológicos  
más amplios que benefician al medio ambiente y el bienestar de  
toda la sociedad, por lo que además se buscará: - - - - -

- - - a).- Hacer gestiones ante los gobiernos para mejorar las  
condiciones para mejorar el ambiente y la calidad de vida de  
los ciudadanos, por ejemplo promoviendo formas de transporte  
sustentable. - - - - -

- - - b).- Diseñar, fabricar y vender vehículos y dispositivos  
ecológicos. edición y publicación o producción, venta y  
distribución de libros, revistas, panfletos, cine y video sobre

## Campaña Bicivilízate



**#MemoriaBctk**  
**#noscayóel20**

### **CAMPAÑA BICIVILÍZATE** **"Muévete x tu ciudad" y Bicitekas**

Año 2001  
Creamos las postales con el concepto "Bicivilízate" para visibilizar que había una diversidad de personas que ya se movían en bicicleta.

Modelo: Tom Dieusaert  
Foto y diseño: Claudia Adeath y Claudia Montero



# Bicivilízate




Una sabia  
alternativa



para la Ciudad de México



La bicicleta es un transporte alternativo a los vehículos motorizados que ya funciona en varias ciudades del mundo, ganándose un lugar digno en la sociedad.



Para distancias de hasta 5 km la bicicleta es más rápida que el automóvil.


**La bici combina transporte, ejercicio y recreación.**

La bicicleta es un transporte complementario del transporte público.

Quienes usan el metro o el microbus para largas distancias, podrían usar la bicicleta para acercarse al cruce de sus rutas.

**Súbete a la bici, sé diferente.**

Usa menos tu coche, camina; prefiere el transporte público, respeta a los peatones. Pon de tu parte para mejorar la convivencia en nuestras calles.





Apoya la economía local comprando en tu colonia. Todos ganan cuando el barrio es saludable. La mejor forma de cargar cosas en tu bicicleta es con una canastilla

**Rápida, económica, flexible, divertida y saludable.**

Ir de compras en bici es divertido y encuentras estacionamiento fácilmente.


Utiliza un candado de buena calidad, asegurando el cuadro y la llanta de tu bici.

## Tips de Seguridad

**En la calle**


- Establece contacto visual con los automovilistas y anticipa intenciones
- Utiliza casco y en la noche prende tus luces
- Usa el timbre o un silbido para hacerte notar
- Tus brazos son tus direccionales
- Ten cuidado extremo en los cruces
- Calcula la distancia de frenado



Salir de paseo en bicicleta es sano

**Conoce gente nueva**

**Procura utilizar**




Chaleco Reflejante  
Luz y reflectante trasero  
Sujetador (pance)  
Guaantes  
Luces  
Reflejante delantero  
Reflector de rayos


**Mantén en buen estado tu bici, revisa que los frenos estén ajustados**

**Ten mucho cuidado con**

- los coches estacionados, pueden arrancar o abrir sus puertas sorpresivamente.
- Personas bajando del pesero
- Peatones distraídos
- Choferes con prisa
- Baches y hoyos



Cerca de cuatro millones de autos circulan todos los días en la Ciudad de México, el tráfico y las emisiones contaminantes están deteriorando la calidad de vida de sus habitantes.



Más del 50% de los viajes urbanos recorren distancias menores de 5 km, y la mayoría se realizan en horas pico, cuando la velocidad promedio de los automóviles no alcanza los 12 km/hr.

Prueba andar en tu bicicleta, economizarás tiempo, llegarás más rápido y de mejor humor.

La contaminación y el caos vial puede combatirse con inteligencia.

**Necesitamos conseguir el respeto hacia los ciclistas y demandar la infraestructura urbana para hacer seguro el ciclismo y mejorar los espacios públicos.**

La bicicleta es buena idea




Nuestra ciudad será mejor si aprendemos a respetarnos mientras nos transportamos.

edición: designeditores  
diseño: agustín marín / ezra rodríguez  
ilustraciones: simon schaffer  
Vineño, Critical Mass/Chicago y manual RER/Paris  
designeditores@yahoo.com.mx

Centro de Transporte Sustentable  
Movilidad Amable


**Mayor información**

www.cts-ceiba.org  
www.bicitekas.org  
www.chicagocriticalmass.org



**Bicivilízate**

Una sabia alternativa



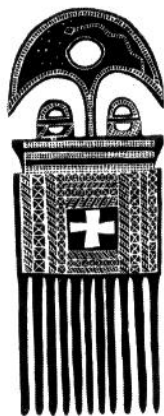
para la Ciudad de México



Imágenes otorgadas por Agustín Martínez



## Una pequeña historia de la bicicleta en La Nueva España



**B**ernal Diaz de Castillo, un soldado de Cortés, describe en la *Historia de la Conquista de la Nueva España* su primera impresión del Valle de México. Llegando desde Tlaxcala, después de haber pasado entre el Popocatepetl y el Iztaccihuatl, los españoles vieron a sus pies los lagos de Chalco, Xochimilco, México y Texcoco, que recogían las aguas de las montañas. En medio de estos se erigía la gran Tenochtitlan.

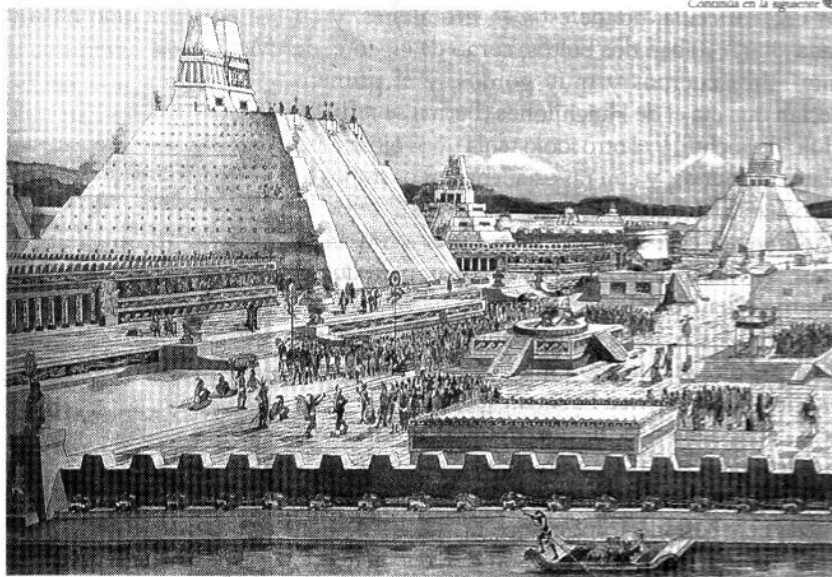
“Y desde que vimos tantas ciudades y villas pobladas en el agua, y en tierra firme otras grandes poblaciones, aquella calzada tan derecha y por nivel como iba a México, nos quedamos admirados, y decíamos que

parecía a las cosas del encantamiento que cuentan en el libro de Amadís, por las grandes torres y cúes (templos), y edificios que tenían dentro en el agua, y todos de cal y canto. Y aunque algunos de nuestros soldados decían, que si aquello que veían si era entre sueños.” La ciudad era una maravilla. “El Cronista de Indias”, Antonio Solís, describió en la conquista de la Nueva España la ciudad: “Era un clima benigno y saludable, dónde se dejaba apreciar a su tiempo el frío

y el calor, ambos con amoderada intensidad y la humedad que por naturaleza del sitio pudiera ofender a la salud, estaba corregida con el favor de los vientos o morigerado con el beneficio del sol.” Los soldados de Cortés tuvieron la oportunidad de ver todo el panorama de la ciudad, cuando Moctezuma, los invitó a subir el gran templo. Llegados a lo más alto, el señor de México “le tomó por la mano y le dijo que mirase su gran ciudad y todas las más ciudades que había dentro

en el agua, y desde allí vimos las tres calzadas que entran en México... y ahí veíamos indios sentados sobre palos de hierro forjado, atado a dos ruedas. Moviéndose en adelante con los pies, como si estuvieran remando, y dirigiéndose con una manija. Unos que venían con bastimentos y otros que volvían con cargas y mercaderías.” Bernal y sus compañeros vieron por primera vez, el transporte preferido de los Aztecas, el *bicicletl*, que también se usaba para

Continúa en la siguiente



Reconstrucción del centro ceremonial de México-Tenochtitlan, por Ignacio Marquina



 *Historia de la bicicleta*

transportar mercancía. “Podíamos ver los transportes extraños que tenían los indios y vimos que tenían harta velocidad. Daban la impresión a uno de como si las ruedas estuviesen flotando en los aires, por una banda de caucho que estaba atada a la rueda.




Entre nosotros hubo soldados que habían estado en muchas partes del mundo, y en Constantinopla, y en toda Italia y Roma y dijeron que tal cosa en su vida nunca la habían visto”. Bernal cuenta que los mexicas, que no tenían bueyes, ni burros, el *bicicletl* era imprescindible para el transporte de comida y materiales de los rincones del imperio azteca, y que por eso diariamente rendían culto a su Dios para rogar que se lo cuidara. “Y luego dijo que entrásemos en una torrecilla, donde estaban dos altares, y en cada altar, estaban dos bultos, como de gigante, de muy altos cuerpos y muy gordos, y el primero decían que era el de Huichilobos (Bernal se refirió a Huitzilopochtli) y el otro ídolo tenía unos ojos como platos redondos, y con rayos adentro. Los indios lo llamaban Biciclahuac, *Dios de los rayos*”.

“Adornaban el ídolo con tantas cosas y pusieron braseros con incienso, que es el copal, para que el cuarto se llene de olores.”

Así como los Aztecas nunca habían visto caballos, los españoles se quedaron muy recelosos de usar el *bicicletl*. Según Bernal había un soldado en la tropa de Cortés, Luis Marín, que trató de montar una bicicleta pero se cayó en un charco, por el peso de su armadura. Los conquistadores eran muy hábiles jinetes pero bastante torpes para otras cosas y dejaron muy rápido los intentos de andar en bicicleta. En cambio, para los pocos indios que sobrevivieron

la destrucción de Tenochtitlan en 1521, la bicicleta siguió siendo un medio de transporte importante hasta el año 1532, cuando el virrey Antonio de Mendoza prohibió por decreto, el uso del *bicicletl*, por razones de seguridad, ya que se produjeron varios accidentes con caballos espantados por la velocidad de las bicicletas. La bicicleta solo quedó como recuerdo en los cuentos de historiadores como Bernal Díaz. Después de la independencia y la industrialización de México en el Porfiriato, los caballos iban desapareciendo, a favor de carrozas de metal, de procedencia norteamericana. Los Mexicas cambiaron las inconveniencias de los excrementos de caballo, por el humo negro de las máquinas ruidosas, que llenaron el aire de la ciudad, que una vez fue conocida como la región mas transparente.

Con las excavaciones de los restos arqueológicos, surgieron restos del medio de transporte azteca. En 1978, algunos trabajadores de la comisión federal de electricidad (CFE) se tropezaron cerca del Zócalo, con una rueda oxidada de bicicleta en el lugar donde se localizó el templo mayor. La rueda terminó en el sótano del museo de Arqueología. Desde entonces ya no se ha oído nada del *bicicletl* en la ciudad de México. 

Si quieres recibir *Velo* en tu domicilio, recorta y escribenos a:  
Teocelo N° 28 E. Colonia Roma Sur,  
C.P. 05750



**Más de**  
**1,000**  
**bicicletas toman el Zócalo**

La cita es en el  
**Ángel de la Independencia**  
el **Lunes 22 de Septiembre de 2003**  
a las **6:00 p.m.**

**• U N E T E •**

**por ciudades  
mas humanas**

		
<b>MÁS ▲</b>	<b>MENOS ▼</b>	<b>¡CIUDAD SANA!</b>

**¡Todos juntos, al Zócalo en Bicicleta!**

**Informes:**  
**[www.bicitekas.org](http://www.bicitekas.org)**



**Bicitekas** TE INVITAMOS A LA VISITA  
DE PREVISIÓN DE LA  
**VÍA VERDE**

**EL PRÓXIMO SÁBADO 25**

**SALIDA DE** fcc buenavista 8:00am  
con ruta a periférico siguiendo  
la antigua vía

Te preocupas por todo:

*Hoy hay amenaza de guerra,  
temblores, elecciones, clones  
.....y tu participación cuál es???*

**La ciudad necesita.**

Una vía verde para reducir la contaminación  
y una Ciudad de México mas humana

**Bicitekas**

*"Por mi ambiente hablará  
mi bici"*

## Bicitekas en el Día sin Auto de la Tierra

Hoy, Jueves 19 de Abril de 2001, se celebra por primera vez el "Earth Car Free Day", Día sin Auto de la Tierra, convocado por las organizaciones "The Commons" y "Earth Day Network" ([http://www.ecoplan.org/carfreeday/EarthCFD/ec\\_index.htm](http://www.ecoplan.org/carfreeday/EarthCFD/ec_index.htm)), el objetivo es la realización de miles de eventos y manifestaciones en favor del transporte limpio y sustentable alrededor del mundo. El tema de este año, "Ningún proyecto es demasiado pequeño", es alentador.

Los Bicitekas, como organización Mexicana dedicada a promover la cultura del transporte en bicicleta, el respeto al ciclista y la humanización de las ciudades, estará presente con sus bicicletas. Nos reuniremos hoy, en punto de las 14:00 en el zócalo de la Ciudad de México y rodaremos hasta la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, con el objetivo de despertar la conciencia de la gente y los legisladores. Un día como hoy no debe pasar inadvertido.

Utilicen su hora de comida, pidan permiso para salir de sus trabajos una hora, hagan lo que sea necesario. Demuestren que este es un día que hay que celebrar.

ZÓCALO, 14:00. Pueden llevar mantas.

[bicitekas@hotmail.com](mailto:bicitekas@hotmail.com)      <http://www.laneta.apc.org/bicitekas>

<http://groups.yahoo.com/group/bicitekas>

## Programa de promotores ciclistas de la Ciclovía que propone Bicitekas, A.C.

Bicitekas, A. C. considera que una de las alternativas más viables para combatir el problema de transporte en la ciudad de México es la Bicicleta. Ésta no solo es un artículo deportivo o recreativo, es un excelente medio de transporte. Con el anuncio que se ha hecho de la inauguración de un tramo de vías exclusivas para bicicletas y peatones en la zona del Bosque de Chapultepec y parte de la zona federal que ocupaban las vías del ferrocarril, se inicia un proyecto importante para nosotros. Sin embargo, consideramos que la Vía exclusiva como un espacio físico no es suficiente para lograr que la Bicicleta sea utilizada como medio de transporte. Lograr que los habitantes de ésta ciudad usen su ciclovía, es una tarea de todos los actores políticos y civiles. La participación de Bicitekas, tiene como objetivo ayudar a promover el uso de la ciclovía, para que la usen con responsabilidad y seguridad.

Se propone que los promotores ciclistas participen en la inauguración y a futuro. Los promotores podrán realizar las siguientes actividades:

1. Distribución del tríptico informativo que aportaran otras instituciones participantes, en el que se difundirá la dimensión y ubicación de la ciclovía.
2. Distribución de un folleto informativo elaborado por Bicitekas que da explicaciones prácticas del uso de la bicicleta con seguridad, como el uso de casco protector, el uso de luces y reflejantes, etcétera.
3. Auxilio mecánico gratuito a los usuarios el día de la inauguración, para colaborar a que sea un acto de convivencia ciudadana y no deportivo.
4. Auxilio vial en los cruces de mayor incidencia de tráfico automotriz por los que esta trazada la ciclovía.

Bicitekas, A.C.  
[www.bicitekas.org](http://www.bicitekas.org)  
Responsable del proyecto  
Roberto Cruz.

Socio activo y fundador





Propuestas de actividades para Inauguración de la ciclopista domingo 21 de diciembre, 2003 y programa de promoción Primera etapa tramo Polanco- Viaducto

Responsable de proyecto: Areli Carreón

**Objetivo central:** Promover en el corto y mediano plazo el éxito de la ciclopista en su primer tramo, protegiendo con información y guía personalizada a los primeros usuarios mientras se construye en la zona una cultura vial de convivencia respetuosa entre automóviles y bicicletas.

Para evitar que la obra sea subutilizada (por ser poco conocida o por tener problemas de diseño) recomendamos impulsar durante los primeros meses de su operación una serie de actividades atractivas, necesarias para garantizar el uso seguro del espacio y una serie de medidas evaluatorias que permitan resolver los conflictos que pueda tener el espacio, a fin de resolverlos rápidamente. Esta labor de promoción es crucial en sus primeros meses para que el público se acostumbre a verla y convivir con ella con confianza y seguridad. Quien pase un momento agradable en la ciclopista regresará una y otra vez y traerá a amigos y familiares.

Si en esta primera etapa se logra una buena participación y difusión poco a poco la ciclopista se convertirá en una opción atractiva de recreación, actividad física, transporte y cultura, que no necesitará sino un mantenimiento adecuado.

Se debe pensar en un conjunto de acciones, coordinadas, articuladas en función de lo que se quiere promover: el uso recreativo de fin de semana y a largo plazo el transporte cotidiano en bicicleta.

#### **Metas**

##### **De la inauguración:**

Lograr una amplia cobertura de prensa que de a conocer este espacio a los capitalinos.

Lograr que al menos 2 mil ciudadanos visiten la ciclopista en sus primeros tres meses de operación.

##### **De la promoción:**

Lograr que la bicicleta comience a ser vista como un vehículo que merece respeto dentro y fuera de la ciclopista

Lograr un importante flujo de usuarios cada fin de semana y promover su uso entre semana, investigando y resolviendo los posibles conflictos que enfrenten los usuarios en esta obra pública.

**Mensajes fuerza:**

- La ciudad de México crea espacios importantes para los niños y jóvenes.
- Todos tenemos el derecho de poder circular como discapacitado, ciclista o peatón en una ciudad mas humana.
- Se puede disminuir la contaminación con la participación de los ciudadanos.
- Hay innovaciones y esfuerzos para resolver los conflictos urbanos de la ciudad con mejor transporte público, peseros con gas natural, carros con hidrógeno, transmilenios.

El lema que proponemos es: "**Ciclopista: un regalo para la ciudad**" que combina la celebración de esta nueva instalación para el transporte, la recreación, la convivencia y el deporte en la ciudad, con la temporada navideña.

Se buscará hacer a la inauguración no un evento masivo, sino mediático y de imagen. El espacio no está diseñado para una gran reunión de personas, incluso una participación masiva podría resultar en un evento poco atractivo pues no se podría disfrutar del espacio; seríamos víctimas de nuestro propio éxito. Lo que buscamos es que exista una importante cobertura de prensa para que los ciudadanos se animen a conocer el espacio y se preparen para usar los próximos tramos por construirse.

Lo más importante comienza después de que se han ido los reflectores: debemos garantizar la seguridad de las personas y su accesibilidad al espacio para que no se descalifique esta obra pública, y para que no sea subutilizada. Esta labor debe iniciarse desde el principio de la operación de la ciclopista.



## Programa de Actividades Inauguración



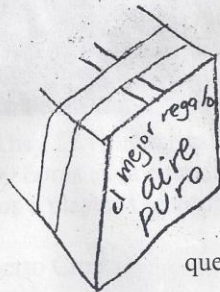
**1. Participación de personalidades en bicicleta.** Sugerimos invitar a personajes como Brozo, el Guiri-Guiri, Rubén el cantante de Café Tacuba, Roco de la Maldita Vecindad, la campeona de ciclismo Nancy Contreras por ejemplo para dar el recorrido inaugural junto a las autoridades del DF, que deben ir en bicicleta y usar casco. Para el corte del listón proponemos que sean autoridades, niños, una persona en silla de ruedas y ciclistas los que con varias tijeras corten a un mismo tiempo el listón, para simbolizar el trabajo conjunto de diversos actores. A las personalidades las invitaremos para rodar en un recorrido pequeño de menos de 2 kilómetros, acompañados de las autoridades, las biclas disfrazadas, las personas en silla de ruedas y los promotores Bicitekas. La idea es que su prestigio público nos ayude a promover la bicicleta como un vehículo ameno, seguro y viable para la ciudad de México, y que tanto niños como jóvenes se animen a usarla.

No se avisaría públicamente de su presencia, salvo a los medios de comunicación, para que no se deje venir una banda de fans, que no estén interesados en las biclas.

**Objetivo:** Promover prácticas de ciclismo seguro y tomar atractivas fotos conmemorativas. La presencia de personajes asegura la difusión en medios electrónicos.

**Responsable:** Ricardo Sala

**2. Carnaval ciclista navideño.** Caravana en bicicleta y patines de personajes alusivos a la época decembrina como unas cajas de regalos con el slogan: "el mejor regalo: aire limpio", "el mejor regalo: espacio para jugar", "el mejor regalo: libertad de movimiento", etc. Un trio de ciclistas disfrazados de Reyes Magos con el slogan:



"Este año también trajimos la ciclista". (A esta idea podemos buscarle financiamiento con las fábricas de bicicletas, que logran sus mejores ventas el Día de Reyes).

Varios ciclistas disfrazados de árboles navideños con verdaderas luces de colores, con el slogan: "Prende tus luces en la bici".

Varios ciclistas con cascabeles, listones, lucecitas con el lema. "Por tu seguridad que te vean, que te oigan, que te respeten".



**Objetivo:** Animar a los niños a usar su bicicleta con seguridad de manera creativa y divertida, así como un esfuerzo por concientizar a los papás de que los lugares para jugar son tanto o más importantes que los juguetes, y que la ciudad de México se esfuerza por crear dichos lugares. Se pueden lograr atractivas imágenes para la prensa.

**Responsable:**

**3. Festival Ciclista en las fuentes de Chapultepec.**

Invitar a la industria y a los patrocinadores a montar stands sobre temas, servicios y productos ciclistas. Venta de cascos, playeras, cintas reflejantes, cadenas y accesorios diversos para bicicletas. Este espacio debe contar con un sonido local, un escenario y un programa de actividades culturales como un taller de ciclismo urbano seguro, de reparación de bicicletas, la organización de rifas de bicicletas y productos (que se solicitarán a los patrocinadores), la historia de la ciclista, los beneficios de andar en bicicleta, etc. Se invitará a inventores de bicicletas especiales como las recumbentes, las asistidas eléctricamente y para discapacitados. Se recomienda que el GDF instale una exposición sobre los planes que tiene en relación a la construcción de ciclistas.

Invitar a la Asociación Mexicana para el corazón, la Asociación Mexicana contra la osteoporosis, y otras asociaciones médicas en contra de la obesidad y el sedentarismo; así como a las Asociaciones de usuarios de sillas de ruedas.

**Responsables:** DGBUEA, con apoyo Biciteka.



Racks para bicis en el Metro, diseñados por estudiantes de la UNAM. Según me dijeron ganaron un premio de Bombardier Concarril Bombardier  
[www.transport.bombardier.com](http://www.transport.bombardier.com)  
Ciudad Sahagun Tels. 30285 y 30700 ext 5262  
Centro de Investigaciones de Diseño Industrial (C.I.D.I.)  
Circuito Escolar sin número. Ciudad Universitaria, Coyoacán  
C.P. 04510, México D.F. (Frente al Centro de Enseñanzas de Lenguas Extranjeras C.E.L.E. y a un costado de la Facultad de Ingeniería).  
Teléfonos: 5622 08 35 y 36  
Fax: 5616 03 03  
Correo electrónico: [cidi@servidor.unam.mx](mailto:cidi@servidor.unam.mx)  
<http://ce-atl.posgrado.unam.mx>

DI Edgar González Vivanco [Egv77@starmedia.com](mailto:Egv77@starmedia.com)  
Teléfono CASA 55 - 93 - 68 - 58  
CEL 04455 -1976 - 43 - 28

**6. Uso de transporte cotidiano en bicicleta.** ¿Qué podemos hacer para promover el uso cotidiano de la bici? ¿Hacer un acuerdo con una escuela cercana, parecido al que se planea con el Liceo Francés? ¿buscar un programa continuo de las escuelas de la zona con el Papalote y otros museos, para acceso gratuito entre semana a quienes lleguen en bicla? <sup>no</sup>



Idea super atractiva, sencilla y barata

#### **Patrocinios**

Buscar patrocinios en efectivo, especie o en servicios.  
Regalos como playeras, pago por espacio publicitario, dinero para gastos del Festival y de trabajo voluntario, edecanes, disfraces.  
A cambio de promoción, stand en el Festival, robustecimiento de su mercado.

WWW

**Bicitekas**.org

\*Dícese de los habitantes del Valle de Anáhuac que hemos decidido desplazarnos y divertirnos sin producir esmog ni quemar combustibles fósiles, y enriqueciendo la calidad humana de los espacios públicos.

## La fórmula para vivir mejor en la ciudad de los IMECAS no es secreta:



= -



**Ven con nosotros ¡acompañanos a nuestros recorridos y paseos!**

- ✓ **Es sano y gratis**
- ✓ **Es para todos (no necesitas ser atleta o profesional del deporte)**
- ✓ **Aprenderás como conducir de modo seguro en un ambiente de ciudad.**

**Horarios :**

**Miércoles 21:00 horas Ángel de la Independencia (paseo biciteka original)**

**Miércoles 21:00 horas Monumento a Obregón, San Ángel (paseo alternativo sur)**

**Domingo 10:00 horas Zócalo (paseo dominical a Chapultepec)**

**Trae casco y tu bici en buenas condiciones (frenos), y luz trasera si es de noche**



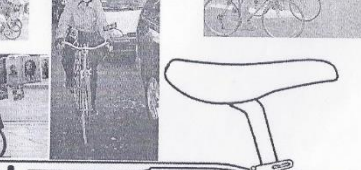
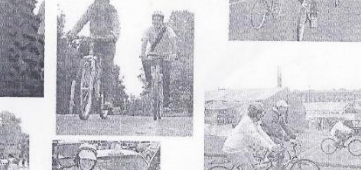
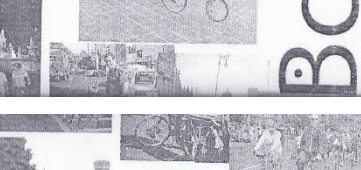
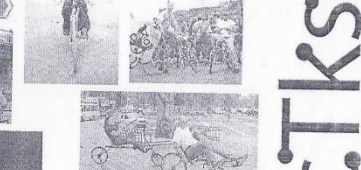
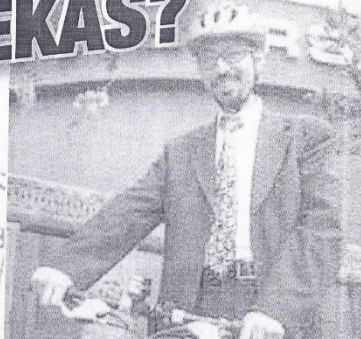
# ¿QUIENES SON LOS BICITEKAS?

Los Bicitekas somos un grupo de ciudadanos que anhelamos vivir en ciudades más humanas y en una sociedad humanizada.

Los Bicitekas impulsamos una cultura de la bicicleta, como una forma de vivir. Nos oponemos al desarrollo urbano que considera el automóvil y no las personas, como lo más importante en las ciudades.

¿Porque la vida urbana ha de girar sólo en torno al automóvil?...

¿Te parece justo que



BcTKs

BCTKS

BCTKS

BCTKS

semejantes como un simple obstáculo, igual si van a pie, en coche o en bicicleta?

Desafortunadamente, los que van por el camino equivocado son nuestros gobernantes, ya que parece no importarles el grave problema que enfrentan nuestras ciudades con la sobrepoblación de autos y la falta de áreas verdes. Ellos promueven una cultura absurda e irracional.

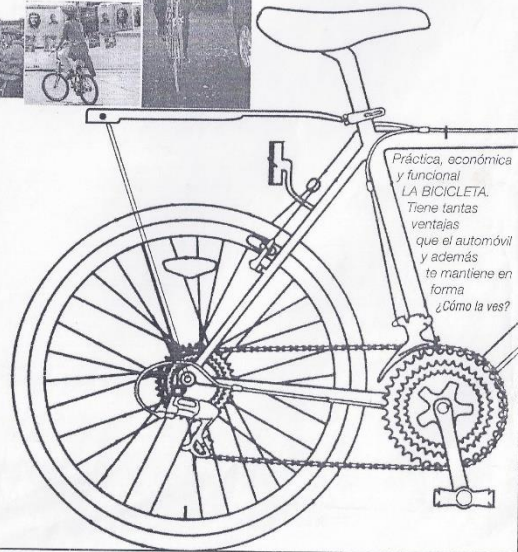
A = \$



Fox en el país de la maravillas



¡BICITEKAS!



Práctica, económica y funcional LA BICICLETA. Tiene tantas ventajas que el automóvil y además te mantiene en forma ¿Cómo la ves?



# Bloquean el distribuidor

## Exigen Bicitekas creación de vías para ciclistas

POR IVÁN SOSA

ALREDEDOR DE 20 CICLISTAS DE LA ORGANIZACIÓN Bicitekas tomaron ayer por asalto el distribuidor vial San Antonio, con la intención de solicitar que además de obras para los automóviles también se desarrollen alternativas de desplazamiento en transporte público, en bicicleta y facilidades peatonales.

"Queremos una ciudad más humana, para las personas, no consagrada al automóvil", definió León Hamui, a bordo de la bicicleta inglesa Brompton, con la cual se transporta incluso dentro del Metro, pues al desarmarla la mete en un portafolio.

"Es la última vez que los dejo ir, ¿para qué protestan si la obra ya está construida?", les advirtió un agente de tránsito después de retenerlos en cuanto descendieron de la rampa del distribuidor que conduce a Periférico Sur, a un lado de la unidad Plateros.

Los Bicitekas explicaron que después de oponerse al proyecto, ahora asumen que el distribuidor vial es una obra concluida.

"Está bien, pero la Ciudad requiere otras alternativas de transporte, no sólo el automóvil que es un medio contaminante", comentó el ciclista Carlos García Robles.

Los agentes de tránsito apostados en el acceso del distribuidor vial del Eje 5 Sur San Antonio apenas se dieron cuenta. Cuando se percataron, los ciclistas ya estaban dentro.

Un agente tiró de un empujón a un biciteka. Sus compañeros regresaron por él, aventaron al piso las bicicletas y se acostaron en el suelo.

En dos minutos se levantaron ante el desconcierto de los agentes y continuaron sobre el distribuidor vial a pesar de las sonoras protestas de los automovilistas.

Después de ser retenidos sólo para recibir el regaño de parte de los agentes por violar el artículo 88 del Reglamento de Tránsito que prohíbe la circulación en vías primarias de bicis y motocicletas, con una sanción



Foto: REFORMA / Fernando Ortega



▲ Los ciclistas se subieron al puente vial y, aunque violaron el Reglamento de Tránsito, no fueron detenidos ni multados.

◀ Policias de Tránsito trataron de detener a los manifestantes para que no ingresaran al distribuidor vial e incluso tiraron al suelo a uno de ellos.

de 654 pesos, los Bicitekas fueron felicitados por un automovilista.

"Oficial, ellos tienen razón, el distribuidor nada más sirve para más congestiones", decía el médico Javier Ramírez a los agentes, que ante los medios de comunicación optaron por dejar ir a los ciclistas.

Los Bicitekas expresaron que las ciclistas recreativas que desarrolla el Gobierno del Distrito Federal, de Polanco a Magdalena Contreras, en Chapultepec y la Condesa, son un buen punto de partida, pero además de "pistas recrea-

tivas para los fines de semana, necesitamos vías de transporte diario", dijo el ciclista Javier Treviño.

"Está bien que los vecinos de la Condesa se opongan a que construyan la ciclopista sobre los camellones por donde caminan; también debemos pensar en una ciudad para disfrutarla a pie", subrayó Hamui.

Los carriles confinados para autobuses inteligentes y el tren suburbano de Buenavista a Huehuetoca, culminaron, deberían contar con una vía alternativa exclusiva para el transporte en bicicleta.

## Significado de la Bicicleta Blanca



Imagen encontrada en los grupos de Facebook de Bicis Blancas.



Intervención de Bicitekas A.C. y Cultura Vial A.C. en el 2019 para el *Día Mundial sin Auto* que se celebra el 22 de septiembre de cada año.







Ofrenda a los ciclistas muertos por incidentes viales, exigiendo una ley de seguridad vial



Imagen otorgada por Agustín Martínez

## **Preguntas durante la pandemia realizadas el 25 de mayo de 2020**

¿Qué extrañas de las rodadas de los Bicitekas ahora que se han tenido que suspender por la contingencia? ¿Has reflexionado sobre no haber estado estas semanas en esta dinámica?

### **“Agui”**

Yo extraño compartir la música con mi bocina grande y ver a los compas de bici que regularmente no veo.

También se extraña el saber que ya es miércoles, media semana y acercándose el fin de semana. De ahí en fuera sigo rodando ya sea por necesidad o por salud mental en tiempo de pandemia.

### **“Znow”**

Hola Ale... sí, mira que extraño de las rodadas 1° la convivencia con los amigos del grupo y número 2° los lugares que visitamos...

Si he reflexionado y pues como me encantaría regresar a vivir esas bonitas experiencias.

### **Saúl**

Extraño recorrer las calles de la CDMX de noche en bicicleta, en compañía de personas muy agradables.

Echo de menos pedalear con Bicitekas porque es divertido, me desestresa, y me olvido de mi vida "ordinaria" para convertirme en un ciclista urbano más.

## **Erick**

Como a todos, este 2020 empezó muy bien y con muchas expectativas, muchos planes y muchas ideas, y como a todos el Coronavirus llevo y se quedó... Y desde que estamos en la seguridad de la casa, extraño la libertad de andar en bici, la caricia del aire en la cara, las pláticas de bici, la hermandad y compañerismo que siempre están presentes en las rodadas, extraño el ansia y el deseo al planear rutas, la ansiedad de que llegue el momento de parar los carros para que salga el grupo, el gusto y el gozo de rodar, de llevar el grupo, de bloquear, EXTRAÑO LA COMPLICIDAD DE ANDAR CON MI AMIGA Y COMPAÑERA, DE MI BICI, Y SER EL DUEÑO DE MI CAMINO, Y DISFRUTAR EL LLEGAR A MI DESTINO Y VIVIR CONVIVIENDO CON MIS HERMANOS CICLISTAS.

## **“Ivona”**

Extraño el salir a despejarme en bici, el pedalear me distrae y el oxigenar al respirar me hace pensar la solución a mis problemas, claro con ‘tekas’, el aire no es muy puro. Pero el ritmo que llevan es bueno y se compensa con los tacos que me ceno, que también extraño, y ya que estamos en el tema del aroma ‘teka’, también extraño los brownies de Coco.

En dos meses no he rodado, pero he tratado de sustituirlo con la meditación, no es igual, pero ha sido de gran ayuda, me considero una persona muy adaptable y creo que ahí la llevo. Lo extraño, pero sobrevivo.

## **“George”**

Pues se extraña el salir para relajarse y despejarse, la convivencia, el rodar entre muchos amigos y seguir promoviendo el uso de la bici.

He pensado en cómo va ser el regreso a rodar y que sea lo más normal que se pueda, tal vez tomar medidas sanitarias como el distanciamiento en el contingente de ciclistas, pero ya se verá con el tiempo hasta que sea como antes.

## **“Angie Birds”**

La verdad es que, si se extrañan las rodadas, la convivencia, el des estrés, y un poco más en mi caso, con lo de mi embarazo es más el tiempo de espera, entonces te imaginarás mi tristeza. Tú has sido testigo de los destinos, y la alegría que emana de todos nosotros... ojalá pase esto pronto para reunirnos de nuevo y seguir conociendo los rincones de nuestra ciudad.

También por lo del ejercicio y exigencia que algunas rodadas exigen, es chido probarse en cada salida con cualquier grupo ciclista.

## **“Luces”**

Hola Alejandra. ¿Qué es lo que extraño de rodar con Bicitekas?

Lo primero es la sensación de cada miércoles, prepararse para salir a rodar con los amigos conocer gente nueva, rodar en lugares que no conoces y lo más importante es que te adueñas de esas calles medio vacías y esos *spots* que están vacíos de gente. Te olvidas de todo y solo piensas en rodar y divertirte con todo el grupo

Bueno, espero que te sirva de algo Ale, y cuídate mucho y ya pronto seguiremos rodando de nuevo

## **“El Negro”**

Lo que más extraño es el poder disfrutar de mi ciudad en compañía de mis amigos.

El poder recorrer las calles cercanas o lejanas y cada paseo ubicar al menos una cuadra nueva. Siempre gozando del compañerismo y camaradería que ofrece el grupo. Pues sigue siendo un punto de des estrés.

Cuando estamos laborando, una distracción a mitad de semana. Y ahora encerrados, imagínate cuantas ganas no tenemos de dar la vuelta, platicar y rodar hombro con hombro de los amigos.

## **“Joker”**

Sí extraño a la banda, extraño las calles, extraño las rodadas, extraño los *spots*, ya sabes que nunca se termina de conocer el mundo y pues... aparte de que extraño... tú sabes bien que dependía yo de esa chamba (de vender dulces), de las rodadas... para mí era como una chamba, pero esperemos que todo esto ya pase pronto y nos volveremos a ver Alex.

## **“Amistad”**

Extraño al grupo... extraño, como cada miércoles, que llegue el miércoles... se extraña no llegar a casa los miércoles después del trabajo. Estando en el Ángel, ya llegando, pasando a saludar a los amigos, ¡pf! Se extraña. Las frases que te digan “hola, ¿cómo estás?”, “¿a dónde vamos a ir?”, todas esas cositas que teníamos, no las valorábamos, ahora no podemos salir o salimos aquí abajo, no es lo mismo. Entonces todo eso se extraña demasiado. No hay cómo reemplazar para nada esos momentos que solíamos pasar arriba de la bicicleta cada miércoles.

Cada miércoles, ver a los amigos, cada miércoles convivir con ellos y no volverlos a ver hasta la próxima semana. Como un dicho que dice “tan corto es el amor, qué largo es el olvido”. El paseo se hace muy corto si estás con las amistades, dándole con la bici, viendo las ciudades, se hace muy corto el tiempo. Cuando ves ya te dio la una de la mañana y ya se está terminando el paseo. Y entonces se termina y ahí, el único trayecto que te queda rodando es de ahí a tu casa. Entonces no se vuelve a ver a los amigos, aunque virtualmente sí toda la semana, y es una semana muy larga, y uno está ansioso esperando el dichoso miércoles para salir a rodar con los Bicitekas.

Toda la gente que se reúne, como ya es sabido todos los miércoles a las 9:30 de la noche en el Ángel, eso se extraña, hay miles de palabras, yo creo que no terminaríamos de platicar lo que es el paseo, lo que uno disfruta.

Para mí, todo el tiempo, estoy en mente con la bicicleta. Es mi motivación la bicicleta.

La bici siempre nos va a aguantar. No es persona, pero es como una personita, porque ella me comprende. Yo la quiero... le debo mucho a esa bici, la que me lleva me trae. Hay que considerarla no como un mueble, o un fierro o ahí nomás. A la bici hay que darle un poquito de alma para que la sientas viva, porque en realidad es tu compañera, la que te lleva a rodar.

### **“Fistix”**

Lo que más extraño de los recorridos de Bicitekas es, sin duda, ver a mis amigos, disfrutar la ciudad de noche en la bici, la cervecita a media semana, uff!!! Para mí es un despeje de mente en cuanto a pendientes de chamba, estrés, etc. Lo que hace Bicitekas es que es como un *refresh* para el resto de la semana y seguir con toda la actitud. Aparte que lo disfruto mucho.



## Características de personas entrevistadas

Nombre del entrevistado	Tipo de participación en la dinámica	Edad	Procedencia	Profesión u ocupación	Tipo de entrevista
Tom Dieusaert	Fundador	51	Amberes, Bélgica	Periodista	Entrevista a profundidad
Roberto Cruz	Fundador	53	Obrera (CDMX)	Abogado	Entrevista a profundidad
Erick	Organizador	43	Legaria, Tacuba (CDMX)	Médico	Entrevista a profundidad
Raúl "Torni"	Organizador	51	Nueva Santa María (CDMX)	Comerciante	Entrevista a profundidad
"Fistix"	Participante	39	La herradura (Estado de México)	Consultor inmobiliario	Entrevista a profundidad
Ángel	Organizador	37	Santa María la Ribera (CDMX)	Licenciado en relaciones comerciales	Entrevista a profundidad
Angie	Participante	24	Guerrero (CDMX)	Estudiante	Entrevista a profundidad
Hipólito "Amistad"	Organizador	58	Cuauhteppec (CDMX)	Comerciante en tianguis	Entrevista a profundidad
Ivonne	Participante	47	Popotla (CDMX)	Diseñadora gráfica	Entrevista a profundidad
Silvisabel	Participante	25	Colonia del Valle	Diseñadora industrial	Entrevista a profundidad
Carlos "Negro"	Organizador	34	Santa Úrsula Coapa (CDMX)	Publicista	Entrevista a profundidad
Armando Roa	Ex integrante del Movimiento Ciclista de la Ciudad de México	65	Ampliación Alpes (CDMX)	Traductor	Plática informal
Alfred	Ex integrante del Movimiento Ciclista de la Ciudad de México	61	Lorenzo Boturini (CDMX)	Profesor	Plática informal
Agustín Martínez	Fundador	46	Centro (CDMX)	Activista, diseñador gráfico y comunicador social	Plática informal
Roberto "Luces"	Vendedor participante	34	Roma Norte (CDMX)	Vendedor	Plática informal
"Joker" (Dulces)	Vendedor participante	31	Nueva Atzacualco (CDMX)	Vendedor	Plática informal
Miguel Ángel	Participante	45 (aprox.)	-----	Mecánico	Plática informal

Karla	Participante	24	Paulino Navarro (CDMX)	Estudiante	Plática informal
Saúl	Participante	44	Roma Norte (CDMX)	Abogado	Plática informal
“Agui”	Participante	48	San Rafael (CDMX)	Comerciante	Plática informal
“Znow”	Participante	29	Buenos Aires (CDMX)	Vendedor mecánico	Plática informal
“George”	Organizador	38	Azcapotzalco (CDMX)	Comercio electrónico	Plática informal
Lily	Participante	35 (aprox.)	Tlatelolco (CDMX)	Psicóloga	Plática informal

## Grupos ciclistas de la Ciudad de México y su Zona Metropolitana

Grupo	Lugar	Hora	Día	Dirigido a
Bicicuates	Monumento a la Revolución	20:00 hrs.	Lunes	Ciclismo urbano
La Palma	Glorieta de la Diana	21:00 hrs.	Lunes	Ciclismo urbano (también se hacen rodadas con kilometrajes ideales para bicicletas de ruta).
División del Sur	Parque la Bombilla	20:00 hrs.	Lunes	Ciclismo urbano
Velódromo	Diagonal San Antonio #941 (en el local de la tienda)	20:30 hrs.	Lunes	Ciclismo urbano (también se hacen rodadas con kilometrajes ideales para bicicletas de ruta).
Eslabones	Monumento a la Revolución	21:00 hrs.	Lunes	Ciclismo urbano
Breaking Bikes	Quiosco del zócalo de la delegación Coyoacán	21:00 hrs.	Lunes	Ciclismo urbano
Teddy La Garra Rodante	Av. División del Norte y Municipio Libre	21:00 hrs.	Lunes	Ciclismo urbano
La Palma	Glorieta de la Diana	21:00 hrs.	Martes	Ciclismo urbano (también se hacen rodadas con kilometrajes ideales para bicicletas de ruta).
Demons Bike	Reforma esq. Río Rhin, frente a la bolsa mexicana de valores	21:15 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Tlacoquebikers	Parque Tlacoquemecatl, Col. Del Valle	20:30 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Huizi (antes Huizicleteros)	Parque de los Venados	20:30 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Cletos nocturnos	Parque de Pylares	20:30 hrs.	Martes	Ciclismo urbano

Coyobikers	Quiosco de la delegación Coyoacán	21:00 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Tlatelolcas	Plaza de las Tres Culturas	19:30 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
VdeQ Bikers	Estación de Metrobús Vasco de Quiroga	19:20 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Escuadrón del Norte	Plaza Tepeyac	19:30 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Pedaliers	Parque de la China	19:30 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Bicorientados	Restaurante Vips, Plaza Oriente	20:00 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Xochimilco en Bici	Bosque Residencial Sur	20:00 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Mujeres en bici	Glorieta de la Diana	20:00 hrs.	Martes	Ciclismo urbano
Los Restos del Rumbo	Nortes 84 y Av. Victoria	19:30 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
Liga de Bike Polo DF y Liga de Bike Polo Fémimas DF	Cancha de Rabaul, Azcapotzalco	21:00 hrs.	Miércoles	La práctica del bici polo o bike polo, cualquier nivel
BiciMoriscos	Quiosco Morisco (Santa María la Ribera)	20:30 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
Eslabones	Monumento a la Revolución	21:00 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
La Palma	Glorieta de la Diana	21:00 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano principalmente, pero también hacen rodadas con mayor kilometraje ideales para bicicletas de ruta.
Paseo Bicitekas	Ángel de la Independencia	21:00 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
BiciVerde	Plaza Benito Juárez, Estado de México	20:30 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
Iron Bikers	Estación del Metro Oriente	20:00 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano

Nezabike	Pantitlán y López Mateos	19:30 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
Bicifelinos	Playas Regatas y Eje 5 Sur, colonia Militar Marte	20:30 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
Cuadrillos del Sur	Eje 7 Félix Cuevas y Gabriel Mancera	20:30 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
Piratas Bikers	Parque la Moderna	20:30 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
Taxqueña Bici Club	Av. De las Torres y Cerro del Cubilete Col. Campestre Churubusco	20:30 hrs.	Miércoles	Ciclismo urbano
Muyu Bikers	Consultar en la página	Consultar en la página	Miércoles	Ciclismo urbano
Paseo de Todos	Monumento a la Revolución (únicamente el último jueves de cada mes)	20:30 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
People for Bikes	Zacatecas esq. Mérida, Col. Roma	21:00 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano, pero también hacen rodadas con mayor kilometraje ideales para bicicletas de ruta.
Desarrollo Suave	Monumento a la Revolución	21:00 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
La Palma	Glorieta de la Diana	21:00 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Demons Bike	Reforma esq. Río Rhin, frente a la bolsa mexicana de valores	21:15 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Puercos Mundanos Ciclistas	Explanada de la Delegación Benito Juárez	20:30 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Bicihurones Nocturnos	Parque de los Venados, delegación Benito Juárez	20:30 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano

Breaking Bikes	Quiosco del zócalo de la delegación	21:00 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Tlacoquebikers	Parque Tlacoquemecatli	20:30 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Calaveras y Diablicis	La plaza de San Matías, Calzada de la Viga y Av. Santiago, Iztacalco	19:30 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Biciguapos	Eduardo Molina esq. Talismán	19:45 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Rebelión rodante	Explanada de la Delegación Iztacalco	20:00 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Iztabikers Santiago	Plaza San Matías, Delegación Iztacalco	20:30 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Reinas del Sur	Centro de Tlalpan	20:30 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Biciclalpan	Explanada de la delegación Tlalpan	20:30 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
BixiUAMeros	UAM Xochimilco, Calzada del Hueso	19:30 hrs.	Jueves	Ciclismo urbano
Biciardillas Aragón	Iglesia Azul, San Juan de Aragón	19:45 hrs.	Viernes	Ciclismo urbano
Ciclistas solteros	Alameda del Sur	19:00 hrs.	Viernes	Ciclismo urbano
Teddy la Garra Rodante	Av. División del Norte y Municipio Libre	21:00 hrs.	Viernes	Ciclismo urbano
Malvista Social Club	Quiosco del zócalo de la Delegación Coyoacán	19:00 hrs.	Viernes	Ciclismo urbano
Biciosos	Plaza Río de Janeiro, colonia Roma	21:00 hrs.	Viernes	Ciclismo urbano
Bicidivos	Estación de Ecobici, Insurgentes esq. Reforma	21:00 hrs.	Viernes	Ciclismo urbano
Eslabones	Monumento a la Revolución	21:00 hrs.	Viernes	Ciclismo urbano
Lunáticos ciclistas	Monumento a la Revolución	21:30 hrs.	Viernes	Ciclismo urbano

Lion Bikers Coyoacán	Monumento a la Revolución	21:30 hrs.	Viernes	Ciclismo urbano
BiciGourmet	Pestalozzi esq. Pilares	Necesitas confirmar hora en su página	Sábado	Ciclismo urbano
Biciperros	Parque Hundido	8:00 hrs.	Domingo	Ciclismo de ruta principalmente
Bici Gato Ciclismo	Insurgentes Sur esq. Eje 5 Sur	8:00 hrs.	Domingo	Ciclismo de ruta principalmente
Club de Bicicletas Antiguas y Clásicas, CDMX	Ángel de la Independencia	8:00 hrs. (consultar la roda, ya que no todos los domingos la llevan a cabo)	Domingo	Ciclismo para los coleccionistas de bicicletas y los entusiastas de las bicicletas antiguas.
Biciraptors MX	Monumento a la Revolución	8:00 hrs.	Domingo	Ciclismo urbano principalmente, pero también hacen rodadas con mayor kilometraje, así como para bicicletas de montaña.
Eslabones	Monumento a la Revolución	9:00 hrs.	Domingo	Ciclismo de ruta (salida foránea)
Princebikers	Reforma y Amberes	18:30 hrs.	Domingo	Ciclismo urbano
Bici IMSS	Consultar página	Consultar página	Sin día específico	Ciclismo urbano
Bicoapa	Galerías Coapa	19:30 hrs.	Sin día específico	Ciclismo urbano
Ometeotl la bici en resistencia del campo	Calle Año de Juárez 1900, Col. San Luis Tlaxialtemalco, Xochimilco	Consultar en la página	Sin día específico	Ciclismo urbano
Panteoneros en Bici	Consultar en la página	Consultar en la página	Sin día específico	Ciclismo urbano
Petro Bikers	Consultar en la página	Consultar en la página	Sin día específico	Ciclismo urbano
Albatros Bikers	Consultar en la página	Consultar en la página	Sin día específico	No especifica
Moko bikers	Consultar en la página	Consultar en la página	Sin día específico	Ciclismo urbano
Muyu Bikers	Consultar en la página	Consultar en la página	Sin día específico	Ciclismo urbano
Por el gusto de rodar	Consultar en la página	Consultar en la página	Sin día específico	Ciclismo urbano



Mucha morra	Consultar en la página	Consultar en la página	Sin día específico	Ciclismo urbano principalmente y actividades relacionadas a la lucha por la equidad de género.
Polillitas Club Ciclista	Consultar en la página	Consultar en la página	Sin día específico	Ciclismo urbano
La Rueda Violeta	Consultar en la página	Consultar en la página	Sin día específico	Ciclismo urbano principalmente y actividades relacionadas a la lucha por la equidad de género.

Información extraída de: <https://labicikleta.com/grupos-ciclistas-rodar-cdmx-alededores/>

Consultado: 13 de diciembre de 2019

Elaboración propia

