



Universidad Autónoma del Estado de México

Facultad de Ciencias Políticas y Sociales

Doctorado en Ciencias Sociales



El movimiento ciclista de la ciudad de Toluca, ejercicio del derecho a la ciudad y la producción del espacio

Presenta:

Juan Carlos González Gómez

Tutor académico:

Dr. Juan José Gutiérrez Chaparro

Tutores adjuntos:

Dra. Ana Melissa Pardo Montaña

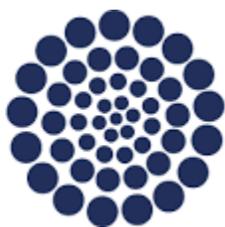
Dr. Ryszard Rozga Luter

Dr. José Juan Méndez Ramírez

Dr. Pedro Leobardo Jiménez Sánchez

Toluca, Estado de México, 2 de diciembre de 2024

El presente trabajo de investigación se adscribe al programa de posgrados de calidad nivel internacional y fue posible por el apoyo de:



CONAHCYT

CONSEJO NACIONAL DE HUMANIDADES
CIENCIAS Y TECNOLOGÍAS

Índice

Introducción	1
Capítulo I. Los movimientos sociales urbanos, el Derecho a la Ciudad y la apropiación del espacio, un marco heterodoxo para el estudio de la ciudad.....	19
1.1 Los movimientos sociales y la ciudad.	22
1.1.1 Entradas teóricas para el estudio de los movimientos sociales	22
1.1.2 La acción colectiva y la teoría política en el estudio de los movimientos sociales.....	28
1.1.3 Los nuevos movimientos sociales	29
1.1.5 Otros abordajes a los movimientos sociales urbanos y la ciudad.....	38
1.2 El Derecho a la Ciudad, postura teórica y práctica	40
1.2.1 El Derecho a la ciudad de Henri Lefebvre	43
1.2.2 El derecho a la ciudad de David Harvey	45
1.2.3 Latinoamérica: aproximaciones al derecho a las ciudad desde otras latitudes.....	48
1.3 Producción y apropiación del espacio, una postura crítica para la transformación de las ciudades.	51
1.4 Consideraciones de cierre.....	56
Capítulo II. Experiencias sobre movimientos ciclistas y la transformación urbana	59
2.1 Movimiento PROVO, Ámsterdam: el caso paradigmático de la transformación urbana desde la bicicleta.....	62
2.2 Sevilla, España, Coordinadora en Defensa de la Bici.	66
2.3 Movimiento colectivo “Furiosos Ciclistas” en Santiago de Chile.	69
2.4 México, los primeros colectivos ciclistas: los Bicitekas.	72
Consideraciones de cierre.....	76
Capítulo III. Metodología en movimiento: diseño metodológico para el estudio del movimiento ciclista de Toluca.....	78

3.1 Aspectos metodológicos para la recuperación de información sobre el movimiento ciclista de Toluca	81
3.1.1 Justificación del diseño y la estrategia metodológica.....	85
3.1.2. Definición de criterios	85
3.1.3. Estrategias y técnicas de levantamiento de datos, de la exploración a la etnografía móvil.....	86
3.1.4. Análisis e interpretación de los datos.	90
3. 1. 5. Procedimiento de validación de la información.	95
3.1.6 Foto narrativas: la organización social en movimiento	96
3.1.7 Consideraciones de cierre.....	98
Capítulo IV. El Movimiento ciclista de la ciudad de Toluca, narrativas de la organización social.....	100
4.1 Diagnóstico del conflicto	101
4.2 Caracterización del movimiento ciclista de la ciudad de Toluca	102
4.3 Mapeo de actores clave.....	107
4.5 Acciones y estrategias, enunciado la praxis.	112
4.6 Foto narrativas y organización	119
4.5 Consideraciones de cierre sobre la caracterización del MCT.....	127
Capítulo V. Hacia un análisis del movimiento social ciclista de la ciudad de Toluca desde el derecho a la ciudad y la producción del espacio.....	131
5.1 Agenda y Praxis.....	133
5.2 Entre sueños y esperanzas, el Derecho a la ciudad y la producción del espacio utópico 140	
5.3 Consideraciones de cierre.....	151
Consideraciones finales	158
Potencialidades	158

Limitaciones	162
Referencias bibliográficas	164
Anexos	172



Introducción

Introducción

Las demandas de la ciudad contemporánea están profundamente vinculadas a los retos que plantea el crecimiento urbano acelerado, la presión demográfica y las transformaciones económicas y sociales. Entre estas demandas, el espacio público se destaca como un elemento crucial para la convivencia ciudadana, el esparcimiento y la cohesión social.

En una época de creciente urbanización, la gestión y creación de espacios públicos de calidad es esencial para fomentar una vida urbana más inclusiva y equitativa, permitiendo que los habitantes de diferentes sectores sociales interactúen en ambientes comunes. (ONU, 2021)

Otro aspecto fundamental es la movilidad urbana, que implica la necesidad de desarrollar sistemas de transporte más eficientes, sostenibles e inclusivos. En las ciudades contemporáneas, la congestión vehicular y la dependencia del automóvil privado han generado desafíos considerables, no solo en términos de tiempo perdido y estrés, sino también en cuanto a su impacto ambiental. (Serrano, 2018)

Así, la promoción de modos de transporte alternativos, como el uso de bicicletas, el transporte público de alta capacidad y la infraestructura peatonal, se presenta como una demanda clave para mejorar la calidad de vida en las ciudades.

La contaminación ambiental, en particular la relacionada con el aire y el agua, también constituye una demanda urgente en el contexto urbano. Las ciudades contemporáneas, al concentrar grandes cantidades de población, industrias y vehículos, generan una enorme presión sobre los recursos naturales y los ecosistemas. La lucha contra la contaminación requiere políticas públicas que regulen las emisiones, incentiven el uso de energías limpias y promuevan una gestión más sostenible de los residuos. (ONU, 2021)

Asimismo, la reducción de la desigualdad es otra demanda clave en las ciudades contemporáneas. La urbanización ha acentuado las disparidades socioeconómicas,



con zonas que experimentan una intensa marginación frente a otras que concentran los beneficios del desarrollo urbano.

Esto se refleja en la distribución desigual de servicios, oportunidades de empleo, acceso a la vivienda y calidad de la infraestructura urbana. Las ciudades enfrentan el reto de implementar políticas que promuevan una redistribución más equitativa de los recursos y oportunidades, garantizando que todos los habitantes, independientemente de su origen socioeconómico, puedan disfrutar de los beneficios del crecimiento urbano.

La relación crecimiento urbano, problemáticas y demandas han sido el catalizador para el levantamiento de movimientos colectivos de diversa índole, desde la ciudad del siglo XX a la actualidad estos esfuerzos de organización buscan transformar el entorno urbano y responder a los desafíos derivados de la urbanización acelerada, la desigualdad y el deterioro ambiental.

Estos movimientos sociales emergen como una respuesta directa a la insuficiencia de las políticas públicas y la falta de planificación urbana que priorice el bienestar colectivo y el uso equitativo de los recursos.

La ciudad vista como un proceso dialéctico y multidimensional, en el que matizan una gran cantidad de fenómenos sociales, como los movimientos sociales los cuales suelen ser abordados por áreas de estudio como la sociología, antropología y la geografía, en gran medida para la comprensión de la formación de estos movimientos en el que se cruzan lo económico, político y sociales. (Gravano, 2021)

Para las ciencias sociales antes mencionadas, los movimientos sociales, se estudian como expresiones colectivas de protesta, cambio y resistencia, a los cuales se les considera tener un papel crucial a lo largo de la historia en la configuración de las sociedades y de sus transformaciones.



Los movimientos sociales se consideran como una respuesta colectiva a los problemas que conciernen a un grupo en específico, debido a esto, son una beta de estudio ampliamente trabajada desde diversos enfoques; atendiendo a la complejidad de las dinámicas de un movimiento social, se suele hacer uso de miradas multi e interdisciplinarias, que respondan a las dinámicas irreductibles de estos. (Giobellina, 2015)

El estudio de los movimientos sociales ha dado lugar a una amplia gama de enfoques teóricos, destacan los enfoques sociológicos centrados en los motivos y tipos de organización de los movimientos, tales como la Teoría de la movilización de recursos, aquella centrada en el estudio de las oportunidades políticas y la denominada corriente de los Nuevos Movimientos Sociales. (Durand, 2016)

Los abordajes teóricos sobre los movimientos sociales se pueden ubicar tanto histórica como teóricamente en dos grandes paradigmas, aquellos centrados en el estudio de la lucha de clases, ejemplo de ello los movimientos obreros, los levantamientos populares, y la categoría cuyos movimientos sociales destacan el valor de la identidad y los problemas venideros derivados del nuevo modelo económico imperante a finales de los sesenta. (Ullán, 2016)

Aquellos movimientos que ya no sólo se centran en la lucha de clases, sino que incorporan reivindicaciones identitarias, raciales, de género, medio ambientales y urbanas permiten dar cuenta de una forma distinta de organizaciones sociales. Los “Nuevos Movimientos Sociales” es un término que se hizo popular gracias a los trabajos de investigación de Alain Touraine (1971), Jürgen Habermas (1986) y Manuel Castells (1974), estos movimientos emergieron principalmente a partir de la década de 1970 y se distinguen de los movimientos sociales tradicionales por su enfoque en la identidad, la cultura, el medio ambiente y la justicia social. (Durand, 2016).

Dentro del enfoque de los nuevos movimientos sociales se incorpora la ciudad como un elemento con sus propias características, un sistema en el que interaccionan identidades, política, diseño urbano, vivienda, espacio público, y todo aquello que



integra a una ciudad, Manuel Castells expone lo siguiente “Los movimientos sociales urbanos están, pues, orientados a transformar el significado de la ciudad, sin poder transformar la sociedad. Son una reacción, no una alternativa” (Castells, 1986, p.p. 438-439), su pertinencia es repensar la aproximación al objeto de estudio de la ciudad, lo urbano y los movimientos que buscan transformarle.

Los movimientos sociales en la ciudad encuentran un marco teórico y reivindicativo clave en las perspectivas del derecho a la ciudad y la producción del espacio, conceptos desarrollados por Henri Lefebvre (1966). El derecho a la ciudad no se limita al acceso a los servicios urbanos, sino que implica la participación en la construcción y transformación del espacio urbano por parte de sus habitantes.

Los movimientos sociales que luchan por la vivienda digna, la movilidad sostenible o la recuperación del espacio público articulan sus demandas en torno a este derecho, exigiendo no solo infraestructuras o recursos materiales, sino la posibilidad de decidir sobre el uso y configuración del territorio en el que viven. De manera general los movimientos cuestionan las dinámicas de privatización y exclusión que caracterizan el modelo de ciudad hegemónica, el cual favorece los intereses del capital sobre los derechos de los habitantes, y buscan restituir el espacio urbano como un bien común, accesible y compartido. (Ullán, 2016)

Por otro lado, la perspectiva de la producción del espacio subraya cómo el espacio urbano no es un mero escenario pasivo, sino un producto social y político, resultado de las interacciones entre diversos actores y de las relaciones de poder. (Lefebvre, 2013) en el que los movimientos sociales urbanos pueden tener un papel activo en esta producción, ya que, a través de su movilización, resignifican y transforman el espacio, alterando las dinámicas de poder que lo configuran.

Desde estas perspectivas, el análisis de movimientos sociales y luchas urbanas adquiere relevancia, ya que a menudo buscan promover el Derecho a la Ciudad al desafiar las decisiones de Producción del Espacio que perpetúan desigualdades y exclusión.



Al explorar cómo los actores sociales interactúan con la planificación urbana, la propiedad y la infraestructura, se puede comprender mejor cómo se forjan identidades urbanas, se fortalecen comunidades y se configuran los paisajes urbanos.

Dentro de la gran diversidad de estudios sobre los movimientos sociales urbanos, los movimientos de ciclistas son una línea de recién interés, estos movimientos están estrechamente vinculados por su lucha común en la transformación del espacio urbano y la reivindicación de un modelo de ciudad más inclusivo, equitativo y sostenible.

Los colectivos ciclistas, que forman parte de un movimiento social más amplio, promueven una movilidad urbana centrada en la sostenibilidad ambiental y la accesibilidad para todos los habitantes de la ciudad. En este sentido, los ciclistas urbanos no solo exigen una infraestructura adecuada y segura para el uso de la bicicleta, como ciclovías y estacionamientos, sino que también cuestionan la primacía del automóvil privado en el diseño de las ciudades contemporáneas.

Este cuestionamiento se vincula directamente con la crítica a las dinámicas urbanas dominadas por la lógica del mercado, que favorecen el uso del automóvil y perpetúan la congestión, la contaminación y la exclusión de quienes no tienen acceso a medios de transporte privados.

Los movimientos ciclistas, al igual que otros movimientos sociales urbanos, participan activamente en la producción del espacio, resignificando el uso del espacio público y proponiendo alternativas que priorizan la movilidad activa y no motorizada. Al hacerlo, los ciclistas urbanos no solo buscan mejorar las condiciones de movilidad, sino que también plantean una reconfiguración del espacio urbano para hacerlo más inclusivo y democrático.

Al abogar por una mayor accesibilidad y una reducción de la huella ecológica de las ciudades, los movimientos ciclistas se alinean con otros movimientos sociales que luchan por el derecho a la ciudad, promoviendo una urbanización que ponga en el



centro el bienestar de los ciudadanos y la sostenibilidad ambiental. La bicicleta, en este sentido, se convierte en un símbolo de resistencia y una herramienta para la transformación del espacio urbano hacia una ciudad más equitativa y respetuosa del medio ambiente.

La participación de los movimientos ciclistas en México ha sido clave en la visibilización y lucha contra las problemáticas urbanas, particularmente en torno a la movilidad, el uso del espacio público y la sostenibilidad ambiental. En un contexto donde las ciudades mexicanas, como Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey, enfrentan altos niveles de congestión vehicular, contaminación y accidentes de tráfico, los colectivos ciclistas han emergido como actores importantes en la promoción de una movilidad más equitativa y segura. (López, 2022)

Movimientos como BiciRed o Rodadas Masivas han impulsado no solo el uso de la bicicleta como medio de transporte alternativo, sino también la exigencia de infraestructura ciclista adecuada, como ciclovías y estacionamientos, así como la inclusión de la bicicleta en las políticas de movilidad urbana. Estos colectivos han logrado posicionar el tema en la agenda pública, fomentando la adopción de políticas que priorizan el transporte no motorizado y la seguridad vial en varias ciudades del país. (López, 2022)

Además de su contribución a la transformación de la movilidad urbana, los movimientos ciclistas en México han sido una fuerza importante en la lucha por la democratización del espacio público. Las "rodadas" y manifestaciones en bicicleta se han convertido en formas de protesta contra la expansión desmedida del espacio destinado a los automóviles y la exclusión de peatones y ciclistas.

Los ciclistas han denunciado la desigual distribución del espacio urbano y han planteado la necesidad de ciudades más incluyentes y seguras para todos los usuarios, no solo para quienes tienen acceso a vehículos privados. Estas movilizaciones no solo buscan mejorar las condiciones de movilidad, sino que también promueven un cambio cultural hacia una mayor conciencia ambiental y un uso más equitativo y sostenible del espacio público, abogando por un modelo de



ciudad que priorice el bienestar colectivo sobre los intereses del desarrollo urbano desmedido.

En muchas ciudades que han experimentado un rápido proceso de metropolización, se ha observado un incremento significativo en la cantidad de infraestructura dedicada a los automóviles, lo cual ha llevado a un aumento en los accidentes viales y en los niveles de contaminación ambiental. (IMT, 2011)

Este fenómeno es claramente visible en la ciudad de Toluca, donde la expansión urbana y el crecimiento del parque vehicular han provocado congestión en las calles, elevando la incidencia de accidentes y deteriorando la calidad del aire.

A pesar de los esfuerzos por mejorar la movilidad, la priorización del automóvil ha generado desafíos sustanciales en términos de seguridad vial y sostenibilidad ambiental, subrayando la necesidad urgente de promover alternativas más sostenibles como el uso de la bicicleta.

En Toluca, la falta de infraestructura segura para ciclistas y peatones ha resultado en un número alarmante de accidentes, lo que ha generado una mayor conciencia y demanda de espacios urbanos más seguros. Colectivos ciclistas y ciudadanos preocupados han unido fuerzas para realizar campañas de concientización, marchas y eventos comunitarios, con el objetivo de resaltar la necesidad de una infraestructura que priorice la seguridad y la accesibilidad para todos los usuarios de la vía, no solo para los automovilistas.

El paradigma funcionalista que ha dominado la planificación urbana en Toluca y en muchas otras ciudades ha favorecido la construcción de infraestructuras centradas en los automóviles, como carreteras y estacionamientos, a expensas de la seguridad y el bienestar de los ciclistas y peatones.

Este enfoque ha llevado a la marginación de formas de movilidad sostenible y ha exacerbado los problemas de tráfico y contaminación. En respuesta, el movimiento ciclista ha emergido como una voz que cuestiona este modelo y aboga por una



reconfiguración del espacio urbano que incorpore ciclovías, zonas peatonales y otras medidas que fomenten el uso de la bicicleta. Estas acciones no solo buscan reducir la dependencia del automóvil, sino también transformar la ciudad en un entorno más habitable y equitativo para todos sus residentes.

En la ciudad y su área metropolitana existe un vacío en la integración de políticas públicas que impulsen la movilidad de bajo impacto ecológico, lo cual ha generado una única visión en el modelo ciudad, el cual se ha centrado en la construcción de vialidades para automóviles (González, 2020), lo cual ha limitado al universo de decisión sobre el medio de transporte, y condicionado a quienes por preferencia o situación económica hacen uso de la bicicleta como su principal medio de desplazamiento, lo cual puede ser como una forma de desigualdad en la ciudad.

La literatura especializada indica que la multidimensionalidad de la desigualdad en las ciudades incluye la movilidad segura y sustentable, de acuerdo con el índice de desigualdad urbana (Brito et al, 2021) las zonas metropolitanas de México con mayor desigualdad urbana son las ubicadas en el Estado de México, tanto la Zona Metropolitana del Valle de México como la Zona Metropolitana del Valle de Toluca.

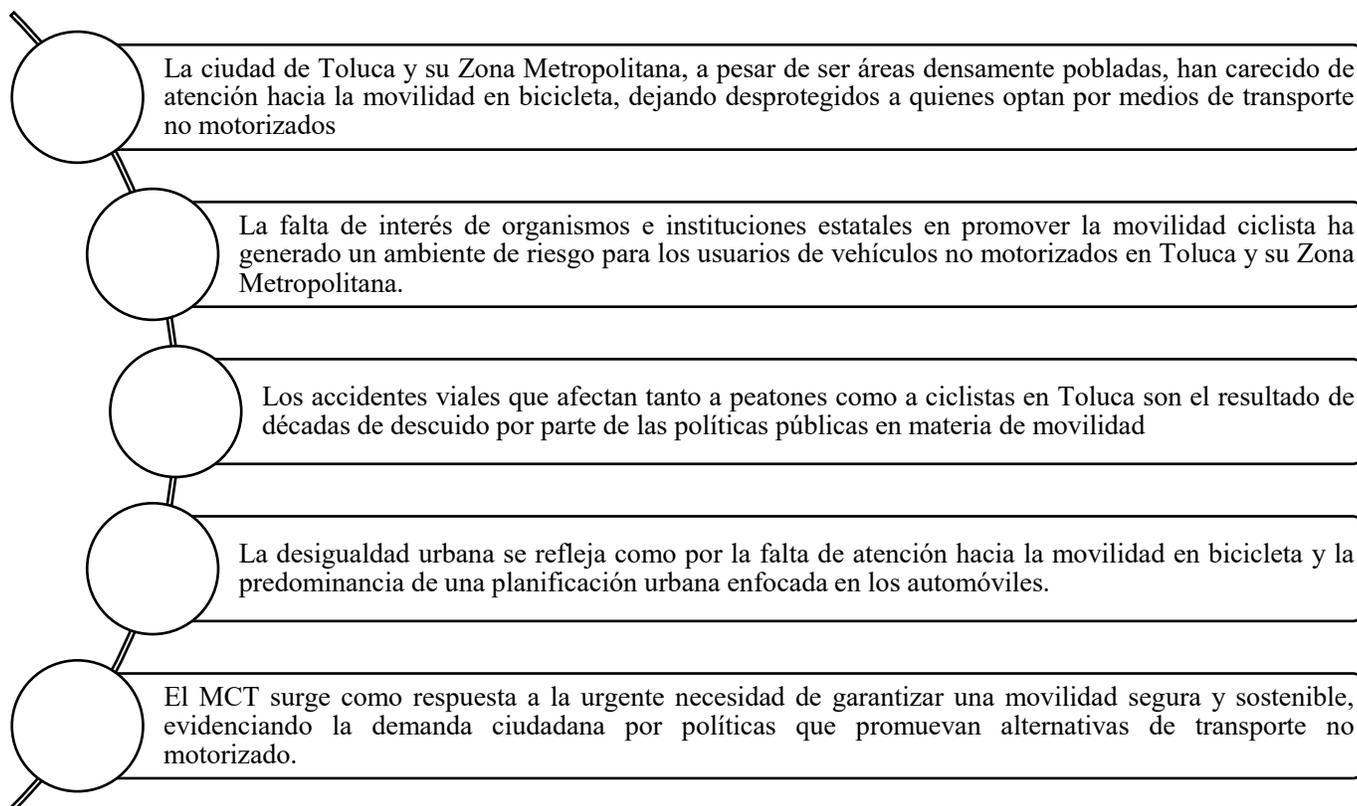
Este panorama ha provocado la urgencia del movimiento ciclista que converge en la ciudad de Toluca, los usuarios de la bicicleta salen a manifestarse para exigir su derecho a la movilidad segura y sustentable; las acciones que realizan se han centrado en ampliar los horizontes de la movilidad activa, como un ejercicio de derechos que posibilite otras maneras de desplazarse de manera segura en la ciudad.

Transformar la movilidad y el uso del espacio hegemónicamente destinado a los vehículos automotores es el principal aliciente para el salir a las calles, organizarse y visibilizar las problemáticas que viven, principalmente la peligrosidad de hacer desplazamientos en bicicleta, lo que se traduce en accidentes, contaminación y desigualdad.



De acuerdo con la información recabada en el trabajo exploratorio, la emergencia del movimiento ciclista en Toluca tiene sus albores cerca del año 2010, pero comienza a tener mayor presencia pública en 2018 con la implementación de la primer ciclovía fruto de las acciones del movimiento, la cuales varían de manifestaciones en vía pública y acciones específicas como las rodadas en diferentes días de la semana, talleres de bici escuela y el acompañamiento de rutas entre mujeres ciclistas. En los siguientes enunciados se exponen las problemáticas esta relación entre actores y niveles de decisión (Ver gráfico 1.)

Gráfico 1. Enunciados de problemas que enfrenta el movimiento ciclista de Toluca



Fuente: Elaborado por autor con base en trabajo exploratorio, 2022-2023.

Bajo este contexto, el presente trabajo de investigación encuentra pertinencia al recuperar las propuestas conceptuales de los Movimientos Sociales Urbanos de Manuel Castells (1986) , El Derecho a la Ciudad de David Harvey (2008) y la Producción del Espacio de Henri Lefebvre (1974) , la intencionalidad de elegir



perspectivas críticas de la geografía y la sociología va de fundamentar a través de un referente empírico , las capacidades de agencia auto organizativa mediante las cuales diseñan e implementan sus estrategias de acción para lograr sus objetivos.

Este tipo de estudio propone, no solo pensar en los grandes procesos organizados, sino a pequeñas prácticas urbanas que transforman la ciudad en forma difusa y de las que derivan un sinfín de acciones y relaciones que se desarrollan cotidianamente y que constituyen el núcleo fundamental del hacer ciudad.

Por ello el integrar perspectivas sociológicas de corte interpretativo y sistémico, así como vincular las distintas formas de abordar al complejo tejido de la ciudad, permitirá entender y analizar a la ciudad a través de las experiencias de un movimiento social que escapa de las formas dominantes de cómo una comunidad se auto organiza para materializar sus demandas, para con ello ampliar la comprensión de la producción del espacio vinculante a los modos de vida de las personas

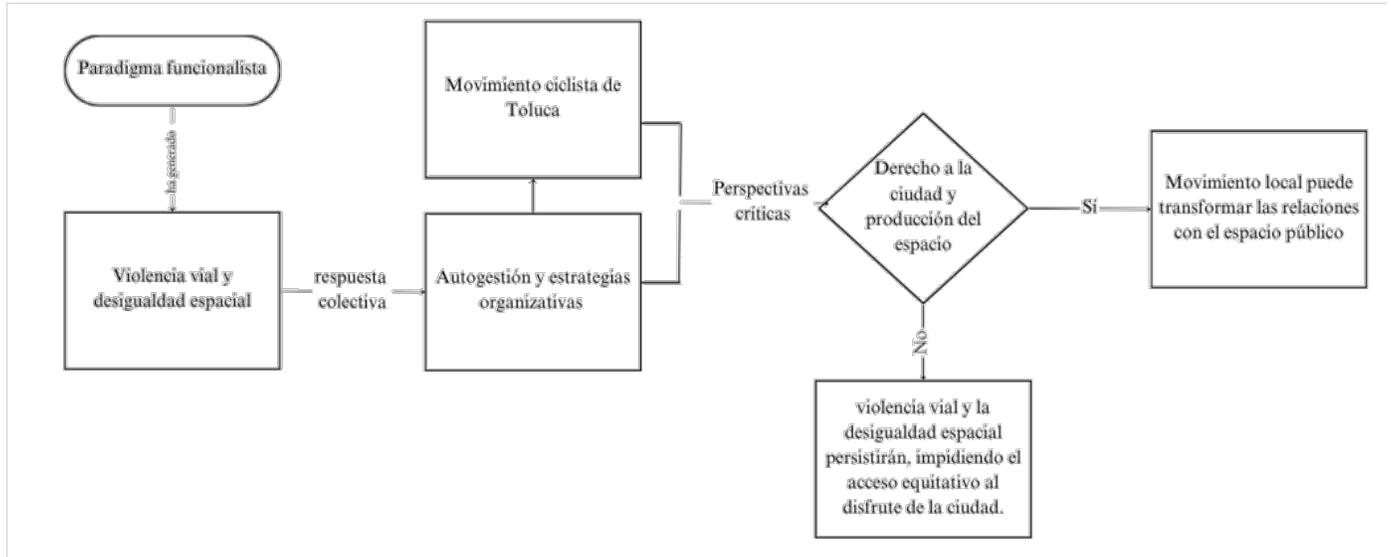
La importancia de una investigación cuyo objeto de estudio son los movimientos ciclistas vinculados al Derecho a la Ciudad, es que suma en la explicación de los procesos y dinámicas que se suscitan en ciudades que reducen el universo de decisión en torno a las formas de moverse y acceder a ella, al hacer un ejercicio de revisión de repositorios institucionales y bases de datos en revistas especializadas, se ha encontrado poco sobre el tema y menos aún en la ciudad de Toluca como marco empírico.

Se propone que, al estudiar las capacidades colectivas del movimiento ciclista de Toluca, se amplía el panorama de comprensión y análisis de un movimiento social urbano que busca apropiarse y producir el espacio acorde a sus reivindicaciones e



intereses, teniendo en cuenta el panorama de desigualdad y dificultades que viven las personas que utilizan la bicicleta como transporte (ver gráfico 2.)

Gráfico 2. Elementos estructuradores de la investigación



Fuente: elaboración propia, 2024.

La pregunta que guía este trabajo busca dar cuenta de las capacidades agenciales colectivas y como estas buscan producir a la ciudad bajo el concepto del derecho a la ciudad.

¿Cuáles son las estrategias organizativas que acciona el movimiento ciclista de Toluca y que permean en la búsqueda de mejorar las condiciones para las y los ciclistas desde un enfoque del derecho a la ciudad y producción del espacio?

Preguntas secundarias:

¿Cuáles son las causas que constituyeron al movimiento ciclista de la ciudad de Toluca como un movimiento en torno a la demanda del derecho a la ciudad en el periodo de 2018 a 2024?



¿Cuáles son los procesos organizativos dentro del MCT que les permiten tener incidencia en la pugna por coadyuvar a la transformación de la ciudad?

Estos cuestionamientos buscan dar claridad a los procesos organizativos de escala local como lo es el MCT, así ampliar la comprensión y la relevancia del estudio de este tipo de movimientos como referentes empíricos para el despliegue de perspectivas como el derecho a la ciudad y la producción del espacio, este movimiento a pesar de su escala local ha tenido incidencia en la creación de infraestructura ciclista y aunque fallido, un sistema de bicicleta pública, por ello ante el panorama de desigualdad urbana y la hegemonía del paradigma funcionalista urbano el movimiento es una organización autogestiva, por ello este trabajo de investigación considera pertinente plantear la siguiente hipótesis:

Que el estudio del movimiento ciclista de Toluca desde una perspectiva heterodoxa del derecho a la ciudad y la producción del espacio es una propuesta de mirar a los procesos organizativos cuya escala de acción se le puede considerar local, y que es capaz de transformar las formas de relacionarse con el espacio público de la ciudad, en el que las estrategias organizativas se miran como un elemento estructurador para lograr los objetivos del movimiento.

Esto indicaría la relevancia de la autogestión para la transformación del paradigma de urbanidad imperante, el cual será posible por la respuesta organizativa de los colectivos, sus estrategias de comunicación y capacidad de sortear la heterogeneidad de su composición. Por ello el movimiento ciclista de Toluca (MCT) se presenta como un referente empírico sobre los principios conceptuales del derecho a la Ciudad y la producción del espacio, señalando las consecuencias de no consolidar el movimiento y sus estrategias de acción, lo cual permeará en la violencia vial y el no acceso al disfrute de la ciudad, continuando con los severos problemas de desigualdad espacial, alejando la oportunidad de consolidar los principios del Derecho a la Ciudad.

Para desarrollar esta investigación y dar respuesta a las preguntas planteadas, se estableció como objetivo principal: dar cuenta de las demandas, estrategias y



alcances del movimiento ciclista de Toluca (MCT), con ello visibilizar la relevancia de las organizaciones autogestivas para la transformación de la ciudad, así como abonar en el estudio de referentes empíricos que permiten vincular directamente las perspectivas críticas del derecho a la ciudad y la producción del espacio.

Además, la propuesta de este trabajo plantea la necesidad de desarrollar cinco objetivos específicos alineados a la estructura lógica de la investigación, se presentan a continuación:

1. Construir el marco teórico teniendo en cuenta los siguientes conceptos: Derecho a la Ciudad, la Producción del Espacio y los Movimientos Sociales Urbanos, para establecer el fundamento analítico de la investigación.
2. Desarrollar un marco referencial a través de la selección de casos sobre movimientos sociales ciclistas, para dar cuenta tanto del tratamiento teórico de abordaje, así como del contexto social en el que emergieron.
3. Diseñar metodología de cohorte etnográfico para la recuperación de información de manera directa
4. Caracterizar el movimiento ciclista de Toluca a través de la construcción de narrativas y el mapeo de actores, identificando la estructura organizativa, sus demandas y formas de acción, con el fin de comprender como conciben a la ciudad desde el derecho a vivirla y apropiársela.
5. Desarrollar el enfoque analítico derecho a la ciudad-producción del espacio en relación con las estrategias y capacidades del MCT.

Para alcanzar el cumplimiento de los objetivos se ha propuesto lo siguiente; al ser un referente empírico en el que interaccionan elementos como las demandas, organización, capacidades, procesos de comunicación y narrativas se ha elegido un diseño metodológico documental y cualitativo etnográfico, desglosado en etnografía móvil, observación directa en dos períodos, exploración y descripción. El período de



exploración permitió delimitar el universo de investigación, otorgándole cierta claridad y preparando el camino para el trabajo de campo con las colectividades.

Hay que puntualizar que la construcción de la metodología está sujeta a los objetivos planteados; para el primer objetivo se hace uso del método documental para la revisión e identificación de literatura especializada, con ello se desarrolla el marco conceptual de los postulados teóricos del Derecho a la Ciudad, la producción del espacio y los movimientos sociales urbanos para la fundamentación del trabajo, el potencial analítico de los enfoques ofrece una comprensión profunda y contextualizada del referente empírico.

Para el marco referencial se usó el método documental centrado en la recuperación de casos paradigmáticos en distintas regiones del mundo occidental, se seleccionaron casos donde el movimiento ciclista tuvo resonancia tanto en el debate público como en la creación de políticas sobre el uso de la bicicleta, la intención es dar cuenta de otras experiencias de abordaje teóricos y empíricos sobre movimientos similares en contextos sociales, políticos y económicos particulares.

Para el tercer objetivo y capítulo tercero se diseñó una metodología que integra el trabajo empírico mediante la etnografía dividida en dos momentos, con la intención ajustar los instrumentos de observación etnográfica, por ello se construyó la guía de observación.

Esta guía de observación permitió recuperar de manera detallada la información en campo y durante la aplicación de la etnografía móvil caracterizar al movimiento ciclista responde a la necesidad de conocer la estructura organizacional, motivaciones y demandas, a través de la observación directa y participante durante el período de trabajo de campo exploratorio de 2022 a 2023.

Esta metodología permitió observar las distintas manifestaciones del MCT, con ello distinguir los criterios que organizan a los colectivos, como el tipo de postura política, actividades que realizan y zonas de actuación, la intención es describir la estructura del movimiento ciclista, así como exponer sus demandas, coincidencias y



diferencias entre los colectivos de mayor presencia, todo ello resultará útil para tener una comprensión profunda de los diversos actores sociales y su auto organización.

El análisis que corresponde al cuarto objetivo da cuenta de los significados, las interacciones y comportamientos, que atraviesan la organización de demandas del movimiento ciclista, este análisis recupera las narrativas obtenidas a través del método etnográfico apoyado de técnicas como la entrevista semi estructurada a actores clave (lideresas y líderes) de los colectivos, así como la implementación de grupos focales y análisis de contenido de las entrevistas casuales a diversos miembros de los colectivos del MCET, esto durante el período de 2023 a 2024.

Este análisis desde el método etnográfico permitió explorar los factores sociales y políticos que influyen en la organización de un movimiento social urbano auto organizado, identificando los patrones emergentes en las percepciones de seguridad vial, interacciones con otros usuarios de la vía y el impacto en la calidad de vida.

Se examina cómo las voces de los ciclistas son canalizadas a través de movimientos, plataformas en línea y grupos de activismo, lo que proporciona un contexto más completo de su influencia en las políticas urbanas, con el fin de comprender cómo conciben a la ciudad desde el derecho a vivirla y apropiársela.

Los resultados de este trabajo de investigación, centrados en el análisis narrativo de la información obtenida sobre el Movimiento Ciclista de la Ciudad de Toluca (MCET), revelan tanto los alcances como las limitaciones del estudio. El método de análisis narrativo permitió explorar de manera profunda las experiencias y perspectivas de los ciclistas que forman parte del MCET, quienes luchan por el derecho a la ciudad.

Este enfoque mostró cómo las acciones del movimiento fundamentan el uso de la bicicleta como un dispositivo clave en la producción de la ciudad, desde una organización colectiva que articula demandas y acciones para defender este derecho. El análisis también evidenció cómo los participantes organizan la



información y sus experiencias para derivar en acciones colectivas, destacando su capacidad para incidir en la configuración del entorno urbano.

En este estudio, la agenda y la praxis emergen como categorías clave de análisis, fundamentales para comprender tanto el Movimiento Ciclista de la Ciudad de Toluca (MCT) como otros movimientos sociales que buscan transformar el espacio urbano.

La agenda del MCT, centrada en el uso de la bicicleta como herramienta de lucha, articula demandas específicas que promueven una ciudad más inclusiva, equitativa y sostenible, mientras que la praxis hace referencia a las acciones concretas mediante las cuales el movimiento organiza, interviene y reconfigura el espacio urbano en la vida cotidiana.

Estas categorías permiten no solo rastrear las acciones del movimiento, sino también entender cómo se construyen subjetividades colectivas y cómo se generan nuevas formas de producir ciudad a partir de la organización social. En este sentido, los enfoques del derecho a la ciudad y la producción del espacio son esenciales para analizar la manera en que estos movimientos cuestionan las dinámicas urbanas hegemónicas y proponen alternativas más democráticas y participativas, con la bicicleta como un símbolo central en la transformación del espacio urbano.

El estudio de movimientos sociales como el Movimiento Ciclista de la Ciudad de Toluca (MCET) resulta fundamental, ya que, a pesar de su carácter local, ofrece claves para comprender procesos más amplios de transformación urbana que resuenan en otras ciudades del mundo.

Estos movimientos, aunque circunscritos a contextos específicos, plantean alternativas al modelo hegemónico de urbanización, evidenciando que las luchas por el espacio urbano no son solo resistencias locales, sino propuestas concretas para imaginar el habitar la ciudad.

La organización colectiva y las acciones en torno al uso de la bicicleta como medio para democratizar el espacio público pueden servir de referente para otros

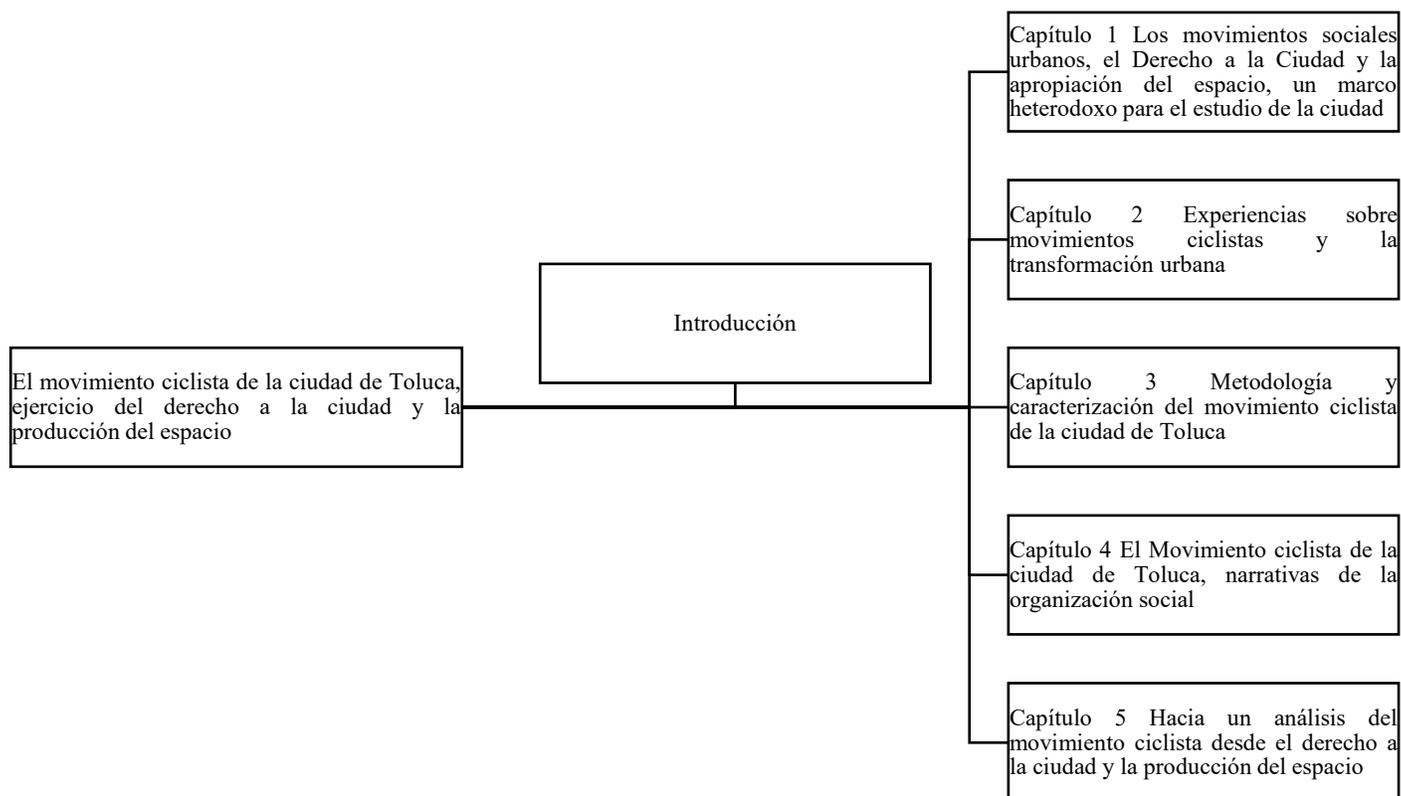


movimientos que buscan construir ciudades más inclusivas, sostenibles y centradas en las necesidades de sus habitantes. Por ello, estudiar estas experiencias locales no solo aporta al conocimiento de las dinámicas urbanas específicas, sino que también contribuye a un debate más amplio sobre el futuro de las ciudades y el papel de los movimientos sociales en su transformación.

En concordancia con lo anterior, se concluye la introducción de esta tesis presentando el esquema lógico del trabajo de investigación (ver gráfico 3), el cual organiza de manera los elementos que le componen.

Este esquema permite visualizar cómo el estudio del Movimiento Ciclista de la Ciudad de Toluca (MCT) se enmarca en un análisis más amplio sobre la producción del espacio y el derecho a la ciudad, conectando los procesos locales con dinámicas globales de transformación urbana. Asimismo, facilita la comprensión del enfoque adoptado para explorar el potencial de estos movimientos sociales como agentes de cambio en la configuración del habitar urbano

Gráfico 3. Estructura de investigación



Fuente: elaboración propia, 2024.

Los resultados de esta investigación destacan la autogestión social y la utopía como elementos clave en la dialéctica del Movimiento Ciclista de Toluca (MCT). La capacidad de organización autónoma del movimiento, que no solo articula demandas específicas, sino que también construye un proyecto colectivo de ciudad, revela su fuerza transformadora. La agenda del MCT, centrada en la bicicleta como herramienta de lucha, promueve una visión alternativa de la ciudad: más inclusiva, equitativa y sostenible.

A través de su praxis, es decir, las acciones concretas que el movimiento lleva a cabo para intervenir en el espacio urbano, el MCT no solo reclama el derecho a una movilidad más justa, sino que reconfigura el espacio en su cotidianidad, generando nuevas formas de habitar y producir la ciudad.

Estas categorías, agenda y praxis, emergen como claves analíticas que permiten comprender cómo se construyen subjetividades colectivas y cómo se generan procesos de transformación urbana a partir de la acción social.

Además, los enfoques del derecho a la ciudad y la producción del espacio son esenciales para analizar cómo movimientos como el MCT cuestionan las dinámicas urbanas hegemónicas, proponiendo alternativas democráticas y participativas.

Este estudio subraya que, a pesar de su carácter local, el movimiento ciclista de Toluca ofrece aportes fundamentales para la comprensión de procesos de transformación urbana que resuenan en otras ciudades del mundo.

La bicicleta, como símbolo de resistencia y de transformación, permite no solo democratizar el espacio público, sino también proyectar un modelo de ciudad más inclusivo y orientado a las necesidades de sus habitantes. De esta manera, el MCT no solo plantea resistencias locales, sino que contribuye a un debate global sobre



el futuro de las ciudades y el papel de los movimientos sociales en la creación de entornos urbanos más justos y sostenibles.



Capítulo I. Los movimientos sociales urbanos, el Derecho a la Ciudad y la apropiación del espacio, un marco heterodoxo para el estudio de la ciudad

Capítulo I. Los movimientos sociales urbanos, el Derecho a la Ciudad y la apropiación del espacio, un marco heterodoxo para el estudio de la ciudad.

En el devenir de la historia urbana, los movimientos sociales han emergido como fuerzas transformadoras, portadores de demandas y aspiraciones utópicas que desafían las estructuras establecidas, el estudio de éstos en relación con la ciudad implica una postura analítica crítica, que vaya acorde a la necesidad de cambio que el movimiento social busca, por ello la propuesta de marco teórico recupera posturas cuya potencia analítica tienen como base las acciones que emergen en y desde la organización colectiva.

El marco teórico que sustenta esta investigación se nutre de las reflexiones teóricas urbanísticas, antropológicas y sociológicas, que han profundizado en la dinámica de los movimientos sociales urbanos y en la ciudad, explorando la producción y apropiación del espacio, teniendo en cuenta la sutil diferencia entre un movimiento social en la ciudad y un movimiento social urbano.

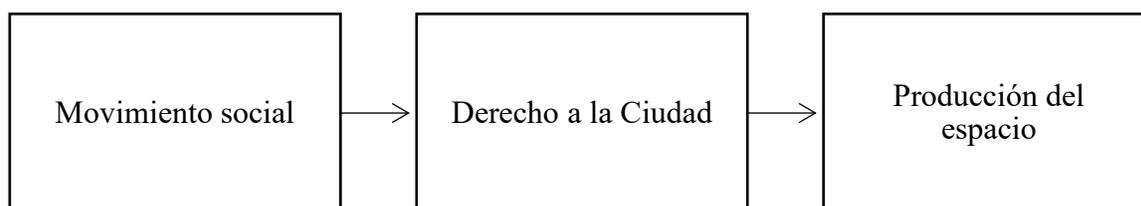
En el transcurso de este apartado, se recuperan los elementos teórico-conceptuales sobre los movimientos sociales y la articulación de sus demandas en torno al Derecho a la Ciudad y la Producción del Espacio, desafiando las narrativas hegemónicas y reclamando la ciudad como un espacio común.

Este marco teórico busca la interconexión entre los movimientos sociales en la ciudad y urbanos, el Derecho a la Ciudad, la producción del espacio y la configuración participativa del espacio urbano, proporcionando una base conceptual sólida para comprender las dinámicas contemporáneas de la ciudadanía y la urbanidad.



La lógica de la propuesta teórica parte de la conceptualización del movimiento social y el movimiento social urbano, para con ello vincularse a las corrientes teóricas del Derecho a la Ciudad y la Producción del Espacio, lo que se relaciona con la apropiación del espacio. (Ver gráfico 4.)

Gráfico 4. Estructura del marco heterodoxo para el estudio de la ciudad.



Fuente: elaboración propia, 2024.

La propuesta teórica para este trabajo de investigación se puede ver como un enfoque integral que busca ampliar la comprensión de los movimientos sociales urbanos. Al considerar la ciudad como un espacio dinámico donde convergen dimensiones sociales, económicas y culturales, se destaca la necesidad de garantizar a sus habitantes no solo el acceso físico, sino también la participación en la configuración y toma de decisiones sobre su entorno.

La propuesta teórica aborda la idea de que el acceso a los recursos urbanos y la participación en la planificación y gestión de la ciudad, son fundamentales para asegurar la justicia espacial. Asimismo, resalta la importancia de superar las desigualdades sociales y económicas que se manifiestan en la producción del espacio urbano.

La noción de producción del espacio se convierte en un elemento clave de esta propuesta, al destacar cómo las relaciones de poder, los intereses económicos y las decisiones políticas influyen en la configuración de la ciudad. La teoría aboga por una planificación urbana que promueva la diversidad, la sostenibilidad y la participación ciudadana, contrarrestando así las tendencias que perpetúan la exclusión y la segregación.

La propuesta teórica del Derecho a la Ciudad y la Producción del Espacio, representan un paradigma en evolución que busca redefinir el papel de la ciudad en la vida de sus habitantes. Al hacer hincapié en la justicia espacial, la inclusión y la participación, se posicionan como herramientas valiosas para abordar los desafíos contemporáneos en el desarrollo urbano y contribuir a la construcción de ciudades más habitables y equitativas.

1.1 Los movimientos sociales y la ciudad.

1.1.1 Entradas teóricas para el estudio de los movimientos sociales

Al tener en cuenta que el contexto socio histórico tan vertiginoso de los sesenta, bajo el contexto de la guerra fría, comienza una oleada de movimientos sociales; por ejemplo, los movimientos estudiantiles y ecologistas, que no encajaban exactamente con las categorías de lucha de clases marxista y el estructural funcionalismo¹, como el movimiento obrero en Madrid, y que por esto mismo no podían ser estudiados con los recursos disponibles hasta ese momento en la teoría social de los movimientos sociales, es pues, la apuesta de la acción social bajo el marco histórico y sistémico que se gesta como respuesta a la dificultad conceptual para analizar los movimientos nacientes.

La sociedad forma su futuro a través de mecanismos estructurales y de sus propias luchas sociales, es una interacción de diversos elementos como la economía, la política, lo cultural y el sentido de lo cotidiano, Touraine explica que el destino colectivo y las acciones de la sociedad recaen sobre los individuos, el actor que en lo cotidiano se enfrenta a diversas dificultades materiales y simbólicas, y que sólo mediante el análisis de la acción social y bajo las dimensiones históricas, que se da

¹ El estructuralismo presente en casi todas las disciplinas y que con formas particulares las hegemonizó hasta los años setenta, Tuvo en común la idea de que es la estructura de la sociedad la que se impone al individuo y le determina sus comportamientos y formas de conciencia, que la sociedad posee partes identificables, en relaciones funcionales y mecanismo de restauración del equilibrio cuando se presentan alteraciones en una de sus partes. (Garza, 2011)



cuenta de los cómo y los porqués, por ello explica que: "El análisis sociológico consiste en situar al actor en un tiempo y en un lugar, en un oficio, una categoría de edad o una clase social, en una sociedad y en una cultura." (Touraine, 1965, p.p. 32). La sociología de la acción tiene como propósito el estudiar cómo la sociedad se produce y le da sentido al sistema de relaciones, especialmente en las llamadas relaciones de tensión.

Es en los movimientos sociales que se caracteriza la producción y reproducción de la materia prima para comprender la dinámica de la sociedad, de acuerdo con Alain Touraine (2003), las bases para comprender a los movimientos sociales es considerarlos como procesos complejos y sistémicos, pues categorías como clase y orden sociales perdían fuerza explicativa ante movimientos cuyo sentido residía en la información, la identidad y la hegemonía cultural.

Retomar el trabajo de Touraine (2003), subyace en el esfuerzo intelectual sobre la producción de la sociedad, que ante la rapidez de los cambios macroestructurales, propone una perspectiva crítica centrada en la acción social y el sujeto histórico como eje de las transformaciones de la sociedad, es en los movimientos sociales donde la agencia social del sujeto da cuenta de los elementos y las relaciones que se establecen en aras del cambio, es pues una perspectiva que aborda a la sociedad como un ente en constante intercambio de información ya sea material o simbólica.

La propuesta teórica de Touraine se centra en el sujeto que está constituido por actores sociales, individuales o colectivos, que en su práctica, a partir de su conciencia, conciben proyectos de vida y construyen, a través de conflictos y negociaciones, las formas de organización social, cultural y política que llamamos sociedad, es así que la sociología de la acción busca aprehender el sentido de la acción social, es la reflexión sobre el cuestionamiento ¿Qué significa la sociedad como objeto de estudio?.

Para Touraine la pregunta debe rebasar lo ontológico de la sociedad, y centrarse en cómo ésta se produce, cómo funciona, es decir las lógicas que le dan sentido; "es

decir sobre sus orientaciones, sus formas de organización y de cambio" (Touraine, 1965, p.p.54), pues el esfuerzo es el de superar esa sociología del equilibrio y del orden, "La sociología se creó para combatir esta idea de sociedad... y para reconocer que la sociedad no es un principio de unidad sino un campo de relaciones entre los actores sociales" (Touraine, 1987, p.132).

Por ello, define un tipo de quehacer sociológico, en el que los movimientos sociales pueden ser indispensables para estudiar los procesos de producción y reproducción social.

Si en los movimientos sociales se pueden encontrar los procesos de producción-reproducción social, también se pueden develar las relaciones que se tiene con el entorno, es así que un movimiento social orientado a algún elemento de la ciudad o un reclamo que se inmiscuya en sus aspectos estructurales puede denominarse movimientos sociales urbanos, para lo cual se le deben considerar ciertas características.

A continuación, se presentan las principales entradas al estudio de los movimientos sociales, la intención es ubicar conceptualmente los abordajes, con ello se pretende tener claridad de esta propuesta de investigación. (Ver Cuadro.1) Cuya base parte del estudio de los movimientos sociales en sus aspectos sociológicos y culturales.

Cuadro 1. Corrientes teóricas sobre los movimientos sociales

Teoría	Principales Exponentes	Abordaje teórico
Teoría de la Movilización de Recursos	<ul style="list-style-type: none"> •Charles Tilly •Sidney Tarrow •Doug McAdam 	<p>Se enfoca en los recursos disponibles para los movimientos sociales, como el dinero, la mano de obra, la organización y el apoyo de grupos externos.</p> <p>Destaca cómo estos recursos son movilizados y utilizados para promover el cambio social.</p>
Teoría de los Nuevos Movimientos Sociales	<ul style="list-style-type: none"> •Alain Touraine •Alberto Melucci •Manuel Castells 	<p>Se centra en movimientos sociales contemporáneos que surgen en torno a identidades y temas culturales, como género, sexualidad, medio ambiente y derechos humanos.</p>



Enfoque de Framing o Enmarcamiento	<ul style="list-style-type: none"> •Erving Goffman •William Gamson •David Snow 	<p>Examina cómo los movimientos sociales presentan y comunican sus demandas y objetivos a través de marcos interpretativos.</p> <p>Analiza cómo los marcos afectan la percepción pública, la movilización de apoyo y el éxito de los movimientos</p>
Perspectiva Estructuralista	<ul style="list-style-type: none"> •Karl Marx •Max Weber •Pierre Bourdieu 	<p>Examina los movimientos sociales en el contexto de las estructuras sociales más amplias, como la economía, la política y la cultura.</p> <p>Se enfoca en las desigualdades estructurales y las condiciones que dan lugar a la protesta y la resistencia.</p>
Teoría de la Movilización de la Identidad	<ul style="list-style-type: none"> •Alberto Melucci •Michael Mann •Jeff Goodwin 	<p>Explora cómo la identidad colectiva, como la etnicidad, la religión o la nacionalidad, motiva la participación en movimientos sociales.</p> <p>Examina cómo la identidad se construye, se moviliza y se utiliza en la lucha política.</p>
Enfoque Cultural	<ul style="list-style-type: none"> •Clifford Geertz •Michel Foucault •Stuart Hall 	<p>Se centra en la dimensión simbólica de los movimientos sociales, incluidas las prácticas culturales, los símbolos y los discursos.</p> <p>Analiza cómo se construyen y difunden las narrativas culturales dentro de los movimientos y su impacto en la identidad y la acción colectiva</p>
Teoría de la Acción Colectiva	<ul style="list-style-type: none"> •Mancur Olson •Charles Tilly •Sidney Tarrow 	<p>Examina cómo se forman y se organizan los movimientos sociales, así como los procesos de toma de decisiones dentro de ellos.</p> <p>Destaca los factores que influyen en la movilización de individuos hacia la acción colectiva y la sostenibilidad de los movimientos.</p>

Fuente: Elaboración propia con base en Jiménez, 2007 y Melucci, 2009.

El cuadro que clasifica las principales corrientes teóricas sobre los movimientos sociales destaca la diversidad de enfoques que han abordado este fenómeno desde distintas dimensiones analíticas.



Cada perspectiva ofrece herramientas específicas para comprender los movimientos sociales, reflejando la complejidad de estos procesos colectivos en diversos contextos históricos y sociales. Sin embargo, su comparación permite identificar fortalezas, limitaciones y posibles complementariedades.

La teoría de la movilización de recursos, desarrollada por autores como Charles Tilly, Sidney Tarrow y Doug McAdam, se centra en el análisis de los recursos materiales y organizativos como factores determinantes para el éxito de los movimientos sociales. (Jiménez, 2007)

Este enfoque destaca cómo los recursos, como el financiamiento, la organización y el apoyo externo, son movilizados estratégicamente para alcanzar objetivos colectivos. Si bien aporta un marco útil para examinar movimientos institucionalizados, ha sido criticado por su limitada atención a las dimensiones simbólicas y culturales, lo que dificulta su aplicación a movimientos menos estructurados o con una base principalmente identitaria.

Por su parte, la teoría de los nuevos movimientos sociales, representada por Alain Touraine, Alberto Melucci y Manuel Castells, amplía el campo de estudio al centrarse en los movimientos contemporáneos que surgen en torno a identidades culturales y temas post-materialistas, como género, medio ambiente o derechos humanos. (Jiménez, 2007)

Este enfoque resulta especialmente relevante para analizar las luchas que trascienden las demandas económicas tradicionales y se articulan en torno a subjetividades y derechos culturales. Sin embargo, al privilegiar movimientos de sociedades industrializadas, puede subestimar el impacto de las estructuras económicas y políticas en contextos del Sur Global, donde las luchas por la supervivencia material siguen siendo centrales.



El enfoque de framing o enmarcamiento, desarrollado por Erving Goffman, William Gamson y David Snow, introduce la dimensión interpretativa al analizar cómo los movimientos sociales construyen y comunican sus demandas mediante marcos interpretativos. Este enfoque es esencial para entender cómo las narrativas movilizan apoyo y legitiman las acciones colectivas. Sin embargo, se le critica por tratar los marcos como categorías estáticas, sin profundizar suficientemente en las disputas discursivas y las asimetrías de poder que condicionan su construcción y difusión. (Jiménez, 2007)

Desde la perspectiva estructuralista, autores como Karl Marx, Max Weber y Pierre Bourdieu aportan un marco teórico que conecta los movimientos sociales con las estructuras sociales más amplias, como las desigualdades económicas, políticas y culturales. (Jiménez, 2007)

Este enfoque permite contextualizar los movimientos dentro de dinámicas estructurales, proporcionando un análisis profundo de las condiciones que dan lugar a la protesta y la resistencia. No obstante, su énfasis en las estructuras puede limitar la comprensión de las subjetividades y la agencia de los actores, que son fundamentales para explicar el surgimiento y desarrollo de los movimientos.

La teoría de la movilización de la identidad, representada por Alberto Melucci, Michael Mann y Jeff Goodwin, ofrece una mirada centrada en la construcción de identidades colectivas como motor de la acción social. (Melucci, 2009)

Este enfoque es particularmente útil para comprender movimientos basados en etnicidad, religión o nacionalidad, destacando cómo las identidades se construyen y movilizan en contextos de lucha política. Sin embargo, tiende a simplificar la complejidad de los movimientos al priorizar la dimensión identitaria por sobre las dinámicas materiales o estructurales.



Finalmente, el enfoque cultural, asociado con Clifford Geertz, Michel Foucault y Stuart Hall, resalta la importancia de los símbolos, discursos y prácticas culturales en la dinámica de los movimientos sociales. Este enfoque permite comprender cómo las narrativas culturales moldean las identidades y las acciones colectivas, destacando la dimensión simbólica de la movilización. No obstante, puede ser insuficiente para explicar movimientos donde las demandas materiales y organizativas tienen un peso central. (Jiménez, 2007)

En conjunto, estas teorías reflejan la riqueza y diversidad del campo de estudio de los movimientos sociales. Si bien cada una aporta elementos clave, su integración resulta esencial para abordar de manera integral los movimientos sociales contemporáneos, especialmente en contextos donde convergen dinámicas económicas, políticas, culturales y simbólicas.

Para los fines de este trabajo de investigación, se busca ahondar en las perspectivas de los nuevos movimientos sociales, desagregando los movimientos sociales urbanos (Alain Touraine, 1973, Alberto Melucci, 1989 y Manuel Castells, 1983).

1.1.2 La acción colectiva y la teoría política en el estudio de los movimientos sociales

El estudio de los movimientos sociales y la acción colectiva posee su propio cuerpo del conocimiento, así como una vasta literatura que ha buscado posicionar tanto a los movimientos sociales, como a la acción colectiva como elementos esenciales para la comprensión de las dinámicas sociales.

“Las acciones colectivas y los movimientos sociales son producto y productores de la modernidad. Pero no son sólo generadores de cambio social, sino también determinantes en el desarrollo de la teoría social” (Jiménez, 2007, p. 2), autores clásicos como Max Weber (1987), Emile Durkheim (1973) y Anthony Giddens (1976) han explorado estas categorías como elementos de anclaje para responder lo difuso del quehacer social.



Es ante el crecimiento exponencial de la ciudad, como fenómeno totalizador creador de experiencias de lo cotidiano, que los movimientos sociales y la acción colectiva se vinculan a la experiencia de lo urbano, con ello las ciencias sociales ven el estudio de la ciudad la oportunidad de responder a los grandes cambios, las nuevas dinámicas y problemáticas caracterizadas por la ciudad.

Otra entrada a los movimientos sociales es desde la teoría política, la cual vincula el ejercicio de la ciudadanía a través de la organización colectiva, esta tradición se apega a una visión de la política como una manifestación del derecho, esencial para sociedades realmente democráticas, como mencionaba Dahl (2015):

Los ciudadanos tienen derecho efectivo a agruparse o unirse en asociaciones autónomas, incluyendo las asociaciones políticas, tales como partidos políticos y los grupos de interés que intentan influenciar al gobierno, a través del derecho a manifestarse por otros medios pacíficos. (Dahl en Lomelí, 2015, p. 162)

Otra lectura sobre cómo participan políticamente los movimientos sociales, sería las formas de desobediencia civil entendidas como "un acto público, no violento, consciente y político, contrario a la ley, cometido habitualmente con el propósito de ocasionar un cambio en la ley o en los programas de gobierno" (Rawls, 1995, p. 332). En estos actos, se expresa el punto de vista político de unos actores colectivos, dado que los ciudadanos tienen la oportunidad de expresarse libremente en relación con la política, de criticar a los funcionarios o la conducta del gobierno, y de presentar críticas al sistema prevaleciente y a la ideología predominante.

1.1.3 Los nuevos movimientos sociales

Los nuevos movimientos sociales se diferencian de los movimientos sociales o como los acuñó Alain Touraine, como movimientos históricos, según Touraine (1987), porque son acciones colectivas coordinadas, constantes y organizadas, que responden a propósitos comunes y se basan en la identidad y la solidaridad.



Se trata de una nueva forma de expresión política, pues cuestionan la gestión de conflictos típica de la modernidad, en la que el Estado ocupa un lugar central y la sociedad civil el secundario. Incluyen a personas que no tienen acceso a la política institucional, a diferencia de los movimientos socio históricos que son dirigidos por una elite dominante. En tal perspectiva, sostiene Touraine (1987), son un reto para la sociedad, pues ofrecen nuevos modos de comprender e intervenir en los problemas sociales.

Es así como los nuevos movimientos sociales se ubican en el pasaje entre las sociedades industriales y las de la información, tal como él mismo las denomina. En su perspectiva, no los articula la clase social, pues sus fines no necesariamente son económicos o políticos, dado que no buscan tomar el poder.

Como la mayoría de los autores consultados, concuerda en que pueden responder a cuestiones locales o globales y que sus fines son diversos. Del mismo modo, cuando se refieren a las personas que participan de los nuevos movimientos sociales, entienden que se trata de una nueva clase media, formada por estudiantes, jubilados, empleados en empresas de servicios, profesionales y amas de casa, especialmente. (Melucci, 1999)

Como se ha referido en los apartados precedentes, los nuevos movimientos sociales surgen como emergentes frente a situaciones opresivas que llevan a determinados grupos o comunidades a organizar acciones colectivas para resistir la exclusión que intenta imponer del sistema dominante.

En tal sentido, se ha afirmado que se diferencian de los movimientos socio históricos (Touraine, 1987), precisamente porque no están dirigidos por una elite. Por el contrario, se trata de diferentes colectivos que se agrupan en función de intereses comunes para los que el Estado, los partidos políticos o los sindicatos no ofrecen respuesta alguna.



Por tal motivo, se ha planteado que el advenimiento de los nuevos movimientos sociales conlleva una nueva forma de hacer política, que trasciende las tradicionales modalidades de los movimientos socio históricos.

Dentro de ellos se encuentran aquellos que pugnan por la transformación urbana, los movimientos sociales urbanos son una expresión, en forma colectiva, que busca intervenir en un cambio social, por parte de los individuos frente a las esferas de poder, buscando una sociedad más justa. Es decir, son formas de acciones colectivas organizadas que se desarrollan en y por la ciudad.

1.1.4 Movimientos sociales urbanos o movimientos sociales en la ciudad

En el análisis de los movimientos sociales es fundamental distinguir entre los conceptos de movimientos sociales urbanos y movimientos sociales en la ciudad, ya que cada uno de ellos alude a dinámicas diferentes en su relación con el espacio urbano.

Los movimientos sociales urbanos se caracterizan por emerger en el contexto de las ciudades con el propósito explícito de transformar aspectos específicos del espacio urbano. Su objetivo central se orienta hacia problemáticas como la vivienda, el acceso a servicios públicos, la planificación y uso del territorio, el transporte, o incluso la lucha por el derecho a la ciudad (Castells, 1983)

En este sentido, la ciudad no solo es el escenario de sus acciones, sino también el objeto de sus demandas, ya que su origen y desarrollo están intrínsecamente vinculados a los conflictos derivados de la producción y apropiación del espacio urbano.

Por otro lado, los movimientos sociales en la ciudad refieren a aquellos que, aunque se desarrollan dentro del entorno urbano, no necesariamente enfocan sus reivindicaciones en las problemáticas del espacio urbano. En estos casos, las ciudades funcionan como espacios estratégicos para su organización y acción, pero los objetivos de estos movimientos pueden ser más amplios y abarcar temáticas

como los derechos humanos, el medio ambiente, la justicia social o la equidad de género. La relación con el espacio urbano, por tanto, es más circunstancial que esencial, ya que su orientación no depende exclusivamente de las dinámicas urbanas. (Harvey, 2012)

La diferencia clave entre ambos conceptos radica en el objeto de su acción. Mientras que los movimientos sociales urbanos focalizan sus luchas en la transformación y resignificación del espacio urbano, los movimientos sociales en la ciudad utilizan el entorno urbano como un medio para abordar problemáticas generales.

Esta distinción adquiere relevancia teórica al considerar cómo los movimientos sociales urbanos suelen articularse en torno a la noción del derecho a la ciudad, entendida como una reivindicación colectiva para democratizar el acceso, el uso y la gestión de los espacios urbanos (Lefebvre, 1968; Harvey, 2012).

Es así que se ahonda en los MSU dado que su objeto de estudio son las dinámicas de organización y acción de un movimiento social, las cuales están intrínsecamente relacionadas con la transformación del espacio urbano y el ejercicio del derecho a la ciudad.

Este enfoque permite analizar cómo estos movimientos cuestionan y reconfiguran las lógicas hegemónicas de producción del espacio, articulando demandas específicas en torno a la movilidad, el uso del espacio público y la accesibilidad urbana.

Los movimientos sociales urbanos son un crisol de elementos que se entretajan para dar forma de lo cotidiano, de la producción y reproducción social en la ciudad, que al crecer exponencialmente, tanto territorial como ideológicamente, la ciudad se ha convertido en un punto neurálgico para la vida contemporánea, son los espacios donde habita la mayoría de la población mundial; este ejercicio reflexivo tiene como propósito dar cuenta de las dimensiones políticas del abordaje conceptual movimientos sociales urbanos, con la intención de dilucidar herramientas que

coadyuven a la comprensión y validez del concepto, su aspecto sociológico y político. (Borja, 1975 y Castells, 1977).

Develar las características del concepto "movimientos sociales urbanos" (MSU) es revisitar a Manuel Castells en "La Cuestión Urbana" (1977), que, mediante el estudio de caso de las luchas sociales en Chile, Castells logró caracterizar y categorizar a los movimientos sociales urbanos como objeto de análisis, pues expresaban contradicciones estructurales y eran capaces de provocar cambios radicales en la vida urbana.

Si bien coloca las bases de la importancia de los MSU como objeto de estudio en "La ciudad y las masas" (1986), donde desarrolló más extensamente el concepto de MSU, definiendo que son "acciones colectivas conscientemente determinadas a transformar los intereses y valores sociales de una ciudad históricamente determinada" (Castells, 1986, p. 20-21).

Para él, la ciudad, al igual que la sociedad, era un producto social de intereses y valores en pugna, pues la transformación de la ciudad obedecía tanto a la acción de los intereses dominantes como a la resistencia y desafío que oponían las bases populares a esa dominación. (Castells, 1986)

Al recuperar los elementos que componen a un movimiento social urbano operado desde la acción colectiva, Castells (1986) da pauta de que todo MSU (movimiento social urbano) se debe asumir en sí mismo como parte de un espacio urbano, pues su lucha se desarrolla en ese espacio o está orientado hacia ese espacio.

De manera que un MSU está definido territorialmente, y que sus intenciones estén orientadas al cumplimiento de tres objetivos, si bien tienen cierta cantidad de años esta propuesta, son una base para definir el marco explicativo de este trabajo de investigación. (ver cuadro 2)

Cuadro 2. Características de los movimientos sociales urbanos



a) Que se autodenominaran urbanos, ciudadanos o se consideraran relacionados con la ciudad.	
b) Que estuvieran basados en la localidad y territorialmente definidos.	
c) Que se movilizaran en torno a tres objetivos, añadiendo una dimensión cultural.	1) La ciudad como valor de uso.
	2) La identidad, la autonomía cultural y la comunicación; y finalmente,
	3) La autogestión política basada en el territorio.

Fuente: elaboración propia con base en Castells, 1986.

Castells (1986) caracterizó que los MSU deben ser analizados como una red de intercambio de información, bajo un contexto espacial e histórico que delimita su accionar, articulados por operadores organizacionales como los medios de comunicación, los miembros del movimiento y una agenda política, de manera que “son los movimientos sociales urbanos una red de comunidades culturales definida por el tiempo y el espacio, autogestionada políticamente con miras a la maximización del valor uso para los residentes”. (Castells, 1986, p.432)

Los movimientos sociales urbanos ven a la ciudad como su arena, la significación de su día a día, ante las dificultades que se entrecruzan por los vacíos generados por la política y sus asimetrías.

La ciudad como objeto de análisis, se consolida por la necesidad de responder a la creciente complejidad de las relaciones que en ella se producen, en el que se cruzan elementos económicos, geográficos, arquitectónicos, políticos y sociales; las personas que le habitan reproducen y producen su cotidiano en esta relación



sistémica, que les condiciona o les amplía las formas de habitarle, es una relación de significancias, de conflictos.

Jordi Borja (2003) referente inmediato en el estudio de la ciudad, menciona en su obra clásica “La ciudad conquistada” que: “La ciudad es una realidad histórico-geográfica, sociocultural, incluso política, una concentración humana y diversa (urbs), dotada de identidad o de pautas comunes y con vocación de autogobierno (civitas, polis)” (Borja, 2003, p. 22).

De manera que, el crecimiento de la ciudad como fenómeno propio de la “modernidad”, en el que la consolidación de ciencias como la sociología y la antropología en el estudio de la ciudad, con la idea de coadyuvar en analizar las relaciones sociales que suceden en ella, la significación de las personas que le habitan, los problemas derivados que el crecimiento exponencial de la ciudad trae consigo, así como los elementos que se conectan en este complejo tejido de lo urbano.

Jordi Borja define a los movimientos sociales urbanos como “las acciones colectivas de la población en tanto que usuaria de la ciudad, es decir de viviendas y servicios, acciones destinadas a evitar la degradación de sus condiciones de vida, a obtener la adecuación de éstas a las nuevas necesidades o a perseguir un mayor nivel de equipamiento” (Borja, 2003, p. 106).

Bajo la perspectiva de los MSU a la ciudad es observada, cuestionada y analizada como espacio social en el que se representa el mundo urbano vivido y producido por grupos, clases, ciudadanías y personas diferentes y desconocidas entre sí, es el punto que convergen los macro procesos urbanos que se producen localmente, resignificando movimientos de distintas latitudes para hacerlos propios, en el que interactúan variables socioculturales y económicas en las que la hegemonía de un tipo de ciudad, ha permeado en Latinoamérica, teniendo como resultado marcadas diferencias socio-territoriales.



Ante las asimetrías de la relación ciudad-ciudadanía, son los movimientos sociales urbanos manifestaciones colectivas cuyo fin es reducir las desigualdades que les afectan en su cotidiano, son las relaciones de tensión en la ciudad principal motivo de la organización colectiva.

De acuerdo con Borja, los movimientos sociales urbanos suelen estar asociados a la promesa incumplida de espacios para la libertad e igualdad, un movimiento social urbano es un ejercicio de ciudadanía, por ello:

Los valores vinculados a la ciudad, de libertad y de cohesión social, de protección y desarrollo de los derechos individuales y de expresión y construcción de identidades colectivas de democracia participativa y de igualdad básica entre sus habitantes, dependen de que el estatuto de ciudadanía sea una realidad material y no sólo un reconocimiento formal. Y también de que la ciudad funcione realmente como espacio público, en un sentido físico (centralidades, movilidad y accesibilidad socializada, zonas social y funcionalmente diversificadas, lugares con atributos o significantes) y en un sentido político y cultural (expresión y representación colectiva, identidad, cohesión social e integración ciudadana)” (Borja, 2003, p. 22),

De manera que hablar de movimientos sociales en la ciudad, es dar cuenta de la producción y reproducción de lo social en la ciudad no como escenario, sino como una relación indivisible. La necesidad de reconstruir la agenda de investigación sociológica sobre los MSU, delimitando las acciones colectivas, distinguiendo los problemas y contextos sociales que hacen pertinente su estudio, y afinando las estrategias teóricas y metodológicas con las que conocerlos.

Los movimientos sociales urbanos permiten comprender los procesos políticos que pueden rediseñar a la dialéctica de la ciudad contemporánea; la relación intrínseca de los movimientos sociales urbanos con el espacio público y ciudadanía vincula las arenas de la filosofía, la política, la cultura, el derecho, y la dialéctica de hacer ciudadanía, por ello: La ciudadanía es una conquista cotidiana.

Las dinámicas segregadoras, excluyentes, existen y se renuevan permanentemente, La vida social urbana nos exige conquistar constantemente



nuevos derechos o hacer reales los derechos que poseemos formalmente”. (Borja, 2003, p. 25) En estas relaciones de tensión, la ciudadanía es un elemento esencial, pues el ejercicio de esta representa la respuesta política del grupo organizado.

Abordar los MSU, es desmenuzar los componentes de la relación ciudad-ciudadanía, es a través de la acción social como marco de análisis para la autoconstrucción de la ciudad, referido como el proceso desde lo colectivo ante las desigualdades espaciales y políticas, donde una perspectiva cultural antropológica se amalgama con la acción social y los valores que poseen las personas.

Recuperando el trabajo de Patricia Kuri, el cual devela que son los actores quienes con sus valores culturales buscan modificar a la ciudad, llevarla hacia aquello que les sea útil para su cotidiano, pues:

“La ciudad es espacio de lugares como la casa, la calle, la plaza, el barrio, la colonia, la oficina, el café, la escuela, el parque, el mercado y el cabildo, entre otros... En estos lugares se produce la ciudad y se dirimen disputas con la intervención de actores sociales con identidades e intereses diferentes que aparecen, se encuentran y se relacionan en el espacio público” (Kuri, 2013, p. 14),

la amalgama acción social colectiva con los valores culturales, puede ayudar al entendimiento de la construcción de la ciudad, expresada empíricamente en el movimiento social urbano.

Bajo este contexto, los MSU son respuestas políticas y sociales de la relación, ciudad-ciudadanía, en el que se producen y se resignifican dimensiones como espacio público urbano, caracterizado por la lucha ciclista, como el lugar de encuentro cotidiano con la vida urbana, con la diversidad de personas, de actores y prácticas sociales, con la pluralidad de expresiones, de imágenes y de símbolos en el entorno construido. Las tendencias a la degradación que ponen en riesgo la permanencia.

En específico un movimiento social urbano (MSU) es aquel que tiene una base territorial y no sólo buscan acceder a la ciudad y sus servicios, sino también incidir



en las tomas de decisiones que llevan a la producción de espacios urbanos en un sentido amplio (Lefebvre, 1991), al resumir se tienen las siguientes potencialidades para hacer uso de la categoría MSU:

- Mirar de cerca diferentes experiencias de movimientos sociales urbanos, para con ello describir, explicar y analizar las acciones y dinámicas de resignificación de las ciudades como expresión de convivencia y resistencia.
- Encontrar en las dinámicas colectivas de las distintas ciudades, aquellas expresiones y demandas comunes que trasciendan y vinculen problemáticas de las ciudades. Para ello, mapearemos e identificaremos diferentes acciones insurgentes alrededor del planeta. Esto nos servirá como instrumento para nutrir y conectar a los diferentes movimientos sociales urbanos.
- Reconocer y evidenciar sus agendas y demandas en el ejercicio de derecho a la ciudad.
- Construir, de acuerdo con las experiencias observadas, un nuevo lente para observar a los movimientos urbanos, que aporten a las miradas norteamericanas y europeas más tradicionales para la comprensión de las resistencias subalternas.

1.1.5 Otros abordajes a los movimientos sociales urbanos y la ciudad

Como resulta evidente, esa concepción de lo urbano como ámbito exclusivo del consumo colectivo, y más aún si se reducía únicamente a la "gestión" de los servicios sociales proporcionados por la administración local y de los equipamientos urbanos en que se ubicarían espacialmente, no aseguraba que los MSU o las luchas puntuales en interacción con las políticas urbanas, fueran centrales en la teoría o que se relacionasen con otros MS.

Para que a todas estas manifestaciones les podamos atribuir el carácter de MS, no obstante, deberían tratarse de acciones colectivas que trasciendan, en alguna medida, los problemas particulares y localistas; es decir, que apunten a problemas



urbanos comunes a ciudades de un mismo Estado (o de varios), y que esas dinámicas de acción colectiva se comuniquen de alguna forma significativa entre sí, con una mínima coincidencia en el mismo ciclo histórico, en acontecimientos semejantes del contexto social con los que se relacionan y con predominio estratégico de vías no institucionales de acción (Martínez, 2002).

Recuperando el trabajo de González sobre los Frentes Culturales Urbanos, la disputa por la ciudad es la disputa ideológica del “hacer ciudad”, no necesariamente una lucha violenta o explícita, pues la paradoja de la ciudad es el establecimiento de normas que suelen no ser consideradas debido a un choque con la cultura receptora, por ello González menciona que: “Una ciudad puede ser considerada desde un punto de vista sociológico, como una unidad contradictoria de relaciones sociales contenidas dentro de un marco geo/ecológico observada desde una cierta escala de representación” (González, 1994, p. 7).

Bajo la perspectiva sociológica urbanística, existe una marcada hegemonía en el uso de perspectivas técnicas funcionales para analizar los fenómenos de y en la ciudad, que si bien por utilidad de análisis han servido para la toma de decisiones ya sea en gestión o administración del territorio, la movilidad urbana o el espacio público, esta perspectiva desconecta a las personas que le habitan, les reduce en su capacidad de agencia transformadora de la ciudad.

El estudio de la ciudad suele decantarse por estudios técnicos como la construcción de modelos de crecimiento urbano, la ingeniería del transporte como vía para efficientizar los traslados, la planeación urbana para el ordenamiento territorial de la ciudad; todo ello por su naturaleza macro permite elaborar predicciones del comportamiento de la ciudad, sin embargo, los alcances de la perspectiva funcionalista reducen al fenómeno a elementos aislados.

Los antecedentes en la perspectiva de lo social, reportan importantes avances, entre otros adquieren relevancia aspectos sustantivos tales como las prácticas, lo cotidiano, el modo de vida, lo sociocultural, lo simbólico, los sentimientos, en suma, capacidades y competencias, aunque aún poco usada en el estudio del espacio

público, una perspectiva social bajo el marco de los sistemas dinámicos, atendería cómo los movimientos sociales que buscan intervenir en el espacio público permiten reconocer el “desorden” que nos rodea y establecer nuevas organizaciones sobre el habitar la ciudad.

La ciudad como un territorio siempre en disputa y de alta concentración de información, mostrándose como un fenómeno complejo, auto organizativo y que tiende a la entropía, una definición de espacio abierta y dinámica que expresa los múltiples movimientos de los actores sociales, sus conexiones que rebasan las fronteras culturales y territoriales estáticas impuestas por los estados-nación, las transformaciones en las representaciones culturales que modifican las prácticas y acciones de los sujetos en el devenir de sociedades en continua mutación y cambio

1.2 El Derecho a la Ciudad, postura teórica y práctica

El siguiente apartado tiene como objetivo dar cuenta de los conceptos principales del Derecho a la Ciudad como parte del marco analítico que permite relacionar eventos emergentes, como las luchas colectivas que buscan transformar la ciudad, la pertinencia es responder al intrincado tejido de las ciudades, por ello la propuesta entrelaza una serie de conceptos que buscan analizar los movimientos que influyen profundamente en la forma en que las personas experimentan y dan forma a su entorno urbano.

La noción del Derecho a la Ciudad ha surgido como un concepto fundamental en la teoría urbana y en la reflexión sobre la planificación y el desarrollo urbanos. Este derecho, propuesto por el sociólogo francés Henri Lefebvre en la década de 1960, representa una perspectiva que va más allá de la mera ocupación del espacio físico.

En lugar de limitarse a la propiedad privada o al acceso a servicios urbanos básicos, el Derecho a la Ciudad aborda cuestiones más amplias relacionadas con la participación ciudadana, la justicia social, la equidad espacial y el empoderamiento de los habitantes urbanos.



En este capítulo teórico, exploraremos las raíces y la evolución del concepto del Derecho a la Ciudad, examinando las contribuciones de Lefebvre y otros teóricos urbanos que han influido en su desarrollo. Además, analizaremos cómo este derecho se ha convertido en un marco conceptual importante para abordar los desafíos contemporáneos de la urbanización, como la gentrificación, la segregación socioeconómica, la movilidad urbana y la falta de participación ciudadana en la toma de decisiones urbanas.

Aunado a lo anterior, se examinarán las dimensiones políticas, sociales y económicas del derecho a la ciudad, destacando la importancia de la inclusión y la diversidad en el diseño y la gestión de los espacios urbanos. Se discutirá cómo este enfoque teórico puede formar políticas públicas y prácticas urbanísticas que buscan crear ciudades más justas, sostenibles y habitables para todos.

En última instancia, este capítulo teórico pretende sentar las bases para comprender y aplicar el Derecho a la Ciudad en el contexto actual, ofreciendo una perspectiva integral que trasciende las limitaciones tradicionales de los derechos urbanos y promueve una visión más holística e inclusiva del desarrollo urbano.

El concepto del Derecho a la Ciudad se encuentra en un estado de controversia, como se ha señalado. En la actualidad, este concepto tiene presencia en diversas esferas, incluyendo la academia, la política y la legislación; esta diversidad de contextos refleja la multiplicidad de interpretaciones que se le atribuyen en diferentes momentos, ya sea como parte de un conjunto de demandas en torno a la ciudad y lo urbano, o como un intento de describir la realidad urbana misma.

En otras palabras, el *Derecho a la Ciudad*, como concepto se desplaza entre distintos contextos discursivos sin llegar a establecer una equivalencia clara en cada uno de estos contextos. Quizás, el punto común es la afirmación de que el Derecho a la Ciudad representa un esfuerzo por alterar las condiciones "actuales" de producción de lo urbano y crear condiciones que posibiliten un acceso equitativo o "justo" a este proceso y a los valiosos bienes que genera.



El Derecho a la Ciudad no sólo plantea la idea de que todos los habitantes urbanos tienen igualdad de derechos sobre los beneficios y recursos de la ciudad, sino que también aboga por la participación de la comunidad en la toma de decisiones urbanas que buscan producir al espacio urbano acorde a sus necesidades.

De manera que el espacio urbano no es un mero telón de fondo, sino un producto en constante evolución de procesos sociales, económicos y políticos. La Producción del Espacio examina cómo se construyen y transforman las ciudades, reflejando a menudo relaciones de poder y desigualdad. La Producción del Espacio da forma a la distribución de recursos, la vivienda, la segregación y la accesibilidad en las ciudades modernas.

Ante el fenómeno de la urbanización acelerada, los habitantes urbanos están desempeñando un papel cada vez más activo en la configuración de sus entornos. Los Movimientos Sociales Urbanos representan la voz de la comunidad, luchando por los derechos, la justicia y la equidad en las ciudades, movilizándolo el poder de la ciudadanía para impulsar cambios significativos en la política y la vida urbana.

El recuperar los elementos teóricos permite mostrar cómo se entrelazan y complementan mutuamente, generando una comprensión más completa de la complejidad y la vitalidad de la vida urbana contemporánea. La producción del espacio, los movimientos sociales urbanos y la perspectiva del Derecho a la Ciudad permite estudiar las interacciones complejas entre la producción espacial, la acción colectiva y la autoorganización de las acciones colectivas.

Las bases del derecho a la ciudad fueron establecidas por Henri Lefebvre y David Harvey, su propuesta está estrechamente relacionada como una praxis teórica y práctica que debe desarrollarse contra la urbanización capitalista y, sobre todo, contra el modo de producción al que ésta ayuda a sobrevivir, pero presentan ciertas diferencias en su propuesta teórica.

El pensamiento de Henri Lefebvre (2013) presenta una primera fase en la que ve a la clase trabajadora como punta de lanza de una revolución socialista, que pasa por la reconquista colectiva del espacio urbano; y la segunda será coherente con una



visión “cívica” del cambio social, mientras que David Harvey (2013) propone que el Derecho a la Ciudad es necesario para el surgimiento de una civilización verdaderamente urbana, la cual es radicalmente diferente del modo de producción capitalista, cuya realización depende de las formas y medios de los movimientos ciudadanos que desembocarán en espacios de esperanza y lugares alternativos dentro de la ciudad.

Si bien ambos planteamientos se fundamentan en el marxismo, los enfoques poseen particularidades, Garnier (2012) explica lo siguiente:

“los análisis desarrollados por H. Lefebvre y D. Harvey, a pesar de estar ambos ubicados en la herencia marxiana, tienen enfoques bastante diferentes uno con una predominancia filosófica y sociológica, el otro privilegiando un prisma geográfico y económico... ambos han permitido evidenciar las lógicas, mecanismos y procesos que orientan la producción, la organización, el funcionamiento y el uso del espacio -en particular, el espacio urbano- bajo el régimen capitalista, así como sus efectos, a menudo negativos, para las clases populares”. (Garnier, 2012, p. 219)

1.2.1 El Derecho a la ciudad de Henri Lefebvre

Lefebvre la urbanización tiene como principal componente el predominio de una única lógica basada en el capital, generalmente el desarrollo teórico sobre el Derecho a la Ciudad se inicia en los conceptos de Lefebvre, para ir desglosando las diferentes visiones que con el paso del tiempo han surgido.

Para ello, se debe señalar que la propuesta de Lefebvre se caracteriza por dos momentos, el primero centrada en la clase obrera, la punta de lanza de una revolución socialista que implicaba, en relación con la movilización de los otros ciudadanos de los barrios populares, una reapropiación colectiva del espacio urbano y una visión donde el ciudadano sería el auspicio del cambio social, cuya base es la pluralidad identitaria, la cual daría apertura a un “campo de posibilidades” tan infinito como indefinido (Garnier, 2012).



El concepto del Derecho a la Ciudad de Henri Lefebvre aborda la urbanización y la vida en las ciudades desde una óptica centrada en los derechos humanos, la justicia social y la democratización del espacio urbano. Lefebvre introdujo esta idea en su obra "Le Droit à la Ville" (El Derecho a la Ciudad) en 1968, y desde entonces ha tenido un impacto significativo en la teoría urbana y en el activismo en todo el mundo, es así que Lefebvre le define como "el derecho de los habitantes urbanos a construir, decidir y crear la ciudad, y hacer de esta un espacio privilegiado de lucha anticapitalista" (Lefebvre, 1968, p. 127).

Por ello, el Derecho a la Ciudad es histórico y debe situarse en el contexto urbano al que se refiere. Entonces, el primer paso es reconocer las propiedades y relaciones que queremos interpretar desde el Derecho a la Ciudad y dónde radica su significado como declaración moral, declaración social o utopía política.

La contribución del Derecho a la Ciudad de Lefebvre es dar cuenta de una postura crítica para el reconocimiento de la función de las personas ante el urbanismo diseñado por las élites. Su importancia recae en cómo los individuos y sus prácticas forman parte sustancial del proceso de urbanización que, ante las asimetrías generadas por el modelo de ciudad impuesto, las prácticas sociales en la ciudad suponen un factor de resistencia frente a la planificación impersonal y alienante de las élites (Lefebvre, 1978).

Lefebvre anunciaba las condiciones dominantes de producción del espacio urbano, las cuales estaban vinculadas al modelo de acumulación capitalista. Así, señalaba que el espacio urbano era el resultado de la interacción asimétrica (en términos de relaciones de poder) del espacio concebido, practicado e imaginado. Así, se suele reconocer que Lefebvre propuso algunas premisas fundamentales para el debate urbano contemporáneo (lo urbano generalizado, la producción social del espacio urbano, entre otros), sobre todo luego que el autor adquiriera nuevamente relevancia desde la década de los noventa a partir del trabajo de autores críticos como Harvey.



1.2.2 El derecho a la ciudad de David Harvey

El Derecho a la Ciudad, concebido por David Harvey, se centra en el reconocimiento de que todos los habitantes urbanos tienen el derecho fundamental a participar en la configuración y el uso del espacio urbano, es una respuesta de la burguesía para perpetuar los excedentes de capital y como ajuste a las tendencias globalizadoras.

Para Harvey, la ciudad no es simplemente un lugar físico donde vivir, sino un espacio social y político donde se libran luchas por el acceso a los recursos, la toma de decisiones y la distribución equitativa de beneficios y oportunidades, por ello Harvey enuncia lo siguiente: “se trata del derecho a cambiarnos a nosotros mismos cambiando la ciudad. Es, además, un derecho común antes que individual, ya que esta transformación depende inevitablemente del ejercicio de un poder colectivo para remodelar los procesos de urbanización” (Harvey, 2008, p. 23).

Harvey (2008) enfatiza la importancia de que la planificación y el desarrollo urbano sean democráticos y participativos. Esto significa que los ciudadanos deben tener voz en las decisiones que afectan sus vidas y entorno, no se trata solo de un tema de comodidad o eficiencia, sino de una cuestión de justicia social y equidad.

En su enfoque, Harvey (2013) también critica las formas en que el capitalismo y el mercado inmobiliario a menudo operan en las ciudades. Argumenta que la especulación inmobiliaria y la gentrificación pueden expulsar a comunidades de bajos ingresos de sus vecindarios, contribuyendo a la desigualdad y la exclusión.

Harvey plantea que reivindicar el Derecho a la Ciudad supone de hecho, reclamar un derecho a algo que ya no existe (si es que alguna vez existió en realidad).

Además, el derecho a la ciudad es un significativo vacío. Todo depende de quién lo llene y con qué significado. Los financieros y promotores pueden reclamarlo y tienen todo el derecho a hacerlo; pero también pueden hacerlo los sin techo y sin papeles. Inevitablemente tenemos que afrontar la cuestión de qué derechos deben prevalecer, al tiempo que reconocemos, como decía Marx en El capital que “entre derechos iguales lo



que decide es la fuerza". La definición del derecho es en sí mismo objeto de una lucha que debe acompañar a la lucha por materializarlo. La ciudad tradicional ha muerto... (Harvey, 2013, p. 13)

De esta forma, con base en una lectura detallada de Marx y Lefebvre, desenvuelve su argumento sobre cómo reconstruir un tipo totalmente diferente de ciudad, alejado del repugnante caos engendrado por el frenético capital urbanizador globalizado, que sea anticapitalista y que el núcleo principal se coloque en la transformación de la vida urbana cotidiana.

El Derecho a la Ciudad de David Harvey es, por lo tanto, una llamada a la acción para transformar la forma en que planificamos y vivimos en nuestras ciudades. Aboga por una mayor participación ciudadana en la toma de decisiones urbanas y por políticas que promuevan la equidad y la justicia espacial. En última instancia, busca crear ciudades que sean habitables y accesibles para todos sus habitantes, independientemente de su estatus socioeconómico o posición en la sociedad.

El concepto del Derecho a la Ciudad explora cómo este derecho implica la demanda de cambiar la manera en que nuestras ciudades se construyen y transforman (Ver Cuadro 3). Esto se debe a que, en el contexto del capitalismo, la constante búsqueda de plusvalía, que requiere que los capitalistas generen un excedente necesario para la urbanización, ha alterado la geografía urbana, el estilo de vida y su calidad, convirtiéndolos en mercancías accesibles solo para aquellos con recursos económicos.

En un mundo donde el consumismo, el turismo, las actividades culturales basadas en el conocimiento y el creciente énfasis en la economía del entretenimiento se han vuelto aspectos cruciales de la política económica urbana. (Harvey, 2013)

Por ello desde la propuesta de David Harvey (2013) se trata de una categoría que es simultáneamente de comprensión de una realidad urbana específica (analítica) y de reivindicación de lo que se aspira: un proyecto urbanístico distinto (utopía).

Es una categoría política, no jurídica, aunque sí de legitimidad, que se presenta bajo dos aproximaciones coincidentes y complementarias: la de Lefebvre que hace



referencia a la producción de esta en un contexto capitalista y la de Harvey que extiende esta idea de la producción al ámbito de las utopías; es decir, a la ciudad deseable

Cuadro 3. Aproximaciones al Derecho a la Ciudad

Autores	Centrado en	Dimensiones de análisis
H. Lefebvre	Reivindicar el espacio urbano como un lugar de igualdad y participación ciudadana. Aboga por una ciudad que satisfaga las necesidades y aspiraciones de todos sus habitantes y promueve la justicia social en el entorno urbano	<ul style="list-style-type: none"> • Espacio como producto social • Acceso equitativo a la ciudad • Participación ciudadana • Crítica a la alienación y la mercantilización • Transformación de la ciudad
D. Harvey	lucha contra la desigualdad, la exclusión y la especulación en el espacio urbano. Propone que el acceso a la ciudad y su desarrollo deben ser cuestiones centrales de justicia social y participación democrática, y que la población debe movilizarse para reclamar un papel activo en la configuración de sus ciudades.	<ul style="list-style-type: none"> • La ciudad como espacio de lucha • Desigualdad y exclusión urbana • Especulación inmobiliaria • Derecho a la ciudad como lucha • Ciudades más justas y democráticas
Castells	justicia espacial, la planificación inclusiva y la valoración de la diversidad en el espacio urbano. Su enfoque resalta la importancia de reconocer y respetar las múltiples identidades y perspectivas presentes en la ciudad, y aboga por políticas y prácticas que promuevan la igualdad de oportunidades para todos los habitantes urbanos.	<ul style="list-style-type: none"> • Tercer espacio y justicia espacial • Planificación inclusiva • Heterogeneidad y diversidad • El Derecho a la Diferencia: • Espacio como arena de lucha
Jordi Borja	La ciudad es un espacio de derechos y justicia social. Su enfoque resalta la necesidad de políticas y prácticas urbanas que garanticen la equidad, la participación ciudadana y la cohesión social en el entorno urbano, con el objetivo de crear ciudades más inclusivas y habitables para todos sus habitantes.	<ul style="list-style-type: none"> • La ciudad como espacio de derechos • Planificación participativa • Cohesión social • Derechos culturales • Desarrollo sostenible
Ana Fani Alessandri Carlos	perspectiva centrada en las realidades de las ciudades latinoamericanas, donde la desigualdad y la segregación son desafíos clave. Su enfoque destaca la importancia de la participación ciudadana, la inclusión social y la sostenibilidad en la búsqueda de ciudades más justas y habitables en la región.	<ul style="list-style-type: none"> • Desigualdad y segregación • Servicios básicos • Participación ciudadana • Movimientos sociales urbanos



1.2.3 Latinoamérica: aproximaciones al derecho a las ciudad desde otras latitudes

En el contexto de América Latina, el Derecho a la Ciudad se ha convertido en un marco de análisis ante los desafíos específicos que enfrentan las poblaciones urbanas en la región, debido a que las ciudades latinoamericanas han experimentado un rápido crecimiento demográfico, urbanización acelerada y, a menudo, enfrentan problemas como la desigualdad social, la falta de vivienda, la segregación espacial y la falta de acceso a servicios básicos. (Carrión y Dammert,2019)

El Derecho a la Ciudad en América Latina, ha sido influenciado por las condiciones particulares de la región y ha encontrado resonancia en movimientos sociales, académicos y políticos. De acuerdo con Fernando Carrión y Manuel Dammert (2019) una de las características más llamativas de las últimas décadas en América Latina, es el posicionamiento del Derecho a la Ciudad como categoría analítica, de movilización política, debate público y de principios legales.

El Derecho a la Ciudad en América Latina se presenta como un enfoque integral y contextualizado para abordar los problemas urbanos, con el objetivo de construir ciudades más justas, inclusivas y sostenibles. Su aplicación efectiva implica la colaboración entre gobiernos, sociedad civil y otros actores para garantizar un desarrollo urbano que responda a las necesidades y aspiraciones de todos los habitantes urbano.

A pesar de los avances en América Latina, el Derecho a la Ciudad presenta diferentes peculiaridades en entornos nacionales y locales, para su utilización en diversos ámbitos, que van desde movimientos sociales hasta organismos internacionales, pasando por instancias normativas y jurídicas, derivado de esto se

ha llevado a una trivialización del concepto y su capacidad para abogar por cambios significativos.

Es posible afirmar que, al suprimir a los actores en conflicto que están involucrados en la disputa y producción de la ciudad, el Derecho a la Ciudad se convierte en un discurso carente de una entidad clara que lo respalde y de un marco explicativo sobre su relevancia para la reestructuración del actual modelo de desarrollo urbano. Además, al trasladar la discusión al ámbito legal o normativo, se descuida la necesidad apremiante de abordar un debate sobre la justicia espacial.

La idea central del uso del Derecho a la Ciudad desde América Latina ha sido el de una categoría política, influenciado por las particularidades socioeconómicas, políticas y culturales de la región, se observa lo siguiente: “se trata de una categoría que es simultáneamente de comprensión de una realidad urbana específica (analítica) y de reivindicación de lo que se aspira: un proyecto urbanístico distinto (utopía). Se trata de una categoría política, no jurídica, aunque si de legitimidad” (Carrión y Dammert, 2019, p. 11)

América Latina ha sido testigo de un fuerte aumento de movimientos sociales y organizaciones comunitarias que luchan por el Derecho a la Ciudad. Estos movimientos buscan defender los derechos de los habitantes urbanos, especialmente aquellos en situación de vulnerabilidad, frente a desafíos como la gentrificación, el desplazamiento y la falta de acceso a servicios básicos.

En muchos países de la región, se han implementado iniciativas para promover la participación ciudadana en la toma de decisiones urbanas. Estos esfuerzos buscan democratizar la planificación y gestión de las ciudades, permitiendo a los ciudadanos tener un papel activo en la configuración de sus entornos urbanos.

El Derecho a la Ciudad, propuesto en términos de un derecho colectivo, supone la acción de sujetos organizados. Es decir, supone un actor colectivo. Sin embargo, al revisar de manera general las condiciones organizativas y de acción colectiva en América Latina se expone que, salvo importantes excepciones y coyunturas, los actores colectivos vinculados a temas como la vivienda y el suelo no presentan hoy



las mismas características que poseían en el pasado por ende sus organizaciones suelen estar difusas. (Carrión y Dammert, 2019)

La cuestión de la vivienda es fundamental en el Derecho a la Ciudad en América Latina. Se han implementado políticas que buscan facilitar el acceso a la vivienda adecuada y asequible, así como promover la regularización de la tenencia de la tierra en asentamientos informales.

Muchas ciudades han emprendido proyectos de rehabilitación y revitalización de espacios públicos para mejorar la calidad de vida de sus habitantes y fomentar la inclusión social. Estos proyectos buscan crear entornos urbanos seguros, accesibles y atractivos para la comunidad.

Se han implementado programas que abordan múltiples aspectos del desarrollo urbano, incluyendo la provisión de servicios básicos, la mejora de infraestructuras y la promoción de la sostenibilidad ambiental. Estos programas buscan abordar de manera integral los desafíos urbanos.

Se ha prestado una atención creciente a la justicia espacial, reconociendo las desigualdades socioespaciales y trabajando para reducir la segregación y la exclusión en las ciudades.

Es esencial reconocer que el Derecho a la Ciudad no es un concepto estático, sino un ideal en constante evolución que responde a los desafíos cambiantes de la vida urbana en el siglo XXI. En el próximo capítulo, profundizaremos en las estrategias y herramientas para promover y proteger el Derecho a la Ciudad en la práctica, contribuyendo así a la creación de ciudades más justas, sostenibles y habitables para todos sus habitantes.

A manera de cierre, el Derecho a la Ciudad es un principio fundamental que busca empoderar a las personas para influir en el destino de sus entornos urbanos. Reconocer y garantizar este derecho no solo es esencial para la creación de ciudades más inclusivas y equitativas, sino que también se alinea con los objetivos



de desarrollo sostenible y la promoción de una mejor calidad de vida en nuestras comunidades urbanas.

A medida que avanzamos en nuestra exploración de este tema, consideraremos las estrategias y acciones concretas que pueden transformar este ideal en una realidad tangible para millones de personas en todo el mundo.

El Derecho a la Ciudad influye directamente en la producción del espacio, ya que plantea la importancia de garantizar que el desarrollo urbano sea inclusivo y equitativo. Cuando se respetan los derechos de los habitantes urbanos a participar en la toma de decisiones, se pueden evitar prácticas de exclusión y segregación en la producción del espacio.

Esto implica la creación de vecindarios mixtos y diversificados, la preservación de espacios públicos accesibles y la promoción de políticas que prioricen las necesidades de la población en lugar de los intereses comerciales exclusivos. En resumen, el Derecho a la Ciudad es un catalizador fundamental para orientar la producción del espacio hacia un desarrollo urbano más justo, sostenible y habitable para todos.

1. 3 Producción y apropiación del espacio, una postura crítica para la transformación de las ciudades.

La Producción del Espacio es una perspectiva teórica que ha desempeñado un papel fundamental en la comprensión de la dinámica compleja que subyace en la configuración de los entornos urbanos y rurales. Esta perspectiva teórica, que encuentra sus raíces en el trabajo de pensadores como Henri Lefebvre y David Harvey, ofrece una visión única que trasciende la noción convencional de espacio como un mero contenedor físico y lo aborda como un producto social, político y económico.

A través de la Producción del Espacio, podemos analizar cómo las fuerzas sociales, económicas y políticas interactúan para dar forma a los lugares que habitamos, y



cómo estas dinámicas afectan a las comunidades y a las personas que viven en ellos. Centrada en cómo se toman las decisiones sobre el uso del suelo, la distribución de recursos y la planificación urbana, y cómo estas decisiones pueden reflejar desigualdades de poder y acceso.

En un subapartado, exploraremos en profundidad la perspectiva de la Producción del Espacio, destacando su evolución histórica, sus principales conceptos y su relevancia en un mundo cada vez más urbano y globalizado. Además, examinaremos cómo esta perspectiva teórica nos ayuda a desentrañar las complejas interacciones entre el espacio, la sociedad y el poder, y cómo puede contribuir a la búsqueda de soluciones más equitativas y sostenibles para los desafíos urbanos y territoriales que enfrentamos en la actualidad.

El marco teórico de la Producción del Espacio de Henri Lefebvre, es una perspectiva crítica que analiza cómo el espacio no es simplemente un contenedor físico, sino un producto social, político y económico generado por las interacciones humanas en el tiempo y en relación con las estructuras de poder.

Lefebvre (2013) sostiene que estas tres dimensiones del espacio están en constante interacción y conflicto, y que la producción del espacio es un campo de lucha social. Argumenta que el capitalismo y las relaciones de poder dominantes influyen en la producción del espacio, creando divisiones y desigualdades espaciales. Por lo tanto, Lefebvre aboga por una transformación radical del espacio para permitir una mayor participación democrática en la *Producción del Espacio* y la creación de un espacio más justo y equitativo.

El marco teórico de la Producción del Espacio proporciona una lente crítica para comprender cómo el espacio es creado, experimentado y utilizado en el contexto de las relaciones sociales y las estructuras de poder. Examina las interacciones entre el espacio percibido, el espacio concebido y el espacio vivido, y aboga por la transformación del espacio para lograr una mayor justicia espacial y una participación democrática en su producción.



Por ello se le considera un enfoque crítico y multidimensional para comprender la relación entre el espacio y la sociedad. Lefebvre argumenta que el espacio no es simplemente un contenedor pasivo para las actividades humanas, sino que es un producto social y político que se produce y transforma a través de las relaciones de poder y las prácticas cotidianas.

Lefebvre sostiene que el espacio es un fenómeno socialmente construido y que su producción implica la interacción de tres dimensiones: el espacio percibido, el espacio concebido y el espacio vivido.

El espacio percibido se refiere a la experiencia subjetiva del espacio por parte de los individuos. Es la manera en que percibimos y experimentamos nuestro entorno físico y cómo nos afecta emocionalmente. Este equilibrio está influenciado por nuestras emociones, sentimientos y emociones y puede variar de persona a persona.

El espacio ocupado es el espacio planificado y creado por los grandes poderes como urbanistas, arquitectos y políticos. Representa la visión ideológica y política de un lugar que quiere controlar y controla el comportamiento de las personas. Esta área está asociada con el uso del poder y la imposición de leyes y reglamentos.

Hábitat se refiere al comportamiento y uso específico de la tierra por parte de los seres humanos. Es el lugar de la vida cotidiana donde se desarrollan las actividades sociales, económicas y culturales. Este lugar se caracteriza por su comportamiento dinámico y cambiante, ya que está influenciado por las necesidades, deseos y problemas de las personas que lo habitan.

Según Lefebvre, estas tres dimensiones del universo están siempre en armonía y conflicto. Los poderes fácticos tratan de imponer su visión del lugar que les gusta, mientras que las formas de vida de las personas pueden resistir o repensar estas limitaciones. Este proceso de creación de espacio implica una lucha social y política por el control y asignación del espacio.



Ante los valores del capitalismo se argumenta que el espacio se convierte en una mercancía y una forma de acumulación de capital a través de la especulación inmobiliaria, la gentrificación y la segregación espacial. Estas prácticas contribuyen a la reproducción de las desigualdades sociales y espaciales.

El espacio es una categoría del pensamiento, se dinamiza a través de representaciones, no está dado, cada sujeto lo percibe de distintas formas, produce a la sociedad y nos produce, relaciones centro periferia, espacios de consumo, espacios de producción, viviendas populares, viviendas residenciales, es resultado del trabajo y produce división del trabajo.

El espacio implica un momento de la producción de las cosas, coyuntura histórica particular, diferencias entre el capitalismo financiero globalizado que no busca explotar la fuerza de trabajo (Lefebvre, 2013), es una dialéctica en lo material y simbólico, para Lefebvre el espacio dominante del capitalismo es el espacio abstracto, el espacio instrumental en dónde se interconectan los modos de producción en el marco de la sociedad capitalista.

Se presenta al espacio como algo dado y clarificado, sin embargo, el espacio transita del espacio previo (histórico, religioso-político), que actúa como sustrato para el espacio otro nuevo (espacio diferencial), la dialéctica del espacio (ver cuadro 4) está compuesta por las prácticas espaciales, las representaciones del espacio y los espacios de representación. (Lefebvre, 2017)

Cuadro 4. Dialéctica del espacio

Tipo de espacio	Descripción conceptual
Espacio percibido (concebido posible)	espacio de la experiencia material, que vincula realidad cotidiana (uso del tiempo) y realidad urbana (redes y flujos de personas, mercancías o dinero que se asientan y transitan el espacio), englobando tanto la producción como la reproducción social.



Espacio concebido (mental)	espacio de los expertos, los científicos, los planificadores, de los signos, de los códigos de ordenación, fragmentación y restricción
Espacio vivido (social)	Es el espacio de la imaginación y de lo simbólico dentro de una existencia material. Es el espacio de usuarios y habitantes, donde se profundiza en la búsqueda de nuevas posibilidades de la realidad espacial (se despliega en una socialización constante)

Fuente: elaboración propia con base en Lefebvre, 2013.

Perla Korosec (1976) define el concepto de apropiación como: “el sentimiento de poseer y gestionar un espacio independientemente de la propiedad legal, por uso habitual o por identificación” (Korosec-Serfaty, 1976, p. 124). Analizando estas primeras consideraciones que da Perla Korosec podemos decir que la apropiación es un proceso en el que están involucrados uno o varios sujetos y un objeto inánime (que puede ser un espacio), el cual está bajo posesión/dominio del o los sujetos de manera oficial/legal o simbólico/significativa, dicho proceso es un fenómeno temporal y dinámico, cuya manera de presentarse está definida por la cultura del o los sujetos (Korosec-Serfaty, 1976).

Lefebvre recupera la idea de Marx de la apropiación como un proceso importante contra la alienación dentro de la esfera de la vida cotidiana, categoría que indica la relevancia del proceso desde la vida privada hacía el exterior, un constante autocrítica y acciones orientadas al cambio. Por ella la literatura especializada documenta la relación que tiene la apropiación del espacio y la producción del espacio, dos propuestas conceptuales que si bien poseen distintas características se relacionan entre sí.

En ambos conceptos, se destaca cómo las personas participan activamente en la creación y adaptación del entorno construido, lo cual implica que los individuos o comunidades no son simplemente consumidores pasivos del espacio diseñado, sino



que también son agentes activos que contribuyen a dar forma y significado al entorno en el que viven.

Este proceso de apropiación puede manifestarse de diversas maneras:

- Usos Informales: las personas a menudo adaptan el espacio para satisfacer sus necesidades diarias, a veces creando usos informales o alternativos que pueden no haber sido previstos por la planificación oficial.
- Cultura Urbana: la apropiación del espacio también está vinculada a la cultura urbana, donde la expresión artística, la música callejera, los grafitis y otras formas de creatividad contribuyen a la identidad y vitalidad de un lugar.
- Reclamación de Espacios Públicos: los movimientos ciudadanos pueden reclamar espacios públicos como lugares de encuentro y expresión, desafiando visiones autoritarias o exclusivas de la planificación urbana. (Korosec-Serfaty, 1976)

1.4 Consideraciones de cierre

El uso de un marco analítico que incorpore conceptos como el derecho a la ciudad, la producción del espacio, la apropiación del espacio y los movimientos sociales urbanos resulta fundamental para abordar de manera integral las dinámicas sociales y espaciales en contextos urbanos contemporáneos.

Estos elementos permiten analizar cómo las ciudades son tanto escenarios de disputa como objetos de transformación por parte de actores colectivos que buscan democratizar su acceso y redefinir las formas de habitar el espacio urbano. Al incluir el derecho a la ciudad, se visibilizan las desigualdades inherentes al modelo urbano capitalista, cuestionando las estructuras que limitan el acceso equitativo al espacio, la participación en su configuración y el usufructo de sus recursos.

El concepto de producción del espacio (Lefebvre, 1974) ofrece una herramienta clave para entender cómo las ciudades son construcciones sociales moldeadas por intereses económicos, políticos y culturales que determinan su forma y función.



Este enfoque permite identificar los procesos de mercantilización, exclusión y segregación que caracterizan a las ciudades actuales, al tiempo que resalta la capacidad de los movimientos sociales urbanos para resistir y reconfigurar dichas dinámicas. La producción del espacio no es solo un proceso técnico, sino un campo de tensiones donde se materializan relaciones de poder que condicionan la vida cotidiana y las posibilidades de acción colectiva.

La apropiación del espacio constituye otra dimensión fundamental de este marco analítico, ya que permite examinar cómo los grupos sociales resignifican los espacios urbanos a través de prácticas que desafían su uso hegemónico. Este concepto ayuda a comprender las estrategias de los movimientos sociales urbanos para transformar lugares en desuso, espacios privatizados o zonas excluyentes en territorios de participación y reivindicación.

La apropiación del espacio, por tanto, se convierte en una forma de resistencia que confronta las dinámicas de control y exclusión impuestas por los actores dominantes, al mismo tiempo que fortalece el sentido de comunidad y pertenencia.

Finalmente, al incluir los movimientos sociales urbanos en este marco, se destaca su papel como agentes clave en la lucha por la justicia espacial y el derecho a la ciudad. Estos movimientos no solo exigen cambios estructurales en la gestión y diseño urbano, sino que también promueven formas alternativas de habitar y gobernar las ciudades.

Su capacidad para articular demandas colectivas, visibilizar conflictos urbanos y proponer soluciones inclusivas subraya su relevancia en la construcción de ciudades más equitativas. En conjunto, este marco analítico permite un abordaje profundo y crítico de las dinámicas urbanas, ofreciendo herramientas teóricas y metodológicas para comprender y actuar frente a los retos del urbanismo contemporáneo.





Capítulo II. Experiencias sobre movimientos ciclistas y la transformación urbana

Capítulo II. Experiencias sobre movimientos ciclistas y la transformación urbana

Los movimientos sociales, como respuesta a las desigualdades, han estado presentes a lo largo del proceso de urbanización y el crecimiento exponencial de la ciudad “moderna” del siglo XX, como un fenómeno global y totalizante pues lo urbano se ubica tanto en el plano ideológico como en el material; si bien esta es una fórmula reduccionista (el decir que a mayor población mayores son los problemas).

Se logra entender que el crecimiento de la ciudad derivada de diversos factores políticos y económicos han traído un aumento en los problemas para y de quienes les habitan, y que, ante la consolidación del aparato estatal y la ciudadanía, los movimientos sociales urbanos se presentan como una de las vías directas para que las personas tomen acción ante las desatenciones del Estado y los intereses del mercado. (Harvey, 2013)

La ciudad como epicentro de las nuevas actividades productivas de intercambio y consumo, generó nuevos grupos sociales que no se identificaban con las clasificaciones de clase, pero con un reclamo similar, el acceso a vivienda así como la dotación de servicios urbanos, con el proceso de urbanización, sus posibilidades, dificultades y contradicciones, ante ello los movimientos sociales urbanos se caracterizan por ser respuestas desde la organización colectiva en la búsqueda de consolidar derechos ante los cambios políticos, ideológicos y financieros que permean en la construcción de la ciudad (física, social e ideológicamente).

Dentro de la diversidad de movimientos sociales urbanos el tema de la movilidad tomó impulso a raíz del proceso de urbanización, el automóvil se convirtió en el centro del diseño de las ciudades, como argumentó el arquitecto Lluís Brua: “El automóvil no solo ha invadido y se ha apropiado del espacio público, sino que ha generado una profunda y estructural transformación urbana, no solo de la ciudad de la minoría de conductores, sino la de todos” (Brua, 2018, p. 6). Esto recaló en expresiones colectivas que buscaban limitar el espacio público destinado al automóvil, en el cual la bicicleta tendría un rol importante.



Los movimientos sociales articulados en torno a la “causa de la bicicleta” cobran fuerza durante los años 60 y 70 del siglo XX, con un fuerte impulso de distintas corrientes críticas europeas, como el situacionismo, el marxismo y el estructuralismo francés, las que colectividades subalternas o contra hegemónicas que cuestionaban al racionalismo y funcionalismo arquitectónico e ingenieril que imperaba en la construcción de la ciudad. (Arimón, 2013)

El presente capítulo recupera casos paradigmáticos, tanto en Europa como América Latina, retomando el popular caso de Países Bajos y su movimiento PROVO, la Coordinadora de Defensa de la Bicicleta en España, los colectivos que pugnaron por la bicicleta pública en Santiago de Chile y en México los antecedentes de los movimientos sociales ciclistas.

En este apartado se presentan casos referenciales sobre diversas organizaciones, cuya base colectiva es comunitaria y civil, y cómo estos han incidido en las políticas públicas en materia de movilidad activa, principalmente centrados en la bicicleta como elemento rector de movilidad.

El objetivo es dar cuenta de los procesos, el tipo de organización colectiva y las problemáticas, con ello se exponen empíricamente los alcances y limitaciones de los movimientos sociales, así como la permeabilidad de las propuestas teóricas que han analizado este tipo de movimientos, siguiendo esa línea la propuesta es recuperar los casos del movimiento PROVO de Países Bajos, La asamblea contramano en Sevilla, España, BiciFuriosos en Chile y el caso de los Bicitekas en Ciudad de México.

El recuperar cómo se han estudiado este caso es sumamente útil para este trabajo de investigación, proporciona información del estado actual de los diversos movimientos sociales urbanos centrados en la bicicleta, así como la contrastación entre los casos, para con ello, mostrar las redes de organización, la exposición al público de sus demandas, la gestión de estas, así como recuperar las experiencias de movimientos sociales ciclistas consolidados y en desarrollo.

Por ello los casos seleccionados exponen los antecedentes sobre el estudio de los movimientos sociales urbanos centrados en la bicicleta buscando con ello identificar vacíos e interrogantes con miras a ciudades incluyentes, fundamentadas en el Derecho a la Ciudad.

2.1 Movimiento PROVO, Ámsterdam: el caso paradigmático de la transformación urbana desde la bicicleta.

Los incipientes movimientos sociales en torno a la vida urbana se suelen ubicar en ciudades como Ámsterdam y París, en dónde una serie de colectividades comenzaron a cuestionar la hegemonía del automóvil como dispositivo para realizar los viajes cotidianos, eje de los modelos de movilidad imperantes que estaban resultando perjudiciales para la salud (contaminación y atropellamientos).

Richard Kempton estudia este movimiento y menciona que “Entre 1965 y 1967, el movimiento contracultural PROVO, de orientación anarquista, realizó diversas acciones e intervenciones públicas en Ámsterdam y otras ciudades holandesas, atacando las estructuras sociales del Estado desde múltiples frentes. Utilizaron el humor absurdo y el cinismo con el objetivo de despertar un sentido crítico en el público y fomentar el cambio social” (Kempton, 2015, p.p.5), siendo las actividades conceptuales y las propuestas políticas de PROVO, fundamentadas en sólidas bases teóricas, encontraron maneras de expandir las zonas autónomas temporales, convirtiéndose en un movimiento sostenible que se apoyaba en procedimientos colectivos, la reflexión crítica y el impulso hacia la acción.

En diferentes países y ciudades del mundo surgen grupos organizados bajo la bandera “ciclo-ecologista”, con la intención de reposicionar el lugar de la bicicleta en la urbe después de años de indiferencia, elaborando estrategias de concientización del uso de esta tecnología de transporte.

El caso paradigmático de los Países Bajos impulsó en las siguientes décadas la transformación de la movilidad, el movimiento PROVO como antecedente para transformar la forma de hacer ciudad desde diversas propuestas de intervención en



el espacio público, impulsadas por la corriente crítica del situacionismo y el marxismo abierto que estaba causando furor en la década de los sesenta principalmente en Europa.

De 1965 a 1967, en acciones e intervenciones públicas en Ámsterdam y otras ciudades holandesas, el movimiento PROVO intentó atacar las estructuras sociales del Estado desde muchos lados diferentes, combinando humor tonto y escepticismo, con el objetivo de despertar el pensamiento crítico en todos los ciudadanos y generar con ello cambios sociales.

A pesar de su corta existencia, la actividad conceptual y propuestas políticas de PROVO, fenómeno equivalente a la vez a un movimiento artístico y a un partido político, capturó el espíritu de ambas generaciones de holandeses, compartiendo tiempo con los inicios del movimiento hippie. (Pino, 2018)

PROVO no fue un hecho aislado; está incluido en la matriz de movimientos anteriores, así como en innumerables movimientos posteriores. Existe la prueba evidente de que en 1968 los activistas parisinos se inspiraron en los éxitos de los provos. Incluso los situacionistas (a menudo venerados en los entornos radicales) deben a los activistas del ingenioso PROVO el jugar con el potencial político de la estética. Inspirado por el anarquismo, el dadaísmo, el filósofo alemán (y futuro gurú de la contracultura) Herbert Marcuse y el Marques de Sade, Van Duyn, un tímido e introvertido intelectual, pronto se convirtió en la mayor fuerza detrás de la revista PROVO. (Pino, 2018)

Pero mientras Van Duyn dominaba la rama teórica de los Provos, otro elemento más importante era proporcionado, incluso antes, por su otro co-fundador, Robert Jasper Grootveld, un antiguo limpiador de ventanas y el primer príncipe de los payasos de la cultura popular.

PROVO inauguró los programas de insurrección callejera festiva de la que nos hemos empapado y que hemos reproducido a través de eventos tales como los de Critical Mass (La Masa Crítica, que organizaba protestas populares en bicicleta) y Reclaim the Streets (Toma la Calle). El Plan de la Vivienda Blanca fue un



antecedente importante para el movimiento Okupa que surgió en Ámsterdam y en el resto de Europa, llegando finalmente hasta Norteamérica. (Kempton, 2015)

Imagen 1. Movimiento Provo 1969



Fuente: Datema, 2015.²

Pero estas prácticas son solo una minúscula parte de lo que podemos aprender de Provo. Este fenómeno encontró una manera de expandir las zonas autónomas temporales hasta convertirlas en un movimiento sostenible basado en procedimientos colectivos, de reflexión crítica y motivación para la acción. En lugar de separar la contemplación, la política, la protesta y el juego en diferentes campos, valoran teorías documentadas que crean nuevas prácticas a través del razonamiento crítico.

Hay mucho que aprender de la forma en que hacen malabarismos con estos niveles a la vez. Incluso la muerte de PROVO fue un movimiento estratégico resultado de un proceso consensuado de autorreflexión. Fue el movimiento lo que lo impulsó; cuando los Provos se dieron cuenta de que su alianza estaba en declive, decidieron que una separación sería más estratégica que un retraso.

² Dave Datema, recuperado de: http://www.vergetenverhalen.nl/2015/09/29/ook-rotterdam-had-een-eigen-provo-scene/?fbclid=IwAR3DkXJIRK_arCYIsxkZa3TmA1J_uIToNmO83HIKEygQWYfIkQW6ulEUc



Debido a las profundas raíces históricas y haber sido impulsado por una combinación de factores sociales, económicos y políticos, este movimiento ha sido analizado desde la historicidad, encapsulando los elementos que llevaron al auge del movimiento, consolidando las políticas sobre la movilidad activa en la ciudad de Ámsterdam; de acuerdo con Richard Kempton (2015), algunas de las principales razones que han contribuido al éxito de la bicicleta en los Países Bajos son las siguientes:

El Plan Blanco de las Bicicletas, previsto como la última solución al “tráfico terrorista de una minoría motorizada”, inventado por el diseñador industrial Luud Schimmelpenninck, este plan proponía expulsar a los coches, nocivos para el medio ambiente, del interior de la ciudad, para ser remplazados por bicicletas. Por supuesto, las bicicletas serían proporcionadas gratuitamente. Estarían pintadas de blanco y se mantendrían permanentemente accesibles, para asegurar su disponibilidad al público. Schimmelpenninck calculó que, incluso desde un estricto punto de vista económico, el plan iba a proporcionar grandes beneficios para Ámsterdam (Kempton, 2015).

Los Provos decidieron poner en acción el plan proporcionando las primeras cincuenta bicicletas. Pero la policía inmediatamente las acabó confiscando, alegando que habían hecho una invitación al robo. Los provos se vengaron robando unas cuantas bicicletas de la policía.

El Plan Blanco de las víctimas establecía que cualquiera que causase un accidente mortal de automóvil debería ser forzado a pintar el perfil del cuerpo de la víctima en la acera donde se hubiese producido el accidente. De esta manera, nadie podría ignorar las muertes que causaban los coches.

El periodista y antropólogo Teun Voeten (2009), considera que el movimiento PROVO tuvo como origen la alienación y el absurdo de la vida en aquel momento histórico, por lo que tuvo un enorme éxito en Holanda, incluso con la apariencia de haberse extendido a otros países. Uno de los frentes de lucha fue la legalización de la marihuana, para lo que Grootveld y sus compañeros idearon el “Marihuettegame”,



un juego de provocación y desinformación con el que volvieron loca a la policía con sus tácticas de desorientación en las que utilizaban sustancias parecidas a la marihuana, pero legales.

Este tipo de juegos, en los que ponían en evidencia el autoritarismo del sistema se convertiría en modelo a seguir para los provos. Fueron antológicas y surrealistas las cruzadas antitabaco de Grootveld, que la emprendería contra esta industria como uno de los ejemplos de adicción y aborregamiento de las masas. Acciones espectaculares, algunas de las cuales le costarían caras, sería escribir la palabra “cáncer” en diversos estancos de la ciudad, crear auténticos rituales de misas negras para exorcizar el demonio de la nicotina o llegar a prender fuego a un estudio que había denominado como “templo antitabaco”. (Kempton, 2015)

Este tipo de análisis cultural e histórico del movimiento PROVO ha permitido comprender los elementos que han consolidado a la bicicleta como una parte integral de la vida holandesa durante más de un siglo. Desde principios del siglo XX, la bicicleta se ha utilizado como un medio de transporte popular y asequible para las personas de todas las edades.

Este movimiento ha llevado a que en muchas ciudades holandesas la bicicleta sea el medio de transporte preferido para desplazamientos diarios, incluso superando en algunos casos el uso del automóvil. Además, los Países Bajos también han sido pioneros en el diseño y la planificación urbana que priorizan el uso de la bicicleta y promueven una movilidad más sostenible, la revisión documental permite la relación de este movimiento con posturas teóricas filosóficas como el anarquismo y el situacionismo, siendo la base que impulsó ideológicamente al movimiento. (Arimón,2013)

2.2 Sevilla, España, Coordinadora en Defensa de la Bici.

El movimiento ciclista en Sevilla, España, ha experimentado un notable auge en los últimos años, convirtiendo a la ciudad en un referente en la promoción de la movilidad sostenible y el uso de la bicicleta como medio de transporte. Este



crecimiento ha sido impulsado por una serie de medidas y políticas que han transformado la infraestructura urbana y han fomentado el uso de la bicicleta como una alternativa eficiente y saludable para desplazarse por la ciudad.

Una de las iniciativas más destacadas ha sido la creación de una extensa red de carriles-bici, que ha facilitado el desplazamiento seguro en bicicleta por toda la ciudad. Además, programas de alquiler de bicicletas públicas, como el sistema público de bicicletas llamado "Sevici," han incentivado aún más la adopción de la bicicleta como medio de transporte. Estas políticas se han complementado con campañas de concienciación ciudadana y la celebración de eventos y actividades relacionadas con la movilidad sostenible.

El movimiento ciclista en Sevilla ha demostrado cómo la inversión en infraestructura adecuada y la promoción de la bicicleta como una opción de transporte viable pueden cambiar drásticamente la forma en que las personas se mueven por la ciudad. La experiencia de Sevilla ha servido como un ejemplo positivo para otras ciudades en España y en todo el mundo, que buscan fomentar la movilidad sostenible y reducir la dependencia de los vehículos motorizados.

Imagen 2. ConBICI, Sevilla, España.



Fuente: recuperado por autor, 2023.

Para investigar el ámbito social del ciclismo urbano en Sevilla, se ha utilizado el análisis bibliográfico y de fuentes documentales, así como entrevistas a informantes clave y el método etnográfico, con especial atención a la observación participante

en los ámbitos académico y asociativo del ámbito ciclista local bajo la propuesta de los campos sociales de Bordieu, esto utilizado por el sociólogo urbano Pedro Malpica (2020).

El análisis que realiza Malpica (2020) se centra en los procesos locales, resulta más efectivo para estudiar la aceptación ciudadana de las iniciativas municipales debido a su conexión con las estructuras disposicionales de diferentes grupos sociales, lo que es particularmente aplicable en la implementación de propuestas ciclistas por parte de poblaciones diversas, mediante el análisis histórico de este campo social local del ciclismo urbano, formado por personas técnicas, académicas y políticas, instituciones y empresas en torno a un núcleo preexistente de carácter activista, da cuenta de cómo los saberes específicos que ostentaban sus miembros, así como sus posiciones en distintos ámbitos de influencia, fueron determinantes para que la oferta de las instituciones municipales fuese bien valorada e incorporada por parte de amplios sectores sociales.

Malpica (2020) señala que la implementación de la infraestructura ciclista en Sevilla fue posible gracias a la convergencia de un grupo de profesionales académicos, empresariales, técnicos y políticos, cuyos cargos/intereses y responsabilidades se vieron directamente afectados por este proceso. A pesar de sus orígenes, la asociación A Contramano jugó un papel decisivo en la configuración y fortalecimiento del campo, siendo interlocutora con el Ayuntamiento de Sevilla y otras entidades, ofreciendo información y asistencia técnica especializada, y cultivando relaciones de interdependencia con las instituciones.

La Oficina de la Bicicleta jugó un papel en la institucionalización del ámbito ciclista sevillano al ampliar su influencia y diversidad, incluyendo concejales, técnicos municipales (técnicos municipales) y miembros de partidos políticos³ (Conbici, 2022).

³ Análisis de la movilidad ciclista en Sevilla: <https://conbici.org/noticias/noticias-locales/analisis-de-la-movilidad-ciclista-en-sevilla>



El movimiento ciclista en Sevilla se puede considerar como un movimiento social urbano con el propósito de promover y defender el uso de la bicicleta, como una forma sostenible de transporte en el entorno urbano. Este movimiento ha adquirido relevancia en Sevilla y ha evolucionado a lo largo del tiempo, involucrando a una variedad de actores y actividades que abordan cuestiones relacionadas con la movilidad, la calidad del aire, la seguridad vial y la planificación urbana.

Los ciclistas sevillanos, tanto individuales como agrupados en colectivos, han desempeñado un papel fundamental en la promoción de la bicicleta como un medio de transporte viable. Han organizado manifestaciones, protestas y eventos para exigir mejores condiciones para los ciclistas en la ciudad, incluyendo infraestructura adecuada, carriles-bici seguros y concienciación sobre la seguridad vial. Además, han defendido la creación de políticas urbanas que prioricen la movilidad sostenible y la reducción de la dependencia de los automóviles.

El movimiento ciclista de Sevilla también ha colaborado estrechamente con organizaciones ecologistas y urbanistas en la lucha por ciudades más amigables para la bicicleta y ha contribuido a la creación de una comunidad activa y comprometida que aboga por un urbanismo más humano y sostenible. En resumen, el movimiento ciclista en Sevilla representa un movimiento social urbano que aborda cuestiones clave relacionadas con la movilidad, el medio ambiente y la calidad de vida en la ciudad. (Diz, 2016)

2.3 Movimiento colectivo “Furiosos Ciclistas” en Santiago de Chile.

El Movimiento Furiosos Ciclistas se creó en el año 1994 en Santiago de Chile, a raíz del incremento del parque vehicular, especialmente privado, como parte de la implementación de políticas neoliberales de desarrollo urbano. Es así como un grupo de entusiastas corrió la voz para reunirse el primer martes de cada mes y



emprender una gran masa de personas en bicicleta que tomas las calles para su disfrute.

Esta organización tiene como contexto el proceso de Globalización y modernización en Chile, la reconfiguración espacial de la ciudad cuya tendencia obedecía al impulso del capitalismo

Estas acciones colectivas surgen en el contexto del impulso a la planificación urbana neoliberal en la ciudad de Santiago, en la que destaca el incremento de vialidades para transportes automotores lo cual comenzó a fragmentar la conexión entre barrios “La ineficacia de los planes reguladores en el control de este crecimiento ha devenido en una política vial que se ha centrado en la inversión en supercarreteras intraurbanas que han roto con el paisaje y afectado parques y entornos naturales” (Barria, 2014, p.p. 53) de manera que se fue diluyendo la escala humana de la ciudad.

Si bien existe literatura especializada que ha estudiado el impacto de las acciones emprendidas por el colectivo “Furiosos”, es el trabajo del sociólogo Mauricio Barria Jara y su propuesta de analizar las acciones colectivas a manera síntoma causado por la planeación urbana imperante en Santiago de Chile, un síntoma forma parte de un todo, es la reacción que tiene el cuerpo ante un padecimiento.

Es así que Barria propone el uso del concepto “prácticas del malestar” , esto permitió dar cuenta del poder analítico la propuesta para el estudio del movimiento social y su acción performativa llamada “Cicletada” . la cual tiene como motor el descontento y la rabia como síntomas de la producción urbana capitalista; “Movimientos que han asumido formas de acciones, que, no conteniendo un fin claramente político en el sentido tradicional, aluden a una dimensión de aquello, como si de un síntoma se tratara. Es eso que se ha llamado el malestar de nuestra sociedad. Lo que podríamos llamar prácticas del malestar” (Barria, 2014, p.p 52) Por ello Barria indica que este tipo de movimientos pueden ser esporádicos, y en caso de que el padecimiento cese el síntoma desaparece, o todo lo contrario.



Estas nuevas formas de disidencia política se constituyen, casi exclusivamente, como prácticas de acción efímeras, que no pretenden ser más que manifestaciones sintomáticas; ni que decir que pretendan ser dispositivos discursivos argumentales de lo político ; por ello Barria (2014) explica que esta postura analítica nos coloca en una suerte de emergencia de lo performativo, la acción muchas veces se torna el fin en sí misma, es de señalar que esta condición ultraperformativa no es exclusiva de estos movimientos, pero sí permite explicar el uso del malestar como una práctica política.

Imagen 3. Furiosos Ciclistas, Santiago de Chile



Recuperado por autor, 2023

De manera que el movimiento Furiosos Ciclistas de Chile, ha sido fundamental en la transformación del ciclismo urbano y en la promoción de una movilidad sostenible en el país. Su importancia radica en haber impulsado un cambio cultural y social respecto al uso de la bicicleta como medio de transporte urbano en un contexto en el que predominaban las políticas centradas en el automóvil. A través de sus acciones, los Furiosos Ciclistas han visibilizado la necesidad de contar con una

infraestructura adecuada para los ciclistas (Alviña, 2017), promoviendo la creación de ciclovías, estacionamientos para bicicletas y la implementación de políticas que garanticen la seguridad vial para quienes optan por este medio de transporte.

Además, el movimiento ha jugado un papel clave en la concientización sobre los beneficios ambientales, sociales y de salud que implica el uso de la bicicleta. Desde una perspectiva ecológica, su activismo ha subrayado la importancia de reducir la dependencia de vehículos motorizados, contribuyendo a la disminución de emisiones contaminantes y al mejoramiento de la calidad del aire en las ciudades chilenas. Socialmente, los Furiosos Ciclistas han promovido una visión inclusiva de la movilidad urbana, destacando la bicicleta como un vehículo accesible que democratiza el acceso a los espacios urbanos.

Finalmente, el movimiento ha sido crucial en la construcción de una cultura ciclista en Chile, movilizando a miles de personas a través de actividades como “cicletadas” y eventos públicos. Su enfoque en la defensa del derecho a transitar de manera segura y digna en la ciudad ha contribuido a sensibilizar a las autoridades y la sociedad sobre la necesidad de construir ciudades más humanas y sostenibles, donde el ciclista tenga un lugar central.

2.4 México, los primeros colectivos ciclistas: los Bicitekas.

Rastreando los primeros movimientos sociales urbanos en México, de acuerdo al trabajo de Perló y Schteingart (1985), se ubican después de la revolución, movimientos de inquilinos en contra de los desalojos y el aumento de rentas, movimiento que propició la creación de numerosos sindicatos de inquilinos en Guadalajara, Veracruz, Jalapa, Puebla y la ahora Ciudad de México; con ello la aparición de nuevos agentes sociales y políticos, que buscaban transformar la vivienda en las ciudades ubicadas en el proceso de transformación económico-social



La concentración demográfica, aunada a los cambios económicos entre 1940 y 1970 detonan las problemáticas sociales urbanas de las principales ciudades de México, las ciudades de a poco se convierten en los territorios que concentran a la mayoría de la población, territorios donde se manifiestan los conflictos y contradicciones de la vida en la ciudad (Perló y Schteingart, 1985).

La ciudad como epicentro de las nuevas actividades productivas de intercambio y consumo, generó nuevos grupos sociales que no se identificaban con las clasificaciones de clase, pero con un reclamo similar: el acceso a vivienda, así como la dotación de servicios urbanos.

Con el proceso de urbanización, sus posibilidades, dificultades y contradicciones, los movimientos sociales urbanos en México se caracterizan por ser respuestas desde la organización colectiva en la búsqueda de consolidar derechos ante los cambios políticos, ideológicos y financieros que permean en la construcción de la ciudad (física, social e ideológicamente).

De acuerdo con Ramírez Saíz (1984), hasta finales de los setenta, en México existía una marcada línea de estudio de los movimientos sociales desarrollados o vinculados con la ciudad, la lucha de clase en la ciudad y las reivindicaciones políticas de los movimientos, estudios cuyos enfoques fueron orientados a metodologías económicas y políticas, derivando en el análisis de políticas urbanas de desarrollo y la relación con el proceso de acumulación.

Desde la sociología y la antropología funcionalista, se comenzaron a explorar categorías como movimientos ciudadanos, de colonos y populares urbano, aunque aún imprecisas, que coadyuvaron a la consolidación del estudio de la ciudad y la relación intrínseca de los movimientos sociales que pugnaban por el acceso a mejores condiciones de vida.

El trabajo de Ramírez (1984), expone que en los inicios de 1980 la forma de abordar a los movimientos sociales en la ciudad se enfocó en el impacto que tenían en la transformación de la ciudad y la concesiones que tenía el estado hacía las

organizaciones civiles, exponiendo conceptos como la segregación espacial de clases.

Para finales de 1989 e inicios de 1990, las configuraciones globales y apertura de mercados permearon en el proceso de urbanización, se impulsaron modelos de movilidad centrado en el uso de autotransportes motorizados, el boom de las ciudades como epicentros de las actividades sociales y económicas, trajo consigo el incremento de todo tipo de situaciones, destacando el problema del tránsito vehicular y la contaminación por las emisiones de los vehículos, ante este panorama los usuarios de la bicicleta comenzaron iniciativas colectivas como una alternativa a los problemas de movilidad, usuarios ubicados principalmente en las ciudades más pobladas de la época como el entonces Distrito Federal, Guadalajara y Monterrey.

Estas iniciativas encuentran cierta formalidad al organizarse en colectivos ciclistas, cuyas agendas buscaban darle visibilidad a los problemas que enfrentaban al usar la bicicleta como medio de transporte: “El movimiento ciclista en México remonta desde 1989, un grupo de amigos llamados en ese entonces Movimiento Bicitelero de México comienza a pedirle al entonces presidente de México Carlos Salinas de Gortari, mayor atención”. (Ramos, 2011).

Este movimiento gestado en la Ciudad de México propuso las primeras actividades, cuyo fin fue llevar a la bicicleta al debate público en materia de movilidad, además como antesala a diversas organizaciones activistas que en la primera década del siglo XXI tomarían impulso⁴.

La idea general que ha impulsado a los movimientos ciclistas es la de ampliar las oportunidades para el uso de la bicicleta como transporte cotidiano, esto fue permeando gradualmente en diversas ciudades de México que comenzaban a presentar problemas similares en cuanto a movilidad urbana, tanto aquellas ubicadas dentro de lo cosmopolita, así como las ciudades cuya actividad económica

⁴ Biciteleros (CDMX, 1998) Pueblo Bicitelero (Mty, 2006), Ciudad Para todos (Gdl, 2007).



destaca en lo industrial y la oferta educativa, claro ejemplo de ello es la capital del Estado de México.

A través de sus iniciativas, Bicitekas ha impulsado la creación de infraestructura ciclista, como ciclovías, estacionamientos seguros para bicicletas y programas de bicicletas compartidas, lo que ha facilitado el crecimiento del ciclismo urbano en México.

Imagen 4. Bicitekas, Ciudad de México.



Fuente: recuperado por autor,2023.

Otro de sus grandes alcances ha sido la incidencia en la creación de políticas públicas a favor de la movilidad sostenible. Bicitekas ha sido un actor clave en el diálogo con autoridades locales y federales para exigir normativas que protejan a los ciclistas, promuevan su seguridad vial y mejoren las condiciones del tránsito en bicicleta. Gracias a su activismo, han logrado que se incluyan aspectos de movilidad no motorizada en planes de desarrollo urbano y que se impulsen campañas de concientización sobre la coexistencia en las calles entre ciclistas, peatones y automovilistas.

Además, el colectivo ha fomentado una cultura de respeto y convivencia urbana a través de diversas actividades comunitarias, como paseos nocturnos, talleres de educación vial y programas de ciclismo urbano para niños y adultos. Bicitekas ha logrado crear una comunidad ciclista sólida y participativa que aboga por el derecho a moverse de manera segura y sustentable, lo que ha inspirado a otros colectivos ciclistas en diversas ciudades del país, expandiendo el movimiento hacia una mayor justicia y equidad en la movilidad.

Consideraciones de cierre

Los aportes y conceptos analizados hasta ahora en relación con los movimientos sociales urbanos y los casos referenciales de la Coordinadora de la Bici en Sevilla, BiciFuriosos en Chile y Bicitekas en México permiten realizar una reflexión integral sobre el papel de la bicicleta como herramienta de transformación social y urbana.

Estos movimientos han demostrado que la lucha por el derecho a la movilidad no solo se centra en la promoción de un medio de transporte alternativo, sino que también implica cuestionar las estructuras de poder existentes y las políticas urbanas que han privilegiado el automóvil. En este sentido, los conceptos de apropiación del espacio y derecho a la ciudad son fundamentales para entender cómo los movimientos ciclistas no solo abogan por infraestructuras adecuadas, sino que también buscan redefinir las dinámicas de uso y acceso al espacio urbano, proponiendo un modelo más inclusivo y participativo.

Desde un enfoque teórico, la intersección de estas experiencias con las nociones de movimientos sociales urbanos resalta la importancia de la acción colectiva en la configuración de la ciudad. Cada uno de estos movimientos, en su contexto particular, ha logrado articular demandas específicas que trascienden la simple promoción de la bicicleta, abordando problemáticas más amplias como la contaminación, la desigualdad y la exclusión social. La reflexión sobre estos casos referenciales evidencia que los movimientos ciclistas son una manifestación



tangible de cómo la sociedad civil puede desafiar las lógicas hegemónicas del urbanismo contemporáneo. Estos colectivos, al integrar diversas perspectivas y construir agendas comunes, han demostrado que el cambio social y urbano es posible a través de la organización y la movilización, constituyendo un ejemplo a seguir para otros movimientos que buscan transformar sus realidades locales.

Finalmente, la reflexión integral sobre los aportes de los movimientos ciclistas y los conceptos teóricos discutidos ofrece una visión más amplia sobre la producción del espacio urbano. Al evidenciar cómo estos movimientos han influido en las políticas públicas y han promovido una cultura ciclista, se plantea la necesidad de considerar la movilidad activa no solo como un medio de transporte, sino como un derecho que forma parte del derecho a la ciudad.

La experiencia de la bicicleta en el contexto de estos movimientos subraya la importancia de crear entornos urbanos que fomenten la equidad, la sostenibilidad y la participación ciudadana, resaltando la bicicleta como un símbolo de resistencia y transformación en la búsqueda de ciudades más justas y habitables. Este enfoque integral no solo enriquece el análisis de los movimientos ciclistas, sino que también proporciona herramientas conceptuales y prácticas que pueden ser aplicadas a otros contextos de lucha social en el ámbito urbano.

La reflexión integral sobre los aportes de los movimientos ciclistas y los conceptos teóricos discutidos se entrelaza profundamente con el diseño metodológico realizado en esta investigación, que se fundamenta en un enfoque cualitativo y participativo.





Capítulo III. Metodología en movimiento: diseño metodológico para el estudio del movimiento ciclista de Toluca



Capítulo III. Metodología y caracterización del movimiento ciclista de la ciudad de Toluca

En el presente capítulo se desarrolla el diseño metodológico de este trabajo de investigación, cuyo diseño es de corte cualitativo etnográfico narrativo, el eje de este diseño va en recuperar información clave entorno al movimiento ciclista, sus procesos acción, estrategias, creatividad y autonomía. La elección de este tipo de diseño es útil por su maleabilidad metodológica (Hernández, Fernández y Baptista, 2010) lo cual resulta beneficioso para el tipo de abordaje propuesto

El diseño metodológico de este trabajo se centra en la comprensión profunda y contextual, así explorar las experiencias, significados y prácticas de los individuos y las colectividades ciclistas, la etnografía destaca como una metodología clave, al ser una herramienta que permite una inmersión prolongada en las comunidades o grupos de estudio (Guber, 2012).

Esta metodología se basa en la observación participante, entrevistas en profundidad y la recopilación de narrativas para entender cómo los individuos interpretan y viven sus realidades cotidianas (Guber, 2012). La etnografía, al centrarse en los significados y dinámicas sociales, es especialmente útil para estudiar colectivos ciclistas, ya que permite captar la complejidad de sus interacciones, motivaciones y la manera en que se apropian del espacio urbano a través de sus acciones colectivas.

Una evolución reciente dentro de la etnografía es la etnografía móvil, propuesta por Paula Jirón, que se enfoca en la movilidad como un eje central para entender las prácticas y significados en contextos urbanos.

Este enfoque metodológico no solo considera las experiencias de los ciclistas en su movimiento, sino que también explora cómo las dinámicas de movilidad afectan y son afectadas por el entorno social, cultural y físico en el que se desarrollan. En el acompañamiento en campo de los colectivos ciclistas, la etnografía móvil permite captar no solo las rutas y los trayectos que recorren, sino también los encuentros,



conflictos y relaciones que surgen en estos espacios en movimiento, brindando una perspectiva rica y multifacética de la experiencia ciclista en la ciudad.

Aplicar este enfoque metodológico al estudio de colectivos ciclistas no solo facilita una comprensión más matizada de sus prácticas, sino que también permite reconocer la movilidad urbana como un espacio de resistencia y reivindicación.

A través de la etnografía móvil, se pueden documentar y analizar las formas en que estos colectivos interactúan con el entorno urbano, cómo construyen y negocian su identidad colectiva, y cómo influyen en la configuración del espacio público.

Así, este enfoque proporciona herramientas para no solo observar el fenómeno desde una perspectiva estática, sino para entender la movilidad como una práctica social en constante evolución, que refleja y moldea las dinámicas urbanas contemporáneas, por ello en este se tiene como objetivo proporcionar una comprensión del diseño y realización del estudio, así como las herramientas y técnicas utilizadas para recopilar y analizar datos relevantes.

3.1 Aspectos metodológicos para la recuperación de información sobre el movimiento ciclista de Toluca

En primer lugar, se presenta el enfoque metodológico general de la investigación, destacando la elección del paradigma y el enfoque de investigación que guían el estudio, la base conceptual para la construcción del marco metodológico retoma los conceptos del Derecho a la Ciudad y la Producción del Espacio, esto se ve reflejado en el diseño de las guías de observación, así como el instrumento de entrevista abierta.

Se describe el proceso y diseño de la investigación, incluyendo la población y la muestra, los criterios de inclusión y exclusión, y los contextos geográficos y temporales considerados. Se discuten las estrategias utilizadas para acceder al



campo de estudio y establecer relaciones con los participantes, así como los procedimientos éticos y precauciones tomadas para proteger la confidencialidad y el bienestar de los involucrados.

Posteriormente, se exponen los métodos de recolección de datos empleados, tales como entrevistas en profundidad, observación participante, análisis de documentos y registros, y otros recursos pertinentes. Se detallan las características de cada método, sus ventajas y limitaciones, así como los criterios de validez y confiabilidad considerados para garantizar la rigurosidad de los datos recopilados.

Finalmente, se presenta el proceso de análisis de datos, incluyendo las técnicas utilizadas para organizar, codificar, interpretar y presentar la información obtenida. Se discuten los enfoques de análisis cualitativo y/o cuantitativo aplicados, así como las estrategias para gestionar la diversidad y complejidad de los datos recopilados.

La metodología se organizó en cuatro fases (Gráfico 5.) en gran parte por la dinámica de los colectivos que conforman al MCT, para el manejo y tratamiento de la información acorde a los objetivos de la investigación, las fases consistieron en lo siguiente:

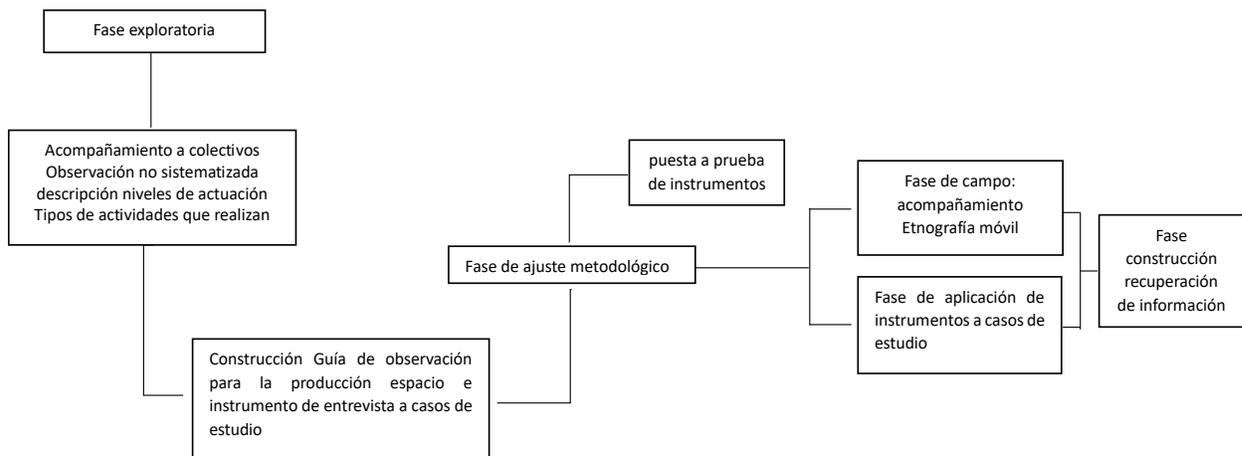
- Primer fase: se centra en el estudio exploratorio como primer acercamiento con el fenómeno, a través de la participación activa en las convocatorias públicas y con ello se establecieron los primeros contactos con los colectivos ciclistas, esto derivó en una clasificación de las actividades y agendas que realizan los colectivos que suelen participar en las asambleas e intervenciones en la vía pública, la clasificación organizó a los colectivos por zona donde están presentes, tipo de organización (organización civil, colectivo autónomo y organización con recursos públicos) y tipo de actividades (formativas, lúdicas y de activismo).
- Segunda fase: consta del trabajo de campo, bajo la selección de colectivos de acuerdo con el criterio de selección de los niveles de participación, en esta



fase se recupera la evidencia empírica, se hace eso de las técnicas e instrumentos etnográficos.

- Tercera fase, tiene lugar la aplicación de los instrumentos calibrados previamente en conjunto la puesta en marcha de la etnografía móvil (Pujadas, 2018) pertinente al centrarse en el acompañamiento de los viajes y los desplazamientos de las personas.
- Cuarta fase corresponde al análisis y la relación de la evidencia empírica con el marco teórico propuesto, cuya finalidad es construir un marco explicativo sobre las luchas sobre el espacio urbano desde los colectivos ciclistas de la ciudad de Toluca.

Gráfico 5. Fases del proceso metodológico



Fuente: elaborado por autor, 2023

La metodología se centra en construcción de narrativas, experiencias y redes de organización que forman parte de las capacidades agenciales de los miembros de un colectivo urbano.

Para la recuperación de información recolectar información de primera mano con informantes clave, así como la descripción densa que recupere al espacio público como organizador de la vida en las ciudades y detonante de lo diverso por,

aparentemente, aglutinar prácticas heterogéneas y expresarse de forma simultánea por distintos tipos de actores, con la premisa de elaborar una tipología de las agencias colectivas e individuales.

La etnografía como método reflexivo es una herramienta altamente heurística (Guber 2012), de suma importancia para el estudio de la ciudad, permite profundizar en los procesos que se producen en la ciudad, que ante el paso de eventos coyunturales como la pandemia por Covid19 se han dejado expuestas las formas en que las personas modelamos nuestros hábitats urbanos, ya sea para sobrevivir a la pandemia y reconstruir aquello que se perdió o que se posibilitó tras el paso de la crisis.

El método a utilizar es etnográfico, con ello recuperar evidencia empírica para el análisis de los colectivos ciclistas, el alcance del método etnográfico permite por su flexibilidad en el acompañamiento de los casos de estudio a través de la observación directa, con ello recolectar las subjetividades y discursos de los miembros de los colectivos ciclistas, así como establecer el contexto social en el que se desarrollan las intervenciones de protesta y organización, enfatizando la descripción y la inducción en el análisis de los datos.

Los instrumentos corresponden al uso de la entrevista etnográfica, así como la construcción de la guía de observación previamente ajustada acorde al estudio exploratorio (Ver Anexos) con ello tener una estructura definida pero flexible para recuperar información, debido a la inmediatez de los hechos se hará uso de herramientas para la grabación documental (grabadora y cámara fotográfica).

El uso de la grabadora le permite al investigador dedicar un poco más de atención a observar otros aspectos de la interlocución u otras acciones del contexto de aplicación.

3.1.1 Justificación del diseño y la estrategia metodológica.

Recuperar la voz de quienes forman parte del movimiento ciclista permite el análisis de los discursos mediante la observación participante, para con ello registrar las subjetividades que se construyen en la lucha por el Derecho a la Ciudad y la Producción del Espacio.

El uso de la etnografía móvil como método central permite analizar tanto las subjetividades de los informantes clave, como el contexto en el que está inmerso el fenómeno de la lucha por el espacio, esto permite recuperar el universo de acción de los actores, la interacción dentro del movimiento y la relación con el espacio, en estos tres elementos se recupera la agencia para la capacidad de auto organización del movimiento, puesto que un movimiento social es un fenómeno complejo y como tal se debe analizar en todas sus aristas existentes, dando cuenta de los saberes expertos y compartidos.

3.1.2. Definición de criterios

La selección de las organizaciones/colectivos se fundamentó en la fase exploratoria, los criterios se establecieron acorde a las dinámicas dentro de los colectivos, su alcance en convocatoria y acciones realizadas, por ello se designaron los siguientes criterios:

Los casos representativos debían tener cierta consistencia en sus actividades. Así como una estructura visible, es decir quienes le componen, esto se hizo en dos momentos, el primero mediante redes sociales y un segundo momento al asistir a sus convocatorias se establecieron contactos mediante la técnica bola de nieve.

En una segunda fase del trabajo de campo exploratorio, se usó la técnica de observación directa y participante en algunas actividades de protesta o lúdicas, la intención fue corroborar asistencia y actividades que realizan, con ello agrupar por tipo de objetivo a los colectivos ciclistas de Toluca o que convergen en la centralidad de la Zona Metropolitana.



La guía de observación se estructuró a partir de generalidades, para con ello aprehender los colectivos de mayor presencia. Los criterios son los siguientes: colectividades ciclistas cuyos miembros estén activos de manera continua, que posean cierto grado de cohesión al interior y exterior del movimiento, así como que las actividades o manifestaciones de una agenda establecida o medianamente organizada, estas actividades deben estar orientadas a la comunicación, demandas, visibilización y formación del uso de la bicicleta.

Los criterios consideran entonces que la ciudad de Toluca un sistema integrado de municipios conurbados, en el que la centralidad urbana es donde convergen la exposición de las demandas, por ello se rastrearon colectividades que tengan actividades en dos o más municipios del valle de Toluca, este criterio permite aprehender la dinámica de las colectividades y su representatividad en el espacio público.

3.1.3. Estrategias y técnicas de levantamiento de datos, de la exploración a la etnografía móvil.

La técnica para el levantamiento de datos consiste en la técnica de observación participante en alguna reunión o manifestación, con ello se busca caracterizar el contexto de los grupos involucrados, sus formas de organización y la relaciones sociales que se derivan en la organización, así como hacer uso de la técnica bola de nieve entre actores clave que cumplan con los criterios de selección, con ello se pretende construir la narrativas sobre el discurso del movimiento ciclista, el cómo opera y la agenda interna como guía para cumplir objetivos.

La observación participante permite entablar rapport ⁵ con los actores y con ello empezar a rastrear los posibles casos de investigación, así como la recuperación de los procesos organizativos desde la óptica del investigador para, en un segundo

-
- ⁵ Rapport: hace referencia a la buena conexión que de forma natural se genera entre dos personas a la hora de comunicarse. A veces puede propiciarse de manera intencionada para conseguir que sea lo más fluida posible aprovechando todos los beneficios que puede generar. (Almudena y Díaz, 2018)



momento, contrastarla con los discursos de los casos seleccionados. La técnica bola de nieve genera cierto nivel de confianza, lo cual permite el acceso a casos de investigación adecuados según los criterios de selección.

Por ello se ha realizado un acompañamiento exploratorio (fase exploratoria), con los colectivos ciclistas, a través de la participación en eventos esporádicos realizados entre los meses de abril de 2022 a marzo de 2023, lo que permitió clarificar la búsqueda de los colectivos, esto ha permitido crear redes de socialización con la idea de crear vínculos para la investigación y explorar posibles casos clave.

Mediante este acompañamiento exploratorio, se constató que existe una gran diversidad de perfiles entre las personas que componen los diversos colectivos ciclistas, situación que es de suma importancia para definir la agenda y objetivos, de manera que existen colectivos altamente politizados y colectivos enfocados en la bicicleta como un elemento recreativo.

La técnica Etnografía móvil (Jirón, 2018) es una propuesta que cruza el sombreado “shadowing” (Conolly, 2015) y la etnografía, en el que la persona investigadora realiza el trabajo de observación en movimiento, en el que los desplazamientos exponen la capacidad organizativa y la creatividad del movimiento social, esta propuesta recupera el movimiento y el acompañamiento como una forma de aprehender estos dos elementos, esta técnica se utilizó en la fase de etnografía móvil acompañamiento la cual comprendió de abril de 2023 a septiembre de 2024

La etnografía móvil es una metodología de investigación que se centra en el estudio de las prácticas y experiencias de las personas en movimiento. A diferencia de la etnografía tradicional, que se enfoca en el estudio de comunidades o grupos en un entorno relativamente estático, la etnografía móvil pone el énfasis en la movilidad como un aspecto central de la vida social. Este enfoque es especialmente relevante en contextos urbanos, donde el movimiento de personas, objetos e información es constante y donde las interacciones sociales a menudo ocurren en tránsito.



Para ello se construyó la herramienta de guía de observación (ver Anexos) cuyos ejes rectores son la recuperación de información sobre el movimiento ciclista de Toluca, esta guía de observación desarrollada herramienta fundamental para comprender de manera profunda y contextualizada las dinámicas y prácticas de estos grupos en el espacio urbano. Su importancia radica en su capacidad para captar, de manera sistemática y estructurada, los múltiples aspectos que configuran la realidad del movimiento ciclista, desde la elección de rutas y la organización interna de los colectivos, hasta las formas en que interactúan con el entorno urbano y otros actores sociales.

- Rutas y trayectos
- Horarios y Frecuencia
- Dinámicas de grupo y comunicación (Organización interna y medios de comunicación)
- Interacción con el espacio urbano (Conflicto y negociaciones, Uso del Espacio urbano)
- Identidad y reivindicación (símbolos y prácticas culturales, Movilización y protesta)
- Aspectos sensoriales y emocionales (experiencia corporal y percepciones del entorno)
- Reflexiones del observador (análisis reflexivo)

Esta guía permite adentrarse en las experiencias, percepciones y significados que los ciclistas atribuyen a su movilidad y participación en la ciudad. Al centrarse en dimensiones clave como la comunicación interna, la apropiación del espacio público y las estrategias de movilización, la guía proporciona un marco analítico metodológico para entender cómo se construye y sostiene la identidad colectiva del movimiento ciclista en Toluca, así como los desafíos que enfrentan en su interacción con el entorno urbano.

El segundo momento del trabajo de acompañamiento y levantamiento etnográfico se diseñó para la identificación de los principales colectivos y los liderazgos, este



levantamiento etnográfico para fines del trabajo de investigación fue necesario crear una matriz de análisis de actores clave, a continuación, se presenta el desglose de la matriz.

1. Identificación de Actores Clave: se documentan los actores relevantes dentro del ámbito de los colectivos ciclistas.
2. Categorización de Actores: Clasificar a estos actores en función de su rol e influencia.
3. Evaluación de Intereses y Poder: Determinar los intereses de cada actor y su capacidad para influir en el colectivo.

A continuación, se presenta la descripción de la matriz descriptivo sobre colectivos ciclistas y sus liderazgos, los elementos que le componen, así como el diseño de la herramienta:

- Actor / Grupo: Este elemento identifica a las distintas partes interesadas relevantes dentro del ámbito de los colectivos ciclistas. Los actores pueden ser individuos, organizaciones, grupos comunitarios o entidades gubernamentales que tienen algún tipo de interés o influencia en el colectivo. Ejemplos incluyen miembros del colectivo, líderes del colectivo, organizaciones aliadas, gobierno local, empresas de bicicletas, medios de comunicación, y ciudadanos y comunidad.
- Rol: Define la función o papel que cada actor desempeña dentro del contexto del colectivo ciclista. Este puede variar desde participación directa y liderazgo hasta apoyo indirecto y colaboración. Por ejemplo, los miembros del colectivo son participantes directos, mientras que los líderes del colectivo son los encargados de la dirección y coordinación de las actividades.
- Intereses Principales: Describe las motivaciones y objetivos que cada actor tiene respecto al colectivo ciclista. Estos intereses pueden abarcar una amplia gama de aspectos, como la promoción del uso de bicicletas, la mejora de la seguridad vial, la reducción del tráfico, y la promoción de productos relacionados con el ciclismo.



- Nivel de Influencia: Este elemento evalúa la capacidad de cada actor para influir en el colectivo ciclista y en sus actividades. La influencia puede ser alta, media o baja, y depende de factores como el poder de decisión, los recursos disponibles, y la capacidad de movilización. Por ejemplo, los líderes del colectivo suelen tener una influencia muy alta, mientras que los ciudadanos y la comunidad pueden tener una influencia baja.
- Estrategia de Gestión: Proporciona recomendaciones sobre cómo gestionar la relación con cada actor para maximizar su apoyo y minimizar posibles resistencias. Las estrategias pueden incluir involucrar activamente a los actores, empoderarlos, mantenerlos informados, colaborar en iniciativas conjuntas y difundir en la comunidad sobre los beneficios del ciclismo.

Cuadro 5. Matriz de Análisis de Actores Clave para Colectivos Ciclistas

Actor / Grupo	Rol	Intereses Principales	Nivel de Influencia	Estrategia de Gestión

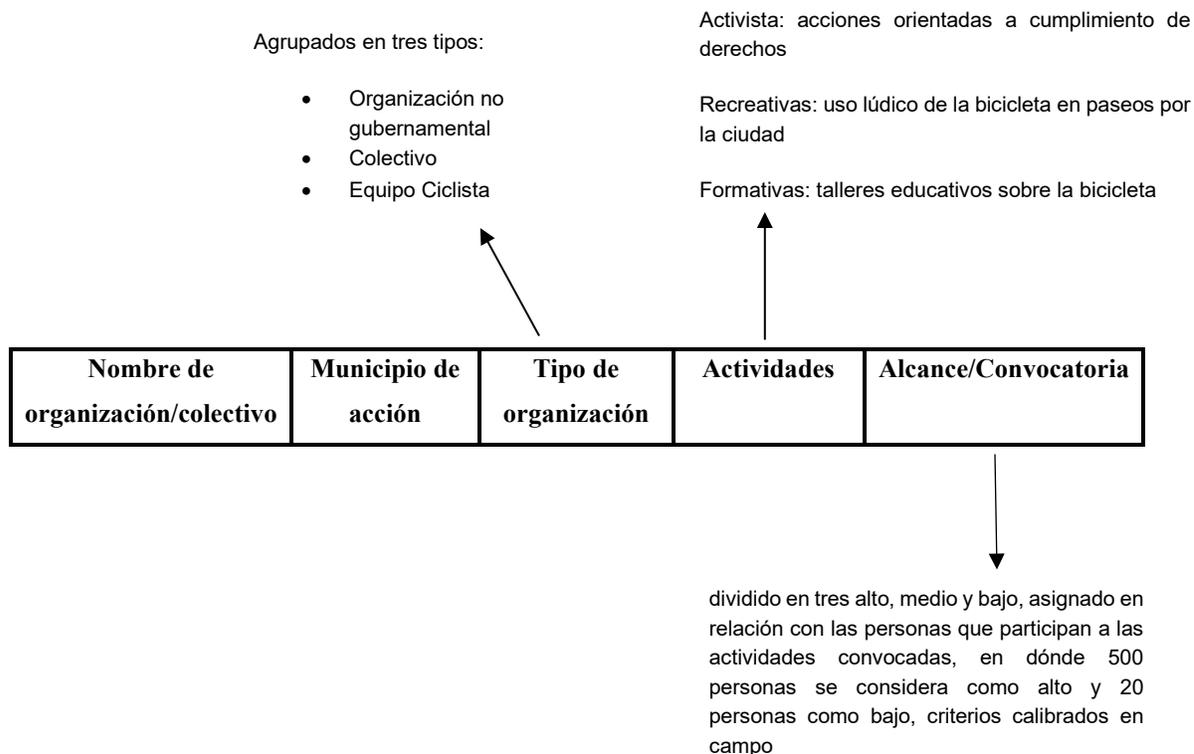
Fuente: Elaborado por autor, 2024

3.1.4. Análisis e interpretación de los datos.

Se hizo uso del análisis de codificación abierta, el cual permite comprender la lógica subyacente de los discursos, el sentido estructural de los actores, en el que los datos se descomponen en partes discretas, se examinaron minuciosamente y se compararon en busca de similitudes y diferencias, este análisis está centrado en la propuesta de Strauss y Corbin (2002), el cual propicia la creación de categorías, así como las propiedades reconocibles del movimiento ciclista como un movimiento social urbano, lo cual amplía el rango de significados potenciales, el análisis de codificación se operó mediante la recuperación de narrativas de los casos seleccionados como claves.

la información obtenida en la fase exploratoria se agrupa en la matriz descripción general de los colectivos ciclistas de Toluca, da cuenta de los siguientes elementos:





La información recabada a través de la técnica de etnografía móvil se organizó en una matriz de análisis (ver Cuadro 6 Matriz de Análisis etnografía móvil.), a razón de identificar las estrategias y patrones del movimiento ciclista de Toluca. La matriz se organiza de la siguiente manera:

Cuadro 6 Matriz de Análisis etnografía móvil.

Dimensión	Categoría	Indicadores	Fuente de Información	Análisis	Interpretación
-----------	-----------	-------------	-----------------------	----------	----------------

Fuente: elaborado por autor, 2024

Esto permite clarificar y agrupar la información, a continuación, se presenta la matriz de análisis, así como el desglose de cada columna, todo ello vinculado a la guía de observación y la construcción del marco teórico propuesto, a continuación se presenta la matriz de análisis:



Cuadro 5. Matriz de Análisis información etnografía móvil

Dimensión	Categoría	Indicadores	Fuente de Información	Análisis	Interpretación
Contexto Espacial y Temporal	Rutas y Trayectos Horarios y Frecuencia	- Rutas más frecuentadas - Características del entorno (infraestructura, seguridad, señalización)	Notas de campo Fotografías	Identificar patrones de movilidad y elección de rutas Detectar momentos clave de actividad del colectivo	Evaluar la influencia del entorno urbano en las decisiones del colectivo Relacionar los horarios y frecuencia con la dinámica urbana y la cohesión del grupo
Dinámicas de Grupo y Comunicación	Organización Interna	Estructura organizativa - Roles y funciones dentro del colectivo	Entrevistas Observación directa	Analizar la distribución de roles y la toma de decisiones	Comprender cómo la organización interna facilita o dificulta las actividades del colectivo
Comunicación	Medios de Comunicación	- Plataformas y herramientas utilizadas para la comunicación en Toluca - Tipos de mensajes y su contenido	Capturas de pantalla Entrevistas	Clasificar los medios de comunicación y la naturaleza de los mensajes	Evaluar la efectividad de la comunicación interna y su impacto en la organización
Interacción con el Espacio Urbano	Uso del Espacio Público	Estrategias de apropiación del espacio - Interacciones con otros actores urbanos	Observación participante Notas de campo	Identificar prácticas de ocupación del espacio público	Analizar cómo estas prácticas fortalecen la identidad y visibilidad del colectivo
Identidad y Reivindicación	Símbolos y Prácticas sociales	Símbolos y elementos de identidad utilizados en Toluca - Prácticas culturales observadas en el movimiento ciclista local	Fotografías Entrevistas	Identificar los símbolos y prácticas clave del movimiento en Toluca	Interpretar cómo se construye y comunica la identidad colectiva en el contexto urbano de Toluca
	Movilización y Protesta	Estrategias de movilización y protesta en Toluca - Impacto percibido de estas acciones en la ciudad	Notas de campo Observación participante	Documentar las formas de protesta y sus efectos en el contexto local	Evaluar la efectividad de las movilizaciones en la consecución de objetivos específicos en Toluca



Con la información recabada y la intención de ampliar el panorama de comprensión de los colectivos que conforman al MCT, se construye el mapeo de actores clave, en el que gráficamente se da cuenta de los niveles de influencia, los colectivos de mayor presencia en cuanto la conformación de una agenda, cuyo eje sea impulsar el uso de la bicicleta y la construcción de infraestructura que le acompañe.

El mapeo de actores es una herramienta analítica utilizada para identificar y clasificar a los diferentes actores que influyen en un tema o movimiento social. Al dividirlos en cuatro rubros (ambientales, activistas, político-partidistas y recreativo/deportivo) se puede tener una visión más clara de cómo interactúan, sus intereses, poder e influencia en el contexto específico. A continuación, se describe el funcionamiento de este mapeo en cada uno de estos rubros:

1. Actores Ambientales:

Los actores ambientales incluyen organizaciones, colectivos y grupos que promueven la protección y conservación del medio ambiente. En el contexto del movimiento ciclista, estos actores están interesados en reducir la huella de carbono, promover el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible y proteger los espacios naturales urbanos. Para mapear a estos actores, se identifican sus áreas de influencia (ONG, instituciones académicas, organismos gubernamentales), sus objetivos relacionados con la movilidad sostenible y su interacción con el movimiento ciclista. Además, se evalúa su capacidad para incidir en políticas públicas ambientales y su rol en campañas de concientización ecológica.

2. Actores Activistas:

Los actores activistas son aquellos que promueven el cambio social y organizan movimientos de base para defender derechos o proponer reformas. En este caso, los colectivos ciclistas suelen estar alineados con otros grupos de defensa de los derechos urbanos, la movilidad inclusiva y la justicia social. El mapeo de actores activistas implica identificar a los líderes de movimientos, colectivos de base, plataformas digitales y otras redes que colaboran en movilizaciones, protestas o



eventos. Se analiza su capacidad de convocatoria, su nivel de cohesión con otros actores y las estrategias que utilizan para visibilizar sus demandas y presionar por cambios estructurales.

3. Actores Político-Partidistas:

Los actores político-partidistas son aquellos que pertenecen a partidos políticos o están directamente vinculados con instituciones de gobierno que tienen un interés o influencia en la gestión de la movilidad urbana. En el mapeo, se incluyen tanto representantes locales como nacionales, legisladores, funcionarios públicos y partidos políticos que han mostrado interés en temas de movilidad, infraestructura ciclista o políticas de transporte. Se evalúa su postura frente a las demandas del movimiento ciclista, sus acciones en el ámbito legislativo o gubernamental, y su capacidad para influir en la creación de políticas públicas favorables para los ciclistas. También se miden sus posibles alianzas o conflictos con otros actores.

4. Actores Recreativos/Deportivos:

Este grupo incluye clubes de ciclismo, atletas, organizadores de eventos ciclistas y otros actores que promueven el uso de la bicicleta como una actividad recreativa o deportiva. El mapeo de estos actores implica identificar su grado de involucramiento en la promoción del ciclismo como deporte, su participación en eventos locales o nacionales, y su conexión con las iniciativas de movilidad urbana.

Aunque su enfoque está más centrado en la bicicleta como medio de esparcimiento, estos actores también pueden contribuir a la promoción de la cultura ciclista y apoyar demandas relacionadas con la infraestructura ciclista y la seguridad vial. Además, se evalúa su capacidad para atraer a nuevas audiencias y fortalecer la legitimidad del movimiento ciclista en distintos sectores sociales.

El mapeo de actores en estos cuatro rubros ofrece una perspectiva integral sobre los distintos intereses y fuerzas que convergen en torno al movimiento ciclista. Cada rubro interactúa de manera diferente con el movimiento, y su análisis permite



identificar alianzas, conflictos y oportunidades para fortalecer las demandas y estrategias del colectivo ciclista en el contexto urbano.

3. 1. 5. Procedimiento de validación de la información.

Al hacer uso de la etnografía y la observación directa, se tiene como ventaja documentar el fenómeno social desde la perspectiva de quienes componen a los colectivos ciclistas. Con los datos del trabajo de campo, la construcción de un modelo metodológico y analítico que valida la información recuperada, pues cada caso será tomado como procesal representativo, lo cual se puede afirmar como ventajas, al poseer un conocimiento profundo, extenso y basado en la perspectiva del actor, tiene como contrapartida la imposibilidad lógica de la extrapolación hacia el universo.

Por ello la validación del dato etnográfico se apoya en la propuesta (ver cuadro 7) de Media Moya (2006) pues se realiza la integración e interpretación de los resultados bajo el compromiso del marco teórico.

Cuadro 7. Validez del dato etnográfico

NIVEL 1: Segmentación e identificación de unidades de significado y agrupación en categorías descriptivas.

NIVEL 2: Construcción de un sistema de núcleos temáticos emergentes o meta categorías

NIVEL 3: Identificación de vectores cualitativos: Interpretación de datos (análisis secuencial y transversal de las meta categorías) a la luz del marco teórico construido previamente.

Fuente: elaboración propia con base en Moya (2006).



3.1.6 Foto narrativas: la organización social en movimiento

Esta propuesta de herramienta analítica tiene como objetivo dar cuenta de los momentos más relevantes en la organización del movimiento ciclista, combinando el uso de narrativas sociales y fotografías como herramientas clave para la recolección y análisis de información. Esta metodología busca capturar tanto las experiencias vividas por los actores involucrados en el movimiento como los aspectos visuales que complementan dichas experiencias, generando un análisis profundo y contextualizado de la organización colectiva.

1. Narrativas Sociales

Las narrativas sociales consisten en la recolección de testimonios y relatos que provienen directamente de los actores clave dentro del movimiento ciclista, tales como líderes de colectivos, participantes habituales en las movilizaciones, y nuevos miembros. Para recopilar estas narrativas se utilizarán técnicas como:

- Entrevistas semiestructuradas: Se realizarán entrevistas con ciclistas y organizadores para explorar sus experiencias personales, el proceso organizativo del movimiento y los desafíos que enfrentan. Las preguntas estarán dirigidas a obtener información sobre la toma de decisiones dentro del colectivo, las motivaciones para participar, y las estrategias de movilización.
- Historias de vida: Con algunos actores clave, se utilizará esta técnica para entender cómo sus trayectorias personales han influido en su involucramiento en el movimiento ciclista, resaltando momentos críticos en su participación.
- Grupos focales: Se organizarán sesiones grupales para captar las dinámicas internas del colectivo, donde los participantes puedan compartir sus percepciones y debatir sobre la organización del movimiento, facilitando la comprensión de la diversidad de perspectivas dentro del grupo.



Estas narrativas permitirán identificar momentos críticos en la evolución del movimiento ciclista, como la formación de alianzas, la organización de grandes eventos de movilización, o la superación de conflictos internos y externos. A través de los relatos, se podrá documentar la forma en que el colectivo construye su identidad y se organiza para enfrentar retos urbanos.

2. Fotografía Etnográfica

La fotografía será utilizada como complemento visual de las narrativas, capturando los momentos clave en la organización y las actividades del movimiento ciclista. Se enfocará en:

- Documentación de eventos: Se tomarán fotografías durante las actividades más relevantes del colectivo ciclista, como marchas, reuniones organizativas, y eventos de visibilidad pública (cicletadas, protestas, encuentros). Estas imágenes ayudarán a documentar cómo se apropian del espacio público, las interacciones entre los miembros del colectivo, y las formas en que visualmente construyen su identidad.
- Retratos individuales y grupales: Fotografías de los actores más relevantes, tanto en momentos de movilización como en su vida cotidiana, con el fin de conectar las experiencias personales con los relatos de las narrativas.
- Entorno urbano y espacio ciclista: Se capturarán imágenes de las infraestructuras ciclistas (ciclovías, señalización) y su relación con el entorno urbano, permitiendo una interpretación visual de las condiciones físicas que afectan la organización del movimiento.

3. Análisis Integrado

El análisis combinará las narrativas y las fotografías, identificando cómo los momentos clave en la organización del movimiento ciclista se expresan tanto en las palabras como en las imágenes. Se utilizará un enfoque de análisis temático, organizando la información en categorías como la construcción de identidad colectiva, las estrategias de movilización y la relación con el entorno urbano. Las



fotografías servirán para ilustrar y profundizar las narrativas, aportando una dimensión visual que permitirá entender mejor el contexto y la experiencia del movimiento ciclista.

Este diseño metodológico permite obtener una visión integral de cómo se organiza el movimiento ciclista, destacando los momentos más relevantes en su trayectoria a través de la combinación de relatos personales y material visual.

3.1.7 Consideraciones de cierre

La propuesta metodológica planteada en este estudio combina herramientas cualitativas como la etnografía, el mapeo de actores, la observación participante y las fotos narrativas, lo que permite un abordaje integral y profundo de las dinámicas del movimiento ciclista en Toluca. Estas metodologías, al complementarse, ofrecen una perspectiva holística que no solo capta la complejidad de los fenómenos sociales y espaciales en estudio, sino que también incorpora las voces, experiencias y prácticas de los actores implicados en la producción y apropiación del espacio urbano.

La etnografía, como eje central del enfoque, facilita una inmersión prolongada en el campo, permitiendo identificar patrones culturales, formas de organización colectiva y relaciones de poder que configuran el movimiento. Esta herramienta no solo documenta los aspectos visibles del fenómeno, sino también las narrativas y significados que los actores otorgan a sus acciones y al entorno urbano. En este sentido, la etnografía se constituye como un recurso clave para comprender la interrelación entre la acción colectiva y el derecho a la ciudad.

El mapeo de actores, por su parte, complementa esta perspectiva al identificar a los diversos sujetos e instituciones que participan, ya sea como aliados, adversarios o figuras neutrales dentro del movimiento ciclista. Este enfoque permite visualizar las redes de influencia y conflicto que emergen en la disputa por el espacio urbano,



proporcionando una base analítica para interpretar las dinámicas de poder y los niveles de colaboración o tensión que estructuran el proceso.

La observación participante añade una dimensión vivencial y experiencial a la investigación, al situar al investigador como un observador comprometido con las actividades y espacios del movimiento ciclista. Esta metodología permite recoger datos en tiempo real, captar matices de interacción social y participar en las prácticas cotidianas del movimiento, fortaleciendo la comprensión contextual y relacional del fenómeno estudiado.

Finalmente, las fotos narrativas se integran como una herramienta visual y narrativa que amplifica la voz de los actores sociales, permitiéndoles expresar su visión del espacio urbano y sus reivindicaciones mediante imágenes y relatos personales. Este enfoque no solo enriquece el análisis con perspectivas subjetivas, sino que también visibiliza las emociones, significados y memorias asociadas a los lugares y prácticas del movimiento, otorgando profundidad y matices al estudio.

Esta propuesta metodológica busca ser coherente con los objetivos del estudio y con la necesidad de abordar de manera integral las interrelaciones entre los movimientos sociales urbanos, la producción del espacio y el ejercicio del derecho a la ciudad. Al combinar enfoques cualitativos y participativos, se tiene una aproximación crítica que no solo analiza, sino que, también valida las experiencias y luchas de los actores sociales, contribuyendo a una comprensión más justa y democrática de los procesos urbanos.





Capítulo IV. El Movimiento ciclista de la ciudad de Toluca, narrativas de la organización social



Capítulo IV. El Movimiento ciclista de la ciudad de Toluca, narrativas de la organización social.

A lo largo de la investigación, el diseño metodológico y teórico, así como su aplicación específica al caso del movimiento ciclista de Toluca, no sólo se ha enfocado en los aspectos prácticos de la investigación, sino que también ha facilitado una primera relación entre los elementos teóricos y el caso de estudio del movimiento ciclista de Toluca.

Al vincular los conceptos de movimientos sociales urbanos, derecho a la ciudad y apropiación del espacio, se busca evidenciar cómo el movimiento ciclista local se inscribe en un contexto más amplio de lucha por la equidad, la sostenibilidad y el acceso al espacio público.

El caso de Toluca, al igual que los movimientos referenciales analizados, pone de manifiesto las tensiones entre las estructuras urbanas predominantes y las demandas emergentes de los ciudadanos, destacando la importancia de la acción colectiva en la reconfiguración del espacio urbano. Así, este capítulo se propone describir cómo el movimiento ciclista de Toluca no solo se enfrenta a desafíos locales, sino que también se alinea con tendencias globales en la lucha por el derecho a una ciudad más justa y habitable.

4.1 Diagnóstico del conflicto

El crecimiento urbano y la motorización en la ciudad de Toluca han generado un entorno hostil para los usuarios de la bicicleta, caracterizado por la falta de infraestructura adecuada, altos niveles de contaminación y una cultura vial centrada en el automóvil. En este contexto, la bicicleta se presenta como una alternativa sostenible, accesible y eficiente, pero su uso enfrenta barreras significativas



derivadas de políticas públicas insuficientes y de una infraestructura urbana que prioriza otros medios de transporte. (ver cuadro 8)

Cuadro 8. Problemas Identificados que propician la organización autogestiva

Carencia de Infraestructura Ciclista	La ausencia de ciclovías seguras y conectadas, espacios de estacionamiento para bicicletas y señalización específica limita el uso seguro y eficiente de este medio de transporte. Las ciclovías existentes son insuficientes y, en muchos casos, mal diseñadas o abandonadas
Falta de Políticas Públicas Integrales	Las políticas relacionadas con la movilidad sostenible suelen ser parciales o inconsistentes. No existe un plan integral que incorpore a la bicicleta como un eje fundamental en la planeación de la movilidad urbana
Percepción Social	Persisten actitudes negativas hacia los ciclistas, a menudo vistos como usuarios "informales" de la vía pública. Esto se traduce en prácticas riesgosas por parte de los automovilistas y en la escasa aplicación de normas que protejan a los usuarios de bicicletas.
Invisibilización del Uso de la Bicicleta.	El ciclismo urbano en Toluca carece de visibilidad en los espacios de decisión política y en la opinión pública, lo que perpetúa la falta de atención a sus necesidades

Fuente: Elaboración propia con base en trabajo de campo 2022-2024.

La organización de los colectivos ciclistas en Toluca responde a la necesidad de transformar un entorno urbano adverso en uno que promueva la movilidad sostenible. Sus esfuerzos han visibilizado el uso de la bicicleta como una herramienta no solo de transporte, sino también de ejercicio del derecho a la ciudad y de transformación social.

4.2 Caracterización del movimiento ciclista de la ciudad de Toluca



En este apartado se recupera la información obtenida tanto en el trabajo de campo exploratorio como el acompañamiento con los diversos colectivos ciclistas en el período de mayo de 2022 a diciembre de 2023, cuyo objetivo fue la recuperación de información centrada en las acciones y organización de los diversos colectivos ciclistas de la ciudad de Toluca y municipios colindantes que convergen, esto permitió seleccionar los casos clave para el trabajo de tesis, así como el objeto de estudio.

El trabajo exploratorio inició en Mayo de 2022 con la asistencia a la actividad “*Sí a la Ciclovía*”, convocatoria lanzada a través de la página de Facebook de *Bicionarias*, la cual constó en rodar por la avenida Isidro Fabela, con la intención de visibilizar la importancia de la creación de una red de carriles destinados al tránsito en bicicleta, esto impulsado por la anterior instalación de ciclovías emergentes durante el año 2021 como respuesta a la movilidad segura, durante las restricciones sanitarias por la pandemia de COVID19.

Este trabajo de exploración mediante la observación participante permitió recoger información acerca de las personas que asistieron, la organización de la actividad y de cómo difunden la convocatoria, para con ello recopilar los niveles de actuación de los colectivos ciclistas, y recuperar los principales objetivos y demandas, las cuales se orientan a la construcción de cual además debe incentivar el incremento del uso de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, esta infraestructura debería estar articulada en red e integrada a un sistema de transporte público y programas que disminuyan la velocidad de los vehículos automotores (zonas de 30 km/h), que permita resignificar el habitar la ciudad.

Durante el período de investigación exploratoria se asistió a 6 actividades de protesta, 15 actividades denominadas “rodadas urbanas” y 2 reuniones de colectivos ciclistas, con lo cual se mapeó a 21 colectivos. (ver tabla X.) Para su tratamiento la información se organizó bajo los criterios establecidos: tipo de organización, tipo de actividades/objetivos y alcance en convocatoria.



A continuación, se presentan las organizaciones (colectivos), con las que se ha tenido contacto e indagado durante el periodo del trabajo de campo exploratorio (ver cuadro 9.), en él se concentran las organizaciones o colectivos organizados por tipo de organización, municipio de acción (dónde suelen ubicarse sus actividades o el alcance espacial que poseen) y el tipo de actividades que realizan, y de manera general si poseen posicionamiento ideológico orientado a la bicicleta como herramienta de cambio en la ciudad, la elección para los criterios de descripción consistió en describir en grandes rasgos la colectividad así como dar cuenta de las actividades que promueven.

La mayoría de los colectivos se centran en acciones que impulsan el uso recreativo/deportivo de la bicicleta, este trabajo de campo permitió dar cuenta de la amplitud de ideas que convergen en la pedagogía sobre el uso de la bicicleta, aquellos colectivos con agendas centradas en la transformación de la movilidad activa, esfuerzos orientados a la participación política desde el activismo y aquellos orientados a la promoción del uso de la bicicleta desde lo recreativo/deportivo que suman a la visibilización del problema, pero con intenciones distintas al uso cotidiano y al derecho de una movilidad segura en bicicleta

Cuadro 9. matriz de reconocimiento de los colectivos ciclistas de Toluca

Nombre de organización/colectivo	Municipio de acción	Tipo de organización	Actividades	Convocatoria/alcance
Bicionarias	Toluca, Zinacantepec, Meteppec, San Mateo Atenco y Lerma	Organización No Gubernamental	Activismo Posicionamiento político Formativas	Alto
Rueda Meteppec	Meteppec	Organización ciudadana	Recreativo Formativo	Medio



Saca la Bici	Metepec	Organización ciudadana	Activismo	Bajo
Squad B-mal	Metepec	Organización ciudadana	Activismo	Bajo
Fundación Tláloc	Toluca	Organización civil con apoyo del ayuntamiento	Recreativo Formativo	Alto
Mafia	Toluca	No hay claridad del tipo de organización	Recreativo	Bajo
Bicicleteando Santa Ana	Toluca	Organización ciudadana	Recreativo Formativo	bajo
Rueda Libre	Toluca	Organización ciudadana	Mensajería Activismo	Bajo
Rodando Nativitas	Calimaya	Organización ciudadana	Recreativo	Bajo
Bicicleteros San Mateo	San Mateo Atenco	Organización ciudadana	Activismo	Bajo
Panditas Rodantes		Organización ciudadana	Activismo	Bajo
Rueda Ranas	Lerma	Organización ciudadana	Recreativo	Bajo
Team San Chava	Metepec	Organización ciudadana	Recreativo	Bajo
Luneros	Toluca	Organización ciudadana	Recreativo	Medio
Ciudad feminista	Toluca	Organización ciudadana	Activismo Posicionamiento ideológico	Bajo
Enrueadas	Metepec	Equipo	Recreativo	Bajo
Borregos Bikers	Metepec	Equipo	Recreativo	Bajo
Llantitas rodada 100	Atarasquillo	Equipo	Recreativo	Bajo
Perros Shirgos	Toluca	Organización civil	Activismo	Bajo



Rodando con el Corazón	Toluca	Organización civil	Recreativo	Bajo
Albus	Toluca, Metepec y Zinacantepec	Bicimensajería	Mensajería	
Cartel MX	Toluca	Equipo	Recreativo	Bajo

Fuente: elaborado por autor, 2023.

La identificación de los colectivos permitió dar cuenta de aquellos que por sus características y objetivos se les consideró como actores clave para el movimiento ciclista de Toluca, es de señalar que si bien aquellos colectivos que tiene un alto alcance de convocatoria no sólo aglomeran a ciclistas independientes sino a colectivos de menor alcance, es así que tanto *Bicionarias* y *Fundación Tláloc* se les consideró como colectivos de alta convocatoria, con una diferencia, *Bicionarias* por sus características se le vincula directamente con acciones por la movilidad en bicicleta bajo perspectivas de género, mientras *Fundación Tláloc* obedece a acciones por el ambiente pero poco relacionados con un cambio en el paradigma de movilidad, sus acciones se centran en el uso recreativo de la bicicleta y en ocasiones mencionan la apropiación del espacio pero no suele ser un objetivo claro.

Aquellos colectivos de alcance medio se incluyeron como actores clave debido a la participación en la acción denominada Masa Crítica⁶ la cual no posee un liderazgo o una sola entidad que le organice, sino es la suma de los colectivos clave, la cual ha sido la acción de mayor visibilidad mediática.

Gabriel Medina se le consideró como un actor clave que compone al movimiento debido a las relaciones que ha tejido con los demás colectivos clave, este actor ha impulsado desde la función pública la movilidad activa en la ciudad y acciones proambientales, por sus característica de figura política no suele ser bien visto en acciones como masa crítica y colectivos no vinculados a algún partido político.

⁶ Masa Crítica o Critical Mass: define a sí misma como una organización no organizada y tiene como fin incluir la bicicleta como medio de transporte sustentable (Ares et al, 2012)



4.3 Mapeo de actores clave

A continuación, se presenta el mapa de actores clave (ver cuadro 10) para el movimiento ciclista de Toluca, este mapa de actores para un movimiento social ciclista es una herramienta valiosa para comprender la red de participantes, identificar aliados clave, y la efectividad del movimiento.

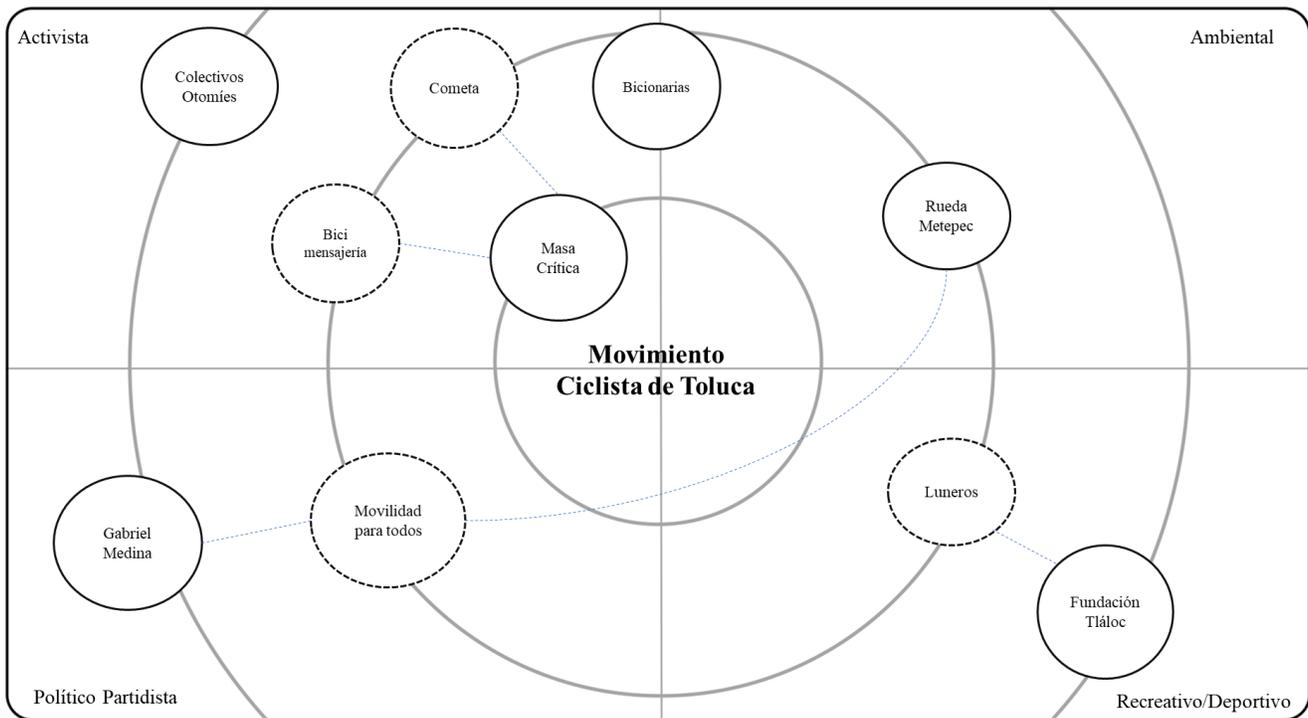
El mapa de actores permitió identificar y visualizar a todas las partes interesadas relevantes en el movimiento ciclista de Toluca, los colectivos clave permitieron así comprender la diversidad de perspectivas, motivaciones y niveles de compromiso dentro del movimiento.

Al identificar las organizaciones, grupos comunitarios y líderes de opinión que comparten los objetivos del movimiento ciclista facilitó la identificación de colaboradores y la creación de coaliciones efectivas como Masa Crítica y Rueda Metepec.

Al identificar los actores más influyentes o estratégicos del movimiento se da cuenta de cómo se concentran sus esfuerzos en áreas específicas. Esto es especialmente importante cuando se trata de abogar por cambios legislativos, mejorar la infraestructura ciclista o enfrentar desafíos específicos como los atropellamientos a ciclistas.



Cuadro 10. Mapa de actores Movimiento ciclista de Toluca



Fuente: elaboración propia, 2023.

Este mapeo de actores da cuenta de las principales colectividades y su nivel de cercanía con el movimiento, de recalcar que masa crítica es una acción que se ha ido convirtiendo en una colectividad compuesta por personas mensajeras en bicicleta, así como diversos tipos de ciclistas, aquellos que no pertenecen a alguna colectividad, masa crítica de a poco ha sido de las organizaciones más visibles, pero por su postura de acción directa ha ido perdiendo fuerza en las movilizaciones.

Existen figuras políticas partidistas que abanderaron al movimiento, sin embargo, esta relación partidista fue alejando a las colectividades de este actor político relegándolo en la toma de decisiones, se puede hacer un símil con fundación Tláloc, pionera en las acciones para visibilizar a la bicicleta como transporte, con el paso del tiempo y la cercanía con la política partidista su liderazgo se rezagó, lo cual la orillo a sólo dedicarse a acciones de visibilización a través de acciones lúdicas.

Aparece a escena del movimiento ciclista de Toluca un actor que vincula la reivindicación indígena con el uso de la bicicleta, debido a la estrecha relación que



tiene la comunidad otomí de la zona norte de Toluca con el uso de la bicicleta, por ello la relevancia la demanda de ciclovía en Av. Isidro Fabela, al ser la vialidad que conecta la zona norte con el centro urbano de la ciudad de Toluca. Este colectivo por sus características refresca e inyecta reflexiones sobre el actuar del MCT, al integrar perspectivas de clase e identidad.

En el espectro de lo ambiental, el colectivo rueda Metepec integra la defensa de la bicicleta desde una postura de reducción de contaminantes, los cuales afectan el aire de la ciudad.

El colectivo bicionarias incluyen la perspectiva de género a las movilizaciones y demandas del movimiento, este colectivo tiene una fuerte presencia no solo en la ciudad de Toluca sino municipios aledaños como Metepec, Zinacantepec, Lerma y San Mateo Atenco, debido a su organización en la que existe una comisión general y una por municipio mencionado, es así que actúan de manera local en cada municipio con la idea de que cada uno tiene problemáticas específicas.

Todos los colectivos y actores mencionados en el mapeo han participado en acciones en conjunto, la idea de sumar esfuerzos para tener más herramientas para la transformación de la movilidad y de la ciudad.

De manera que en la descripción del movimiento ciclista se puede dar cuenta de un solo movimiento compuesto por diversas colectividades con agendas propias, pero que se suman, a pesar de que en algunos casos las colectividades se alejan o no coinciden en la misma meta.

El mapeo de actores del Movimiento Ciclista de Toluca (MCT) refleja una diversidad significativa de colectividades, cada una con agendas específicas y perspectivas diversas (Ver cuadro 11):



Cuadro 11. Principales actores del MCT

<p>Masa Crítica:</p> <ul style="list-style-type: none">• Destaca por su visibilidad y pluralidad, al integrar diversos perfiles de ciclistas. Sin embargo, su enfoque en la acción directa parece haber generado desgaste y una disminución en su capacidad de movilización, lo que sugiere la necesidad de replantear sus estrategias para mantener relevancia en el movimiento	<p>Fundación Tláloc</p> <ul style="list-style-type: none">• Su transición de un liderazgo pionero a un enfoque en acciones lúdicas resalta los efectos de la vinculación con la política partidista, que puede debilitar la legitimidad percibida por las colectividades. Este patrón puede servir como advertencia para otros actores sobre los riesgos de tales vínculos.	<p>Colectivo de la Comunidad Otomí</p> <ul style="list-style-type: none">• Su incorporación al movimiento es un aporte invaluable, ya que introduce perspectivas de clase e identidad cultural que enriquecen el debate sobre el derecho a la ciudad y el uso de la bicicleta como medio de transporte. La demanda de infraestructura en Av. Isidro Fabela ilustra una reivindicación de justicia espacial para una población históricamente marginada.
<p>Colectivo Rueda Metepec</p> <ul style="list-style-type: none">• Con un enfoque ambiental, conecta la movilidad en bicicleta con la urgencia de reducir la contaminación del aire, vinculando el transporte sostenible con la crisis climática.	<p>Bicionarias</p> <ul style="list-style-type: none">• Este colectivo añade una dimensión de género al movimiento, destacándose por su capacidad de organización a nivel regional y su enfoque local en municipios específicos. Su modelo organizativo y perspectiva feminista fortalecen las bases del movimiento y amplían su alcance.	

Fuente: elaborado por autor con base en trabajo de campo 2022-2024

El mapa de actores nos muestra que el MCT opera como una red de colectividades con agendas propias, que colaboran de manera flexible pero no siempre coinciden plenamente.

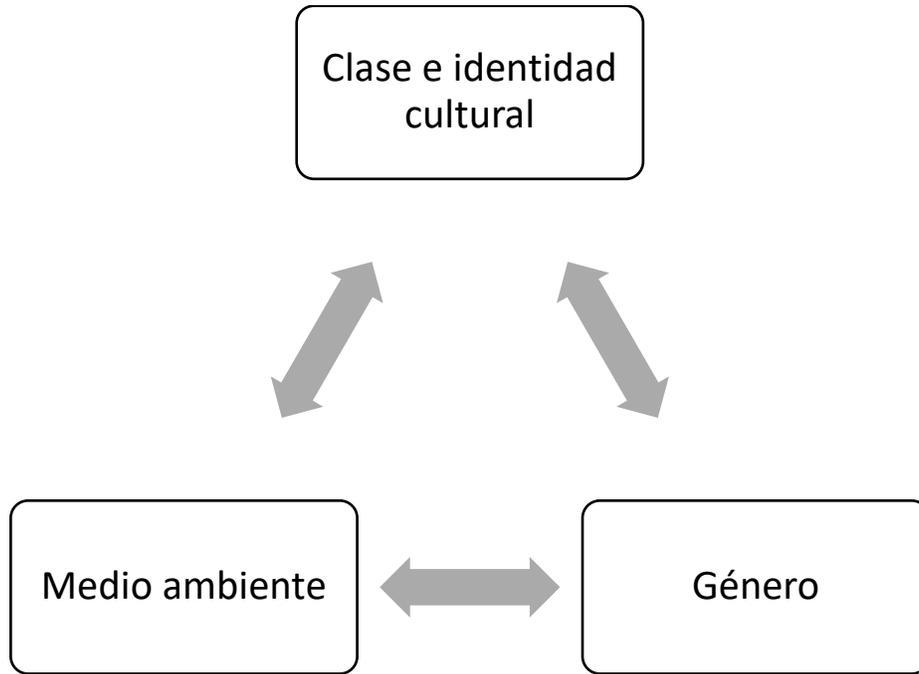
- **Colaboración Estratégica:** Las acciones conjuntas permiten sumar fuerzas en demandas comunes, como la mejora de infraestructura ciclista, la reducción de contaminación y la promoción del ciclismo como derecho ciudadano.
- **Tensiones y Desafíos:** Los casos de Masa Crítica y Fundación Tláloc evidencian cómo las posturas radicales o las asociaciones partidistas pueden fragmentar la cohesión del movimiento. Esto destaca la importancia de mantener autonomía y construir consensos inclusivos.

4.4 Dimensiones del MCT

El movimiento se distingue por integrar múltiples dimensiones: (ver gráfico 6)



Gráfico 6. dimensiones del MCT



Fuente: elaboración propia, 2024.

- Clase e identidad cultural: La comunidad otomí redefine el debate urbano al incluir demandas específicas de poblaciones indígenas.
- Género: Bicionarias enfatiza la necesidad de crear espacios seguros para mujeres ciclistas y de promover una movilidad equitativa.
- Medio ambiente: Rueda Metepec aborda el impacto ambiental del uso del automóvil, fortaleciendo el argumento de la bicicleta como medio sostenible.

El Movimiento Ciclista de Toluca es un claro ejemplo de un movimiento social compuesto por múltiples colectividades con intereses diversos que convergen en un objetivo común: transformar la movilidad urbana y la ciudad. La diversidad de perspectivas enriquece al movimiento, pero también representa un reto para construir consensos y mantener la cohesión.

4.5 Acciones y estrategias, enunciado la praxis.

La capacidad del MCT para articular las agendas de estas colectividades y evitar conflictos internos será crucial para su sostenibilidad y éxito. Además, la incorporación de enfoques interseccionales (clase, género, identidad cultural y medio ambiente) puede fortalecer sus demandas y ganar mayor legitimidad frente a las autoridades y la sociedad. Sin embargo, las tensiones derivadas de las relaciones con actores políticos externos y las diferencias internas deberán manejarse con cuidado para evitar divisiones que debiliten su impacto.

Es por ello que a continuación se aglomeran las acciones recuperadas a través de la etnografía móvil, las fotografías y la investigación documental en las redes sociales de las diversas colectividades. (ver cuadro 12)



Cuadro 12. Matriz de acciones a través de guía de observación

Dimensión	Categoría	Indicadores	Fuente de Información	Análisis	Interpretación
Contexto Espacial y Temporal	Rutas y Trayectos Horarios y Frecuencia	Paseo Tollocan Av. Isidro Fabela Av. Vicente Guerrero Av. Las Torres Av. Lerdo de Tejada Paseo Colón Acciones son vespertinas	Notas de campo Fotografías	El centro urbano punto de convergencia de las acciones Cierre de avenidas con la intención de hacerlo mediático (horarios de salida de trabajo)	La centralidad urbana tanto por su simbolismo como por cercanía con dependencias de gobierno (Secretaría de movilidad y Ayuntamiento)
Dinámicas de Grupo y Comunicación	Organización Interna	Liderazgos difusos, pero visibles en la actuación y las mesas de trabajo con las diferentes dependencias Elección de acciones realizadas mediante votación directa a través de plataforma red social Roles: comisiones de seguridad (van a la retaguardia y en bloqueos de calles al pasar la manifestación) Comisiones de comunicación: se encargan de crear el cartel para invitación a manifestación o reunión, así como en desarrollar documento a manera de pliego petitorio o comunicado, así como del registro fotográfico	Observación directa (etnografía móvil) Fotografías	Se busca tomar decisiones en colectivo y de manera democrática, existen liderazgos intermitentes que se asumen de acuerdo con tipo de acción, aunque existe un núcleo organizativo constante quienes incentiva la acción o actividad a realizar	El núcleo organizativo se compone por perfiles profesionales y grupo etario 25-35 años, este perfil profesional les permite asumir ciertos roles y decisiones dentro del movimiento



Comunicación	Medios de Comunicación	Plataformas digitales: Facebook, Instagram y Twitter Tipo de mensaje: reivindicativo, derechos humanos, crítica al modelo funcionalista de ciudad e informativo	Capturas de pantalla Entrevistas	Redes sociales gratuitas y de alto impacto, Facebook medio por el cual se transmiten las principales posturas a través de imagen y redacción, Instagram informativo-reivindicativo mediante imágenes	La interacción en las páginas de las diversas colectividades suele tener poco impacto en comparación con las noticias que se publican sobre las acciones realizadas, esto ha permitido el avance en la construcción de mesas de trabajo con instituciones gubernamentales
Interacción con el Espacio Urbano	Uso del Espacio Público	Estrategias de apropiación: pintas con mensajes o símbolos (ciclista punk), ciclovia autogestiva, urbanismo táctico (glorieta colón y cruce peatonal) Interacciones: se crea relación con colectivo de madres de hijos injustamente encarcelados, movimiento en contra de la guerra y medioambientales (limpieza de Parque Sierra Morelos)	Observación participante Notas de campo	Se hace uso de iconoclasia en zonas consideradas de peligrosidad para ciclistas, las ciclovias autogestivas simbólicas (Calle 5 de mayo)	Para el movimiento la propaganda sobre la reivindicación del uso de la bicicleta, y las demandas sobre la reducción de la violencia vial son el motor para la toma de espacios en la ciudad, los cuales no suelen ser destinados para el paso de bicicletas.
Identidad y Reivindicación	Símbolos y Prácticas sociales	Frase/Consigna: “No más Muertes Viales” Reivindicativa: “ciudad digna para todxs” A pesar de las heterogeneidades se buscan sumar a todas las colectividades ciclistas	Fotografías Observación directa	El movimiento es consciente de la importancia de estar en el debate público, por ello las pintas y acciones se organizan para ser lo suficientemente mediáticas, visibles y que relacionen el movimiento de manera pronta.	Para el movimientos y sus colectividades las acciones se orientan a la exposición mediática, con ello avanzar con los objetivos, el movimiento se asume un movimiento para el ejercicio de derechos
Acción directa	Movilización y Protesta	Estrategias de movilización: cierre intermitente de calles dónde sucedió atropellamiento a ciclista o peatón, esto en horarios de alto tránsito vehicular, cierre de avenidas principales, se coloca manta con consigna “No más muertes viales”	Notas de campo Observación participante		Los perfiles militantes de quienes integran el movimiento asumen una relación de la bicicleta como estilo de vida, esto lo trasladan a la movilización y a las mesas de trabajo con



		<p>Impacto percibido: Los cierres son mal percibidos por los usuarios de automóviles, se han presentado conflictos y agresiones tanto verbales como físicas.</p> <p>Algunos comentarios negativos expresados en plataformas de redes sociales.</p> <p>Sectores de la ciudadanía a favor de las demandas, este apoyo es visible en plataformas redes sociales de noticiarios locales.</p>			<p>instituciones, también se busca impactar en la visión que se tiene sobre la bicicleta como un instrumento de viaje infantilizado</p>
--	--	--	--	--	---

Fuente: elaborado por autor, 2024.

Esta matriz da cuenta de los elementos generales que permiten relacionar cada una de las principales colectividades que componen al MCT, así como las acciones colectivas, su organización al interior y los mensajes que buscan comunicar tanto con la ciudadanía como con instituciones gubernamentales, lo anterior ha permitido la construcción de narrativas que dan cuenta de las acciones, conflictos, contradicciones y retos que ha enfrentado el MCT, así como la relevancia del ejercicio de hacer y producir ciudad a pesar de la escala del movimiento.



A continuación, se desarrollan los hallazgos a partir de la información recopilada.

- Contexto Espacial y Temporal

Rutas y Trayectos: Las principales avenidas de Toluca, como Paseo Tollocan, Av. Isidro Fabela y Av. Vicente Guerrero, funcionan como ejes clave para las movilizaciones ciclistas debido a su centralidad y simbolismo. Estas rutas conectan espacios estratégicos, como dependencias gubernamentales (Secretaría de Movilidad y Ayuntamiento), lo que potencia el impacto de las manifestaciones.

Horarios El uso de horarios vespertinos (coincidiendo con la salida laboral) refleja una estrategia orientada a maximizar la visibilidad y generar presión mediática. El cierre de avenidas principales no solo evidencia la intención de apropiarse del espacio público, sino también de transformar la percepción de la bicicleta como un medio de transporte legítimo en la ciudad.

La elección de estas rutas y horarios subraya la centralidad urbana como escenario tanto de reivindicación como de disputa por el derecho al espacio público, visibilizando la urgencia de infraestructura ciclista.

- Dinámicas de Grupo y Comunicación

Organización Interna: El movimiento se caracteriza por liderazgos intermitentes que emergen según las acciones planificadas. Esto refuerza la idea de una organización democrática, en la que las decisiones se toman colectivamente mediante votaciones en redes sociales.

Las comisiones específicas (seguridad, comunicación) aportan estructura a las movilizaciones. Seguridad: Encargada de mantener el orden durante las manifestaciones y Comunicación, la cual desarrolla materiales visuales y redacta comunicados, contribuyendo a la visibilidad del movimiento.



Aunque los liderazgos son difusos, existe un núcleo organizativo constante integrado por personas jóvenes (25-35 años), cuyas capacidades profesionales permiten articular demandas y estrategias. Este modelo organizativo fomenta la cohesión interna y la flexibilidad en la toma de decisiones.

- Comunicación y Redes Sociales

El movimiento utiliza principalmente plataformas digitales (Facebook, Instagram, Twitter) para difundir mensajes reivindicativos e informativos. Facebook es la plataforma más influyente, mientras que Instagram refuerza el discurso visual.

Las redes sociales han permitido articular posturas y visibilizar demandas, aunque la interacción con estas publicaciones es limitada. Sin embargo, las acciones mediáticas generan mayor atención en noticieros locales, lo que favorece la construcción de mesas de trabajo con instituciones gubernamentales.

- Interacción con el Espacio Urbano

Uso del Espacio Público: El movimiento utiliza tácticas como ciclovías autogestivas, pintas y urbanismo táctico para apropiarse del espacio urbano. Estas estrategias no solo denuncian la falta de infraestructura, sino que visibilizan los riesgos a los que se enfrentan los ciclistas en las calles de Toluca.

Estas acciones refuerzan la relación entre la bicicleta y el derecho a la ciudad, desafiando la hegemonía del automóvil y promoviendo una cultura vial incluyente. Además, las colaboraciones con otros colectivos sociales amplían la dimensión política y social del movimiento.

- Identidad y Reivindicación

Símbolos y Prácticas Sociales: frases como "No más muertes viales" y "Ciudad digna para todxs" encapsulan las demandas del movimiento, enfatizando el derecho a una movilidad segura y equitativa. La iconoclasia y las pintas mediáticas subrayan la intención de posicionar sus demandas en el debate público.



El uso de símbolos y prácticas sociales mediáticas es crucial para fortalecer la identidad colectiva y avanzar en la sensibilización ciudadana sobre la importancia de la bicicleta como medio de transporte y como instrumento para el ejercicio de derechos.

- Acción Directa y Movilización

Estrategias de Movilización: El cierre intermitente de calles y avenidas en horarios de alta circulación vehicular genera visibilidad, pero también polarización. Mientras algunos sectores ciudadanos apoyan las demandas, los automovilistas perciben estas acciones como disruptivas, lo que ha derivado en conflictos.

- Impacto Percibido

Negativo: Comentarios en redes sociales y confrontaciones directas durante las movilizaciones.

Positivo: Atención mediática y generación de mesas de trabajo con instituciones.

Las acciones del movimiento ciclista buscan desafiar la visión tradicional de la bicicleta como un "juguete" o "medio recreativo" para posicionarla como una herramienta de transformación urbana y social. Aunque enfrentan resistencias, las movilizaciones han logrado avances significativos en la agenda pública.

El Movimiento Ciclista de Toluca combina estrategias de acción directa, comunicación mediática y organización democrática para avanzar en sus objetivos. Su capacidad para articular demandas en torno al derecho a la ciudad y la movilidad sostenible ha permitido posicionar a la bicicleta como un medio de transporte legítimo.

Sin embargo, el movimiento enfrenta desafíos, como la polarización ciudadana y la necesidad de ampliar su impacto en redes sociales. Su éxito depende de su capacidad para mantener la cohesión interna, gestionar conflictos con otros actores urbanos y seguir construyendo alianzas estratégicas con colectivos y autoridades.



4.6 Foto narrativas y organización

A continuación, se presentan una serie de fotonarrativas obtenidas durante la fase exploratoria y el trabajo de campo participante, el objetivo es dar contextualización de las acciones que ha realizado el MCT, las fotografías se eligieron por su representatividad de las demandas y acciones realizadas, así como señalar que esta fase exploratoria ha tenido como resultado el ajuste a la propuesta de instrumentos de entrevista y guía de observación (Ver anexos), continuando con la argumentación de “aprehender lo existente”.

La imagen 5. Corresponde a la intervención sobre avenida Isidro Fabela, un día anterior a la intervención fue atropellado letalmente un ciclista trabajador de obra, cuya residencia se ubicaba en San Pablo Autopan, Isidro Fabela es una avenida estructuradora para los desplazamientos que conectan con la zona norte de la ciudad de Toluca, la intervención convocada buscó exponer la importancia de un carril confinado para salvaguardar la vida de los cientos de ciclistas que transitan a diario sobre esa avenida.



Imagen 5. Sí a la ciclovía.



Fuente: Tomada por Autor, Mayo de 2022.

Imagen 6 . Recuperada del medio de comunicación contraportada, previo a la intervención en Isidro Fabela, se convocó a través de la plataforma Facebook a una reunión previa a la intervención, para con ello llegar a acuerdos en común a través de una asamblea abierta, en la que se informaron los acuerdo previos, resaltando que en una reunión con la Secretaría de Movilidad del Estado de México se había planteado el proyecto de ciclovía en Isidro Fabela por su conexión directa con la zona norte, se hizo una minuta de los acuerdos y objetivos para que, en caso de tener prensa en la zona, pudieran ser expresados.

Imagen 6. Reunión sí a la ciclovía.



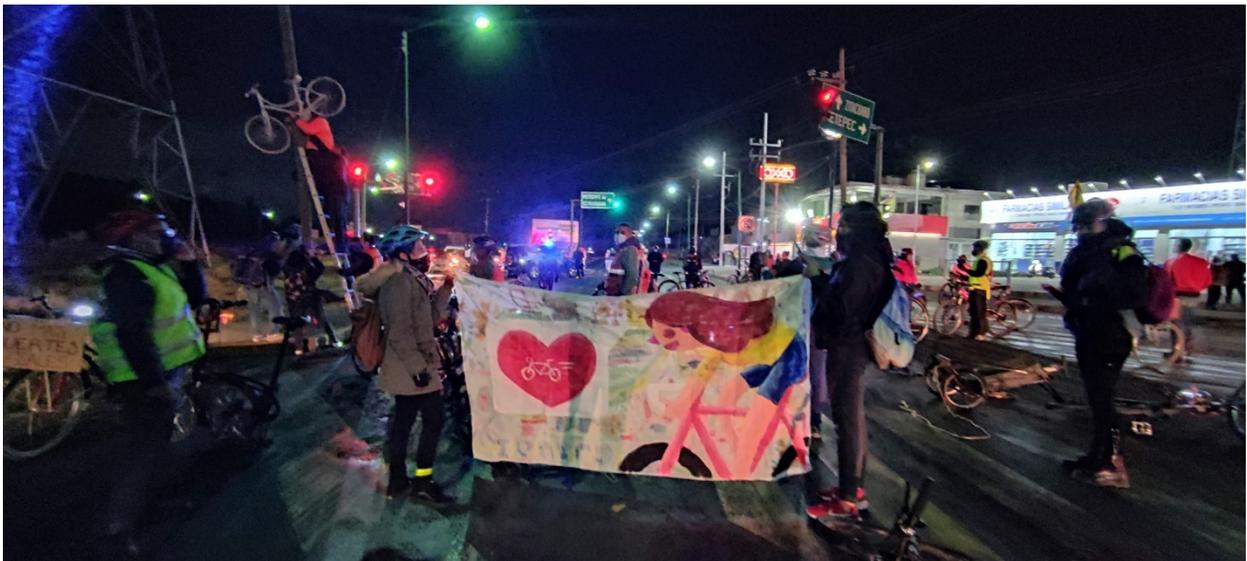
Fuente: recuperada de Diario Contraportada, mayo 2022.

Imagen 7 . Diversos colectivos de la ciudad de Toluca convocaron a la colocación de una bicicleta blanca por el atropellamiento letal de ciclista en la avenida Solidaridad las Torres y la entrada a Zinacantepec Hacienda Barbabosa, la situación se tornó tensa con los automovilistas por el cierre de la avenida para la colocación de la bicicleta blanca, uno de ellos saltó por la acera izquierda y arrojó hacia el contingente un trapo con alcohol a manera de antorcha, posteriormente se continuó con los reclamos de los automovilistas por el cierre de la avenida.

La colocación de la bicicleta blanca tomó 20 minutos aproximadamente, previo a la intervención se acordó no responder a agresiones y pedir calma, así como informar de la situación, el punto de reunión fue el parque Vicente Guerrero en el que se

habló de ello, así como de lo importante de exponer el motivo de la intervención, se sabía de la importancia de mantener la calma, además de Bicionarias, otros colectivos provenientes de Zinacantepec, Metepec y Toluca se sumaron, con ello se estableció en el comunicado la relevancia de pacificar las avenidas de alta velocidad, se concluyó la intervención con la lectura de comunicado por parte a una representante de Bicionarias.

Imagen 7. Colocación de bicicleta blanca en Avenida Las Torres.



Fuente: Tomada por Autor, junio de 2022.

Durante el mes de septiembre inició una serie de publicaciones en redes sociales, con la intención de “sumar ciclistas a la causa”, si bien los diversos colectivos tienen cierta estructura organizativa, quienes son miembros activos suelen ser entre 4 a 5 personas, por ello surge la iniciativa Masa Crítica, en la que emulando las acciones de diversos colectivos alrededor del mundo, se busca convocar a todo ciclista a “tomar las calles” en una salida que expone la gran cantidad de personas usuarias de la bicicleta.

La iniciativa denominada Masa Crítica aglomera a las diversas colectividades ciclistas en un acción a manera de protesta en las calles, la intención es mediatizar a través de tomar una avenida durante 10-15 minutos, con la intención de exponer las demandas ciclistas, así como realizar “pintas” como una forma de comunicación

de ideas y resistencia, en ese sentido la masa crítica es la herramienta de acción directa en las calles. La dificultad evidente es la escasa cohesión, pues las diversas colectividades orientadas a un aspecto lúdico no suelen participar de la iniciativa.

Imagen 8. Primer Masa Crítica.



Fuente: tomada por autor, septiembre de 2022.

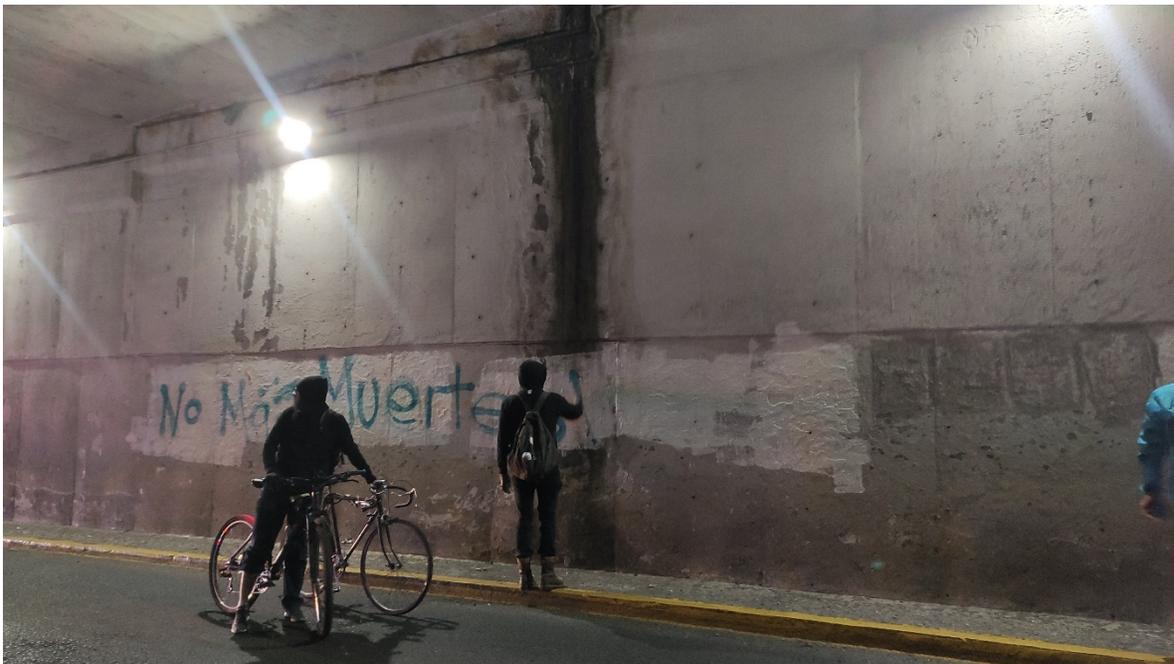
Debido al cierre de los canales de comunicación establecidos durante la pandemia en los que se gestionaron las ciclovías emergentes, en dichas reuniones con funcionarios del gobierno del Estado de México, se había establecido la permanencia de las ciclovías emergentes lo cual no se logró, por ello y con la idea de continuar los trabajos previos entre los colectivos, se decidió protestar en el centro de la ciudad. (Ver imagen 8)

Se establece que la centralidad y su importancia para las demandas sociales lograrían restablecer los canales de comunicación, en esta ocasión los reclamos de

los automovilistas fueron pocos y esporádicos, las consignas se ampliaron a los niveles de polución del aire en la ciudad pues se considera de relevancia disminuir las emisiones contaminantes si se desea evitar futuras afecciones a la salud.

En marzo de 2023, se activó la iniciativa Masa Crítica ante el atropellamiento letal de dos ciclistas en avenida Adolfo López Mateos (ver imagen 9), entre las personas participantes se comentó que las familias de las víctimas se pusieron en contacto a través de la página de Facebook de Masa Crítica Toluca, con la intención de exponer las irregularidades del caso; sin embargo, al no tener una clara estructura, quedó sólo en un comentario esporádico con poca resonancia en los medios de comunicación locales.

Imagen 9. Pinta “No más muertes viales”



Fuente: tomada por autor, 10 de marzo de 2023.

La foto narrativas permiten contextualizar la observación participante, especialmente en las acciones de protesta que suelen ser las más mediáticas y visibles, en ellas se congregan los diversos colectivos clave para el movimiento

ciclista, la intención ha sido dar cuenta de las acciones colectivas realizadas en la denominada Masa Crítica.

El empleo de la foto narrativas en el análisis del Movimiento Ciclista de Toluca (MCT) constituye una herramienta metodológica de gran valor, al permitir documentar y analizar las dinámicas del movimiento desde una perspectiva visual. Su integración al estudio ofrece un potencial analítico significativo, al complementar las descripciones textuales con evidencia gráfica que ilustra las prácticas, estrategias y simbolismos del movimiento.

En primer lugar, la foto narrativas facilitan la visualización de la apropiación del espacio urbano, al capturar cómo el MCT interviene en el entorno físico de la ciudad. A través de las imágenes, es posible identificar patrones espaciales, como las rutas recurrentes (por ejemplo, Paseo Tollocan o Avenida Isidro Fabela) y los espacios simbólicos utilizados para sus intervenciones. Este registro visual evidencia cómo el movimiento transforma el espacio público mediante estrategias como las ciclovías autogestivas, pintas reivindicativas y urbanismo táctico. Estas imágenes no solo documentan acciones específicas, sino que también reflejan cómo el movimiento disputa el uso del espacio urbano y visibiliza las condiciones precarias para la movilidad ciclista.

Además, la foto narrativas permiten profundizar en el análisis de las estrategias de movilización del movimiento. Fotografías que muestran el cierre de avenidas principales en horarios estratégicos o las pancartas con consignas reivindicativas ("No más muertes viales") ilustran cómo las acciones están diseñadas para generar visibilidad mediática y presión social. Este registro gráfico también documenta interacciones significativas con otros actores urbanos, como automovilistas, autoridades y peatones, lo que aporta información sobre las dinámicas de aceptación y rechazo que enfrenta el movimiento en sus demandas.

Por otra parte, las imágenes también capturan la construcción de identidad colectiva y las prácticas sociales del MCT. Elementos como la presencia de bicicletas, los atuendos de los manifestantes y las frases simbólicas revelan cómo el movimiento



construye su narrativa visual y comunicativa. Estas imágenes permiten analizar la diversidad interna del movimiento, incluyendo las diferencias generacionales y la composición profesional de sus integrantes, que influyen en la organización y las decisiones colectivas. Asimismo, la foto narrativas aportan evidencia sobre cómo las colectividades ciclistas heterogéneas encuentran puntos de convergencia, a pesar de sus distintas perspectivas y enfoques.

La integración de texto e imagen en la foto narrativas permite también construir relatos multimodales que enriquecen el análisis del movimiento. Las fotografías anclan las narrativas textuales, proporcionando evidencia concreta que complementa las observaciones y testimonios obtenidos en el campo. De esta manera, se facilita una triangulación de datos más robusta, en la que lo visual, lo discursivo y lo contextual se combinan para ofrecer una visión más integral de las estrategias del movimiento.

Finalmente, el uso está metodología invita a reflexionar sobre las implicaciones éticas de representar a los actores y acciones del movimiento. Este enfoque permite problematizar cómo se construyen las imágenes del MCT en el debate público y cómo estas representaciones pueden reforzar o desafiar narrativas dominantes sobre la movilidad urbana y el derecho a la ciudad.

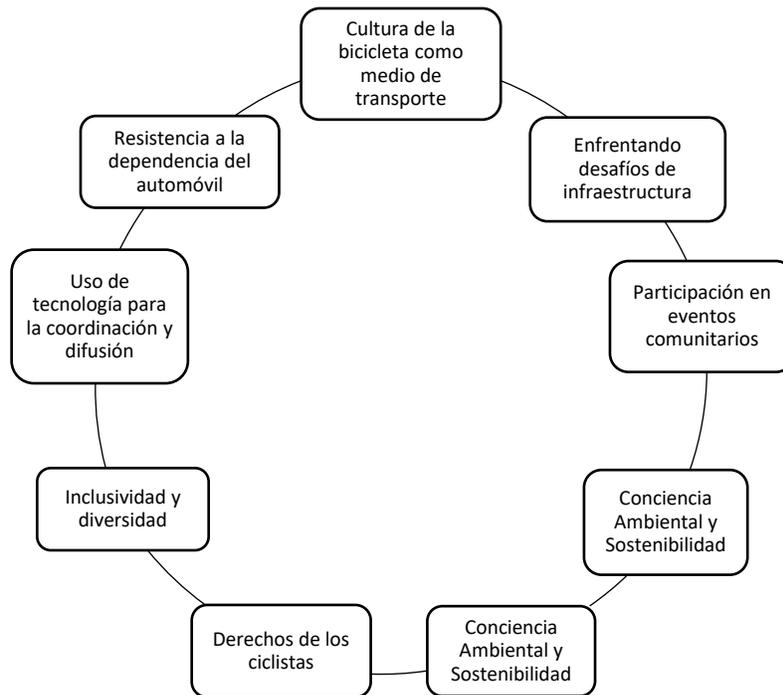
La foto narrativas no solo contribuyen a documentar las acciones del Movimiento Ciclista de Toluca, sino que también permiten profundizar en el análisis de sus prácticas, estrategias y simbolismos. Su integración al estudio refuerza la capacidad de generar un relato integral sobre la reivindicación del espacio público y la transformación de la ciudad.



4.5 Consideraciones de cierre sobre la caracterización del MCT

La caracterización del movimiento ciclista en Toluca revela una comunidad vibrante y comprometida que aborda diversas preocupaciones locales y promueve un estilo de vida sostenible. Aquí se presentan las características específicas de este movimiento en la ciudad de Toluca

Gráfico 7. Características organizativas del MCT



Fuente: Elaborado por autor, 2024

A grandes rasgos el MCT posee los siguientes enunciados organizativos, las cuales se adhieren no sólo acciones específicas, sino a posturas políticas que asumen y accionan en sus demandas:

:

- Cultura de la bicicleta como medio de transporte: En Toluca, el movimiento social ciclista ha arraigado la idea de la bicicleta como un medio de transporte



diario y no solo como una actividad recreativa. Los ciclistas urbanos son activos en las calles, utilizando sus bicicletas para desplazarse por la ciudad.

- **Enfrentando desafíos de infraestructura:** Los ciclistas en Toluca se enfrentan a desafíos relacionados con la infraestructura vial. El movimiento aboga por mejoras significativas en la creación de carriles seguros para bicicletas, señalización adecuada y la incorporación de medidas que promuevan la seguridad de los ciclistas en las vías públicas.
- **Participación en eventos comunitarios:** La comunidad ciclista en Toluca participa activamente en eventos y actividades comunitarias. Paseos en bicicleta masivos, festivales ciclistas y eventos de concientización son comunes, creando un fuerte sentido de unidad y comunidad entre los participantes.
- **Conciencia Ambiental y Sostenibilidad:** La conciencia ambiental es un pilar fundamental del movimiento ciclista en Toluca. Los ciclistas abogan por la sostenibilidad, destacando el papel crucial del ciclismo en la reducción de emisiones y en la construcción de una ciudad más ecológica.
- **Derechos de los ciclistas:** Los activistas ciclistas en Toluca trabajan para garantizar los derechos y la seguridad de los ciclistas en las carreteras locales. Esto incluye campañas de sensibilización dirigidas a conductores y la promoción de legislación que proteja a los ciclistas.
- **Inclusividad y diversidad:** La comunidad ciclista en Toluca refleja heterogeneidad, personas de diferentes edades, géneros y antecedentes socioeconómicos participan activamente, creando un tejido social diverso y enriquecedor.
- **Uso de tecnología para la coordinación y difusión:** el uso de tecnología y redes sociales es una característica distintiva. Los colectivos ciclistas en Toluca utilizan aplicaciones de seguimiento, grupos en línea y redes sociales para coordinar eventos, compartir rutas seguras y mantenerse conectados.
- **Resistencia a la dependencia del automóvil:** el movimiento ciclista en Toluca se manifiesta en contra de la dependencia excesiva de los automóviles.



Aboga por la diversificación de las opciones de transporte y una planificación urbana que incluya de manera integral al ciclismo.

- Falta de coordinación entre colectivos no afines a la misma ideología y objetivo: los colectivos no suelen estar unidos, y van acorde a la ubicación de sus actividades, quienes se ubican en lo recreativo, rara ocasión participan de actividades de protesta o reivindicación del ciclismo cotidiano.

En este capítulo se ha explorado cómo sus enunciados organizativos reflejan un compromiso con objetivos políticos, sociales y ambientales que buscan transformar tanto las dinámicas de movilidad como el tejido urbano de la ciudad.

Entre las características más destacadas, se encuentra la promoción de la bicicleta como medio de transporte cotidiano, un cambio de paradigma que desafía las concepciones tradicionales que relegan la bicicleta al ámbito recreativo. Este enfoque está intrínsecamente ligado a las demandas por una infraestructura segura y funcional, necesaria para que el ciclismo urbano se consolide como una opción viable y digna dentro de la planificación de la movilidad urbana.

Asimismo, el MCT demuestra una notable capacidad para construir comunidad mediante eventos que no solo fomentan la cohesión entre sus miembros, sino que también sensibilizan a la población sobre la importancia del ciclismo como una alternativa sostenible. Este vínculo con la conciencia ambiental fortalece el papel del movimiento como un actor clave en la lucha por la sostenibilidad y la reducción de emisiones, posicionándolo como un modelo para otros movimientos urbanos con intereses similares.

El énfasis en la defensa de los derechos de los ciclistas y la inclusividad también resalta el compromiso del movimiento con una visión integral de justicia social. La diversidad de sus integrantes y la capacidad para articular demandas que abordan múltiples dimensiones –seguridad, equidad y acceso– demuestran que el MCT no es solo un movimiento por la movilidad, sino una plataforma para la defensa de derechos humanos en el espacio urbano.



Sin embargo, este capítulo también pone de manifiesto desafíos significativos que enfrenta el MCT. La falta de coordinación entre colectivos con objetivos divergentes limita su capacidad de acción conjunta y debilita la cohesión del movimiento, especialmente entre quienes priorizan actividades recreativas y aquellos que abogan por el ciclismo como herramienta de transformación social y política. Este aspecto, junto con la dependencia del automóvil como sistema dominante, ilustra las barreras estructurales y culturales que el MCT debe superar para lograr un cambio duradero.

Finalmente, el uso estratégico de la tecnología y las redes sociales emerge como una herramienta clave para la difusión de mensajes, la organización de eventos y la conexión entre colectivos. Esto evidencia cómo las herramientas digitales no solo fortalecen la coordinación interna, sino que también amplifican la visibilidad del movimiento en el ámbito público, consolidando su impacto social y político.

En síntesis, el MCT se presenta como un movimiento multifacético y resiliente, cuyo potencial transformador radica en su capacidad para combinar acciones locales con una visión global de sostenibilidad y justicia urbana. Los enunciados organizativos analizados en este capítulo no solo reflejan la riqueza de su estructura interna, sino que también permiten comprender cómo sus prácticas y demandas dialogan con los desafíos contemporáneos de las ciudades latinoamericanas. Este marco organizativo, aunque no exento de tensiones, constituye una base sólida para la acción colectiva y la reivindicación del derecho a la ciudad desde la perspectiva ciclista.





Capítulo V. Hacia un análisis del movimiento social ciclista de la ciudad de Toluca desde el derecho a la ciudad y la producción del espacio

Capítulo V. Hacia un análisis del movimiento social ciclista de la ciudad de Toluca desde el derecho a la ciudad y la producción del espacio

Este quinto y último capítulo da cuenta del análisis sobre el movimiento ciclista de Toluca, el cual ha sido descrito en el capítulo anterior como un sistema autogestivo en el que se abanderó el uso de la bicicleta como transporte, estilo de vida y atomizador de la conformación de colectividades, alrededor de este medio de transporte se entretajan discursos, narrativas, organización, participación, subjetividades y utopías, las cuales constituyen elementos de agenda y praxis, las cuales se pueden abordar bajo el enfoque del derecho a la ciudad y la producción del espacio, así como abonar a la clarificación de estos enfoques cuyo potencial analítico clarifica los procesos sociales que buscan transformar el entorno urbano.

El derecho a la ciudad, como perspectiva de acción y crítica en la que los ciudadanos participan en la construcción y remodelación de sus entornos urbanos, encuentra en el movimiento ciclista un vehículo de reivindicación y acción. A través de la ocupación del espacio público y la demanda de infraestructuras adecuadas, los ciclistas articulan su lucha por una ciudad inclusiva, segura y atenta con el medio ambiente.

Asimismo, la producción del espacio, entendida como el proceso mediante el cual se crean, organizan y transforman los entornos urbanos, se ve influida por la presencia y las demandas del movimiento ciclista. La configuración de calles, la distribución del espacio público y la planificación urbana son aspectos que adquieren una nueva dimensión ante la presión ejercida por los ciclistas y sus organizaciones.

En este sentido, este capítulo vincula las corrientes críticas del derecho a la ciudad y producción del espacio con las estrategias desplegadas por las colectividades que conforman al MCT, con ello abonar al uso de estos enfoques cuya potencia crítica y analítica permiten abonar en la idea de ciudades más humanas, equitativas, de sueños y esperanzas.



5.1 Agenda y Praxis

El concepto de "agenda" para un movimiento social u organización colectiva se refiere al conjunto de temas, objetivos y demandas que dicho grupo establece como prioridad para su acción y movilización. La agenda sirve como una guía estratégica que define las metas a corto, mediano y largo plazo, y orienta las actividades, campañas, protestas y demás formas de acción que el movimiento lleva a cabo. Además, la agenda articula los intereses del colectivo y busca generar cambios específicos en las políticas, normas o condiciones sociales a las que se oponen o desean transformar.

Dentro de una organización colectiva, la agenda también puede ser el resultado de un proceso deliberativo, en el que los miembros discuten y consensuan los puntos más urgentes o relevantes para su lucha, tomando en cuenta el contexto social, político y cultural en el que se desenvuelven. En este sentido, la agenda refleja no solo los objetivos del grupo, sino también su identidad y valores, y es clave para movilizar a sus miembros y construir alianzas con otros actores.

La agenda del MCT se conforma por el accionar político de quienes participan en el, así mismo es el diferenciador entre quienes se auto referencian parte de un colectivo y quiénes se quedan expectantes, si bien toda persona que anda en bicicleta es ciclista, no toda persona ciclista forma parte del MCT, como se describió en el capítulo IV, esto permite analizar la importancia y los alcances de la agenda para el movimiento que pretenden consolidar, y que a partir de este la ciudad de Toluca cambie el rumbo en su habitar la ciudad.

La agenda de un movimiento social como postura política, tiene un alcance significativo en diversos niveles, ya que establece un marco de acción que va más allá de la simple articulación de demandas. La agenda se configura como una declaración de principios, una guía estratégica y un mecanismo de legitimación política que define las aspiraciones y los valores fundamentales del movimiento. En este sentido, sus alcances pueden observarse en el ámbito de la transformación social, la incidencia en políticas públicas y la construcción de identidades colectivas.



Uno de los principales alcances de la agenda como postura política radica en su capacidad para estructurar y visibilizar un proyecto alternativo de sociedad y ciudad. Al articular una serie de demandas, valores y principios, la agenda presenta una visión de cómo debe reconfigurarse el orden social, económico o urbano.

En el caso de los movimientos urbanos, esta reconfiguración puede centrarse en cuestiones como el acceso equitativo a los servicios, la justicia en la distribución del espacio público, o la sostenibilidad ambiental. La agenda, al proporcionar esta visión crítica y alternativa, establece un contrapunto a lo hegemónico, desafiando las estructuras de poder establecidas y proponiendo un nuevo modelo de organización social y urbana.

En este sentido, la agenda no solo expresa demandas puntuales, sino que plantea un proyecto político a largo plazo que busca transformar la ciudad, las relaciones de poder y las formas de vida cotidiana. Por ejemplo, un movimiento que abogue por la movilidad sustentable no se limitaría a exigir infraestructura ciclista, sino que, desde su agenda, podría cuestionar el modelo de desarrollo urbano basado en el automóvil y proponer una reorganización integral del espacio urbano que favorezca formas de transporte no motorizadas y más inclusivas. Este alcance transformador convierte a la agenda en una plataforma política desde la cual el movimiento social plantea un cambio estructural en la sociedad.

Otro aspecto fundamental del alcance de la agenda como postura política es su capacidad para incidir en la formulación de políticas públicas. A través de la agenda, el movimiento social organiza sus demandas de forma coherente y articulada, lo que le permite interactuar de manera efectiva con las instituciones políticas y gubernamentales. Al establecer demandas claras y fundamentadas, el movimiento social puede influir en la toma de decisiones, participando en consultas públicas, negociaciones con autoridades, y promoviendo la implementación de políticas que reflejen sus principios y objetivos. Este proceso de incidencia política es uno de los alcances más importantes de la agenda, ya que permite que las propuestas del movimiento se traduzcan en acciones institucionales que transformen la realidad social.



El concepto de agenda es una herramienta clave para el análisis de los movimientos sociales urbanos, ya que permite estructurar y entender las demandas, acciones y estrategias de estos colectivos en su interacción con el entorno. En el marco de un movimiento social urbano, la agenda define un conjunto de principios y objetivos que orientan su actuación en el espacio público, facilitando el análisis de sus demandas y su capacidad para incidir en las políticas locales y la organización social de la ciudad.

Asimismo, la agenda como postura política contribuye a la construcción de una identidad colectiva dentro del movimiento. Al definir un conjunto de principios compartidos y una visión común, la agenda fortalece la cohesión interna del movimiento y fomenta un sentido de solidaridad y pertenencia entre sus miembros. Esta identidad colectiva es esencial para mantener la movilización y participación activa, ya que la agenda funciona como un marco normativo que orienta las acciones del movimiento y le otorga una legitimidad ante sus propios miembros y ante la sociedad. En este sentido, la agenda no solo organiza las demandas, sino que también refuerza los lazos entre los participantes, convirtiéndose en un elemento central en la sostenibilidad del movimiento.

Además, la agenda permite al movimiento proyectarse hacia fuera, generando alianzas con otros actores sociales, políticos y económicos que compartan objetivos similares. Esta capacidad de articular demandas y generar un discurso político claro le otorga al movimiento un mayor poder de negociación y legitimidad en el espacio público. Así, la agenda se convierte en una herramienta de legitimación que permite al movimiento ganar apoyo social y político, lo que a su vez refuerza su capacidad de incidencia.

Uno de los principales aportes de la agenda en el análisis de un movimiento social es que clarifica los objetivos y demandas que el colectivo busca articular. En contextos urbanos, estos objetivos suelen estar relacionados con problemáticas específicas como la infraestructura, la movilidad, el acceso a servicios públicos o los derechos urbanos. Así, la agenda ofrece un diagnóstico de las principales



preocupaciones del movimiento, lo que permite identificar los problemas que enfrenta y las soluciones que propone.

La agenda se constituye como una guía estratégica que orienta las acciones del movimiento. Al establecer metas a corto, mediano y largo plazo, proporciona una hoja de ruta que define las tácticas que se utilizarán, ya sea a través de protestas, campañas de concientización o negociaciones con autoridades. De esta manera, su análisis permite evaluar cómo el movimiento organiza sus acciones y si estas están alineadas con los objetivos establecidos.

A través de la agenda, el movimiento expresa una visión crítica del sistema urbano actual y propone alternativas que responden a los principios y valores que defiende. Esto convierte a la agenda en un mecanismo para entender las ideas políticas que guían al movimiento y cómo estas se reflejan en sus demandas, proporcionando un marco para analizar las relaciones de poder que el movimiento intenta transformar.

Por ello la agenda juega un papel central en la construcción de una identidad colectiva. Al establecer objetivos y principios compartidos, el movimiento social se cohesiona en torno a una serie de demandas comunes, lo que refuerza su capacidad de movilización y participación. El análisis de la agenda permite observar cómo se construye y fortalece esta identidad, y qué valores unifican a los participantes.

En términos de legitimación, la agenda dota al movimiento de un discurso claro y estructurado que le otorga visibilidad y respaldo social. Una agenda bien definida permite que el movimiento gane apoyo público y credibilidad ante las instituciones, lo que puede traducirse en una mayor capacidad de incidencia política, de lo contrario las acciones que realiza un movimiento social pierden estructura o claridad sobre sus objetivos.

La agenda no es proyecto de investigación, nace de la creatividad y las necesidades, lo cual tiene sus limitaciones, pues carece claridad y estructura, sin embargo es altamente flexible, como en otros movimientos sociales, principalmente el feminismo, el estudio de la agenda se puede identificar qué estrategias utiliza el



movimiento para legitimar sus demandas y cómo busca obtener el apoyo de diversos actores sociales.

La flexibilidad que ofrece la agenda es también un aspecto importante. En un contexto social y político cambiante, una agenda bien diseñada puede adaptarse a nuevas circunstancias sin perder de vista los objetivos centrales. Su análisis permite entender cómo el movimiento ajusta sus tácticas y prioridades en función de los cambios en su entorno, lo que es clave para evaluar su capacidad de respuesta y sostenibilidad a largo plazo.

El análisis de la agenda permite comprender la interacción del movimiento con el entorno urbano. Las demandas y propuestas de la agenda reflejan la relación entre el movimiento y el espacio urbano, identificando problemas como la movilidad, el acceso a servicios o la calidad del espacio público. Esto permite entender cómo los movimientos sociales buscan transformar el espacio urbano y las dinámicas sociales que en él se desarrollan.

La agenda del movimiento ciclista se configura como un instrumento que articula las principales demandas del colectivo, tales como la promoción de una movilidad sustentable, la reivindicación del derecho a la ciudad y la seguridad vial para los ciclistas. Estos principios, funcionan como una guía normativa y organizativa que orienta las acciones del movimiento. De esta manera, no solo visibiliza los problemas estructurales de la ciudad, sino que también propone soluciones concretas que buscan transformar las condiciones de movilidad y convivencia en el espacio urbano.

La agenda no solo organiza las demandas del movimiento, sino que también ofrece una guía estratégica para su praxis, permitiendo una comprensión profunda de su impacto en el entorno urbano.

Ahora bien, la agenda de un movimiento ya sea emergente o consolidado necesita de su accionar, es decir toda agenda de un movimiento social encuentra sentido en su puesta en marcha, la praxis es un elemento vinculante entre la postura política y



la realidad. El concepto de praxis es esencial para entender cómo el movimiento ciclista de Toluca pone en marcha su agenda en el contexto social.

La praxis se refiere a la materialización de los principios y objetivos establecidos en la agenda a través de acciones que generan un impacto tangible en el entorno. En el caso del movimiento ciclista, la praxis se expresa en diversas actividades como la organización de paseos ciclistas masivos, protestas simbólicas en lugares de alto riesgo vial, la participación en foros de planeación urbana y la incidencia en políticas públicas. Cada una de estas acciones es una manifestación práctica de las demandas que el movimiento ha estructurado en su agenda.

. Por ejemplo, la promoción de la movilidad sustentable es uno de los principios clave de la agenda ciclista. En términos de praxis, este principio se traduce en la exigencia de una infraestructura ciclista adecuada, como ciclovías seguras y la integración de la bicicleta en el transporte público. Para lograrlo, el movimiento organiza movilizaciones públicas que visibilizan la necesidad de dichas infraestructuras, ejerciendo presión sobre las autoridades locales para que estas demandas se incluyan en las políticas urbanas. Asimismo, la realización de campañas educativas y talleres en comunidades vulnerables refuerza la praxis al buscar democratizar el uso de la bicicleta como una alternativa de transporte accesible para todos los sectores de la población.

La defensa del derecho a la ciudad, otro pilar de la agenda también encuentra su correlato en la praxis. El movimiento ciclista busca transformar el espacio urbano para que este sea seguro y accesible para los ciclistas, promoviendo una visión de la ciudad donde la bicicleta sea un medio legítimo de transporte. En este sentido, la praxis se materializa en acciones directas, como la toma de calles o intersecciones peligrosas, exigiendo la construcción de ciclovías o la implementación de medidas de seguridad vial, como la reducción de la velocidad en ciertas áreas de la ciudad.



La relación entre la agenda y la praxis también se puede observar en el principio de justicia social y equidad en el acceso a la movilidad. La agenda del movimiento ciclista no solo aboga por la creación de infraestructura, sino que también demanda que esta infraestructura llegue a zonas marginadas de la ciudad. En términos de praxis, el movimiento organiza talleres comunitarios, paseos ciclistas en áreas periféricas y campañas de concientización en barrios vulnerables, promoviendo la bicicleta como una herramienta para reducir la desigualdad en el acceso a la movilidad. De esta manera, la praxis se convierte en una extensión tangible de los objetivos políticos y sociales que la agenda del movimiento busca lograr.

El vínculo entre la agenda y la praxis en el análisis del movimiento ciclista de Toluca es, por tanto, una relación dinámica que permite entender cómo las demandas teóricas del colectivo se transforman en acciones concretas en la realidad urbana. La agenda proporciona el marco normativo y los principios organizativos, mientras que la praxis traduce estos principios en acciones que inciden directamente en la transformación del espacio urbano y en la mejora de las condiciones de movilidad para los ciclistas.

El movimiento ciclista sortea sus heterogeneidades como las diferencias entre acción directa y acción formativa a través de la agenda y praxis, estos conceptos permiten una comprensión profunda de cómo este colectivo urbano estructura sus demandas y las lleva a cabo en la práctica. La agenda define los objetivos y principios del movimiento, mientras que la praxis los concreta mediante la implementación de acciones que buscan modificar tanto el espacio físico de la ciudad como las políticas que lo regulan. Este enfoque relacional entre ambos conceptos es esencial para evaluar el impacto y la eficacia del movimiento ciclista en Toluca y su capacidad para generar cambios estructurales en la movilidad urbana.



5.2 Entre sueños y esperanzas, el Derecho a la ciudad y la producción del espacio utópico

El concepto de Derecho a la Ciudad emerge como una reivindicación central en la lucha por la justicia urbana y la democratización del espacio público. En el contexto de los movimientos sociales contemporáneos, este derecho no solo implica el acceso equitativo a los servicios y la infraestructura urbana, sino que se enraíza en la posibilidad de transformar activamente el espacio para responder a las necesidades colectivas. Este apartado explora cómo las aspiraciones de los movimientos urbanos y los sectores marginalizados generan visiones de un espacio utópico en el que la ciudad se piensa como un lugar de inclusión, justicia y sustentabilidad.

Este análisis se enmarca en las tensiones entre los sueños de una ciudad más equitativa y las realidades estructurales que limitan su consecución, destacando el papel del imaginario social y de las prácticas cotidianas en la producción y resignificación del espacio urbano.

El movimiento ciclista de Toluca ejerce el Derecho a la Ciudad como una crítica frontal a los modelos urbanos desiguales, poniendo en evidencia las fallas estructurales del actual sistema de planificación y desarrollo.

A través de su agenda, este movimiento desafía el predominio del automóvil y las políticas que priorizan la infraestructura para el tránsito vehicular, las cuales excluyen y marginan a formas de movilidad más sustentables y accesibles, como la bicicleta. Al reivindicar la construcción de ciclovías seguras, la integración de la bicicleta en el transporte público y la democratización del espacio urbano, el movimiento ciclista plantea una visión crítica de la ciudad contemporánea, señalando cómo el diseño actual del espacio urbano profundiza las desigualdades al privilegiar a ciertos sectores en detrimento de otros.

El ejercicio del Derecho a la Ciudad por parte del movimiento ciclista de Toluca no se limita a la demanda de infraestructura, sino que busca transformar las relaciones de poder que configuran el espacio urbano. En este sentido, su praxis se orienta



hacia la reapropiación de espacios públicos y la reconfiguración de la movilidad en función de los principios de justicia social, equidad y sustentabilidad. Al organizar acciones como la toma simbólica de las calles, paseos ciclistas masivos y campañas de concientización, el movimiento ciclista expone las desigualdades inherentes a un modelo de ciudad que restringe el derecho al acceso equitativo a la movilidad, especialmente en zonas marginadas y periféricas.

Mediante estas acciones, el movimiento ciclista de Toluca no solo reclama un espacio físico en la ciudad, sino que también articula una crítica más amplia al modelo de desarrollo urbano excluyente que fragmenta el territorio y refuerza las barreras sociales.

Al exigir una ciudad más inclusiva y accesible para todos los usuarios de la vía, los ciclistas están ejerciendo un Derecho a la Ciudad que se configura como una respuesta política frente a las lógicas mercantilistas y de segregación espacial que caracterizan a las ciudades contemporáneas. De esta manera, el movimiento ciclista de Toluca se convierte en un actor central en la lucha por una ciudad más justa, igualitaria y sostenible, donde el espacio urbano como un bien común y no como un privilegio exclusivo de unos pocos.

El ejercicio del Derecho a la Ciudad por parte del movimiento ciclista de Toluca se fortalece mediante una serie de estrategias clave que no solo visibilizan sus demandas, sino que también desafían activamente los modelos urbanos desiguales. Entre estas estrategias, la comunicación, las acciones directas y las manifestaciones performativas juegan un papel fundamental en la articulación de su crítica y en la construcción de un espacio urbano más inclusivo.

La comunicación es una herramienta central en la estrategia del movimiento ciclista, ya que le permite crear y difundir un discurso que no solo cuestiona el modelo de ciudad actual, sino que también propone alternativas concretas.

A través de redes sociales, campañas de concientización y la difusión de información en espacios públicos, el movimiento ciclista de Toluca logra movilizar a la ciudadanía, generando una mayor conciencia sobre la importancia de la movilidad



sustentable y el uso de la bicicleta como medio de transporte accesible, seguro y ecológico. Al apropiarse de estas plataformas de comunicación, el movimiento construye una narrativa que refuerza su crítica al modelo de ciudad centrado en el automóvil y en la segmentación espacial, al tiempo que promueve una visión de ciudad más justa y equitativa.

Además, las acciones directas son una manifestación clara de cómo el movimiento ciclista de Toluca ejerce su capacidad de agencia en la transformación del espacio urbano. Estas acciones, que incluyen paseos ciclistas masivos, bloqueos simbólicos de avenidas principales o la ocupación de espacios donde los ciclistas suelen estar en riesgo, sirven para visibilizar la exclusión y los peligros que enfrentan en la ciudad.

Estas tácticas no solo generan presión sobre las autoridades locales para que atiendan sus demandas, sino que también convierten las calles en espacios de disputa, donde los ciclistas reclaman su derecho a circular de manera segura. Al llevar a cabo estas acciones, el movimiento se apropia físicamente del espacio público, reconfigurando el uso del mismo y obligando a la sociedad y al gobierno a reconocer la presencia y las necesidades de los ciclistas.

Dentro de este marco de acción directa, las manifestaciones performativas juegan un papel crucial. Estas acciones van más allá de la protesta tradicional al incorporar elementos visuales y simbólicos que refuerzan el mensaje del movimiento. Ejemplos de esto son las "bicicletadas" en las que los ciclistas, vestidos de manera uniforme o con luces y símbolos distintivos, recorren la ciudad, transformando temporalmente el paisaje urbano.

Otra manifestación performativa emblemática es el uso de "bicicletas blancas" para conmemorar a ciclistas fallecidos en accidentes de tránsito, lo que convierte una tragedia en un acto simbólico de resistencia y memoria colectiva.

Estas estrategias no solo logran captar la atención pública, sino que también crean un impacto emocional y cultural, generando solidaridad con la causa ciclista y



cuestionando la indiferencia social y gubernamental frente a la inseguridad vial y la falta de infraestructura adecuada.

La capacidad de agencia de los colectivos ciclistas es esencial para comprender su papel transformador en la ciudad. A diferencia de otros actores urbanos, los ciclistas operan desde una posición de vulnerabilidad, enfrentando riesgos en cada desplazamiento. Sin embargo, esta vulnerabilidad se convierte en un motor de resistencia, desde donde los colectivos ciclistas organizan, articulan y movilizan sus demandas. Al ejercer su agencia, los ciclistas transforman esta vulnerabilidad en poder político y social, consolidándose como un actor clave en la lucha por la reconfiguración del espacio urbano.

Los colectivos ciclistas, a través de su organización horizontal y sus estrategias colaborativas, no solo desafían las estructuras de poder tradicionales, sino que también crean nuevas formas de gobernanza urbana basadas en la participación ciudadana, la solidaridad y el derecho a una movilidad segura y accesible para todos.

El Derecho a la Ciudad se erige como una esperanza fundamental para quienes buscan transformar las estructuras urbanas y sociales de Toluca, especialmente en el contexto de un movimiento ciclista que, aunque de pequeña escala, enfrenta enormes desafíos estructurales.

A pesar de la magnitud de las dificultades, como la falta de recursos, el limitado acceso a las esferas de toma de decisiones y la persistente preferencia gubernamental por un modelo urbano centrado en el automóvil, los ciclistas encuentran en este derecho un marco que legitima sus demandas y otorga sentido a su lucha.

Para los integrantes del movimiento ciclista de Toluca, el Derecho a la Ciudad no solo se entiende como una cuestión legal o normativa, sino como una esperanza viva que guía sus esfuerzos por reconfigurar el espacio urbano en favor de formas de movilidad más inclusivas, seguras y sostenibles. Esta esperanza radica en la convicción de que, a través de sus acciones y su capacidad de agencia, pueden



transformar las condiciones urbanas, no solo para los ciclistas, sino para toda la población. A pesar de ser un movimiento de pequeña escala, con recursos limitados y con una base de apoyo que, en comparación con otros actores políticos, es modesta, el colectivo ciclista mantiene su capacidad de resistencia y su compromiso con una ciudad más equitativa.

El Derecho a la Ciudad, en este sentido, representa una meta utópica, pero no por ello inalcanzable. Para los ciclistas de Toluca, esta utopía no es una visión lejana, sino una esperanza activa que se construye día a día mediante la lucha constante y la acción colectiva.

Las dificultades de operar desde la marginalidad política, frente a un modelo urbano hegemónico, son parte de la realidad que enfrentan, pero estas limitaciones no sofocan la esperanza que mueve al movimiento. Más bien, fortalecen su determinación de seguir reclamando su lugar en la ciudad y su derecho a participar en la definición del espacio urbano.

Aunque el movimiento ciclista es relativamente pequeño en escala, su capacidad de generar impacto reside en su habilidad para cuestionar los modelos urbanos dominantes y proponer alternativas viables y sostenibles.

A través de sus estrategias de comunicación, las acciones directas y las manifestaciones performativas, el movimiento logra visibilizar sus demandas en la arena pública y catalizar un cambio cultural en torno al uso de la bicicleta y la movilidad sustentable. Esta capacidad para desafiar el orden establecido y articular un discurso alternativo es uno de los mayores logros del movimiento, que demuestra que incluso los colectivos de pequeña escala pueden tener un impacto profundo en la configuración de la ciudad.

La esperanza que el Derecho a la Ciudad representa para el movimiento ciclista también está en su capacidad para inspirar a otros sectores de la población que, aunque no necesariamente participen directamente en el activismo ciclista, comparten las mismas inquietudes sobre la desigualdad en el acceso al espacio urbano. En este sentido, el movimiento ciclista funciona como un catalizador de



alianzas con otros movimientos sociales, colectivos ciudadanos y organizaciones no gubernamentales que buscan mejorar la calidad de vida urbana. Estas alianzas permiten que las demandas de los ciclistas no solo sean vistas como un asunto sectorial, sino como parte de una lucha más amplia por la equidad, el acceso justo al espacio y la creación de una ciudad para todos.

A pesar de las limitaciones impuestas por el tamaño y los recursos del movimiento ciclista, el Derecho a la Ciudad proporciona un horizonte de posibilidad en el que las dificultades actuales pueden ser superadas a través de la solidaridad, la organización horizontal y la persistencia en la lucha colectiva.

Los ciclistas de Toluca entienden que el camino hacia una ciudad más equitativa es largo y lleno de obstáculos, pero la esperanza de transformar la ciudad los impulsa a seguir reclamando su derecho a participar en la construcción de un espacio urbano que no esté dominado por las lógicas mercantilistas y excluyentes.

Aunque el movimiento sea de pequeña escala y enfrente limitaciones considerables, su capacidad para ejercer agencia, desafiar las desigualdades urbanas y generar cambios culturales lo convierte en un actor clave en la lucha por una ciudad más justa. Esta esperanza, basada en la convicción de que una ciudad inclusiva y sustentable es posible, sigue guiando sus esfuerzos a pesar de las adversidades, y mantiene vivo el sueño de transformar Toluca en una ciudad donde todos sus habitantes, sin importar su medio de transporte, tengan acceso equitativo al espacio urbano.

El Derecho a la Ciudad no solo se materializa en la lucha por el acceso equitativo al espacio físico de la ciudad, sino también en la producción simultánea de espacios tangibles e intangibles, ambos fundamentales en la transformación urbana que el movimiento ciclista de Toluca persigue. Esta producción de espacio va más allá de la infraestructura física (como ciclovías, calles seguras o plazas públicas accesibles) y abarca también la creación de nuevas formas de interacción social, imaginarios colectivos y formas de pertenencia, que configuran la experiencia cotidiana del espacio urbano.



En términos del espacio tangible, el movimiento ciclista de Toluca actúa de manera directa sobre la ciudad física, reclamando la reapropiación del espacio público para usos más equitativos y sustentables. Al exigir infraestructura ciclista, zonas seguras para el tránsito no motorizado y una planificación urbana que priorice a las personas sobre los vehículos, los ciclistas buscan modificar la materialidad de la ciudad para crear entornos más inclusivos.

Estas demandas sobre el espacio tangible están dirigidas no solo a mejorar la movilidad, sino a redistribuir el poder que tradicionalmente ha favorecido a los automovilistas, generando una reconfiguración física que permita a todos los ciudadanos disfrutar de los beneficios del espacio urbano.

Sin embargo, la lucha del movimiento ciclista no se limita a lo tangible. La producción del espacio intangible es igualmente crucial, ya que se refiere a la transformación de los imaginarios, valores y percepciones sobre la ciudad. Aquí, el movimiento ciclista de Toluca juega un papel clave en redefinir el significado del espacio urbano y las formas de habitarlo.

A través de sus acciones, el colectivo ciclista desafía no solo las barreras físicas, sino también las normas culturales que perpetúan la desigualdad en el uso del espacio. La bicicleta, en este sentido, se convierte en un símbolo de resistencia, sustentabilidad y solidaridad, creando una nueva narrativa urbana en la que los derechos de todos los ciudadanos deben ser respetados.

Este espacio intangible también se manifiesta en las relaciones sociales que se generan dentro del movimiento y hacia la comunidad en general. A través de sus acciones directas y manifestaciones performativas, el colectivo ciclista fomenta una comunidad de resistencia que comparte no solo la preocupación por la movilidad, sino también un sentido de pertenencia colectiva al espacio urbano.

Estas interacciones sociales crean lazos de solidaridad y participación activa, donde el espacio público se re-imagina como un lugar de encuentro, intercambio y construcción de identidad común. Así, los ciclistas contribuyen a la producción de



un espacio social que desafía las lógicas de fragmentación y exclusión características de las ciudades contemporáneas.

En este sentido, el movimiento ciclista de Toluca produce tanto un espacio físico transformado como un espacio simbólico en el que se disputa el significado de la ciudad misma. La producción del espacio tangible —como la creación de ciclovías o la reapropiación temporal de calles durante manifestaciones— es inseparable de la producción del espacio intangible, donde las percepciones, valores y relaciones sociales se modifican para generar nuevas formas de habitar y pensar la ciudad. Estos dos procesos son complementarios: mientras los ciclistas luchan por la infraestructura física, también están reimaginando la ciudad como un espacio compartido, inclusivo y equitativo para todos.

La producción del espacio intangible es particularmente importante en movimientos de pequeña escala como el de Toluca, donde la capacidad de agencia no siempre puede transformar el entorno físico de manera inmediata. En estos casos, la creación de un imaginario colectivo en torno al uso de la bicicleta y la movilidad sustentable puede tener un impacto profundo en cómo se percibe el espacio urbano.

A medida que más personas adoptan la bicicleta y participan en las actividades del movimiento, se va construyendo un cambio cultural que cuestiona las prioridades tradicionales de la planificación urbana. Este cambio en el imaginario es un paso crucial hacia la transformación tangible del espacio, ya que prepara el terreno para que las demandas del movimiento ciclista sean reconocidas y eventualmente implementadas.

En definitiva, el Derecho a la Ciudad para el movimiento ciclista de Toluca implica una doble dimensión: la producción del espacio tangible, donde se lucha por la infraestructura y la redistribución física del espacio, y la producción del espacio intangible, que abarca las transformaciones simbólicas, culturales y sociales que hacen posible una ciudad más equitativa.

Ambas dimensiones están entrelazadas y son esenciales para que el movimiento avance en su objetivo de construir una ciudad donde la movilidad sustentable y el



acceso equitativo al espacio público sean una realidad para todos. A través de la esperanza que representa este derecho, el movimiento ciclista convierte su lucha en una resistencia activa contra los modelos urbanos desiguales, demostrando que, incluso desde una escala pequeña, es posible generar impactos tangibles e intangibles que transformen profundamente la ciudad y sus dinámicas sociales.

La producción del espacio utópico por parte del movimiento ciclista de Toluca no debe entenderse como un idealismo inalcanzable, sino como un objetivo concreto que guía sus acciones y sus estrategias de transformación urbana.

Este concepto de espacio utópico, inspirado en la obra de Henri Lefebvre y su idea del Derecho a la Ciudad, no se limita a la fantasía de una ciudad perfecta, sino que se enraíza en la posibilidad real de crear un entorno urbano más justo, equitativo y accesible. Para los ciclistas de Toluca, esta utopía se traduce en una serie de acciones y reivindicaciones que buscan modificar tanto la infraestructura física como los imaginarios colectivos sobre el uso del espacio urbano.

En el contexto del movimiento ciclista, la producción del espacio utópico implica la creación de una ciudad en la que los derechos de todos sus habitantes especialmente los más vulnerables sean respetados, y donde la movilidad no esté dominada por el automóvil, sino por un sistema inclusivo que priorice el transporte no motorizado, como la bicicleta.

Este espacio utópico no es una visión abstracta o lejana, sino una meta concreta y alcanzable a través de cambios progresivos en la infraestructura, la política urbana y las prácticas cotidianas de la ciudadanía. El movimiento ciclista no se limita a imaginar una ciudad mejor; está trabajando activamente para construirla mediante sus acciones directas, manifestaciones performativas y estrategias de comunicación.

La materialización de este espacio utópico comienza con la reconfiguración del espacio tangible, es decir, la infraestructura urbana. Los ciclistas de Toluca luchan por la creación de ciclovías, estacionamientos seguros para bicicletas, calles



peatonales y zonas de tránsito calmado, que no solo beneficien a quienes usan la bicicleta, sino que promuevan una ciudad más inclusiva para todos sus habitantes.

Estas demandas de infraestructura están diseñadas para romper con el modelo desigual de ciudad, en el que gran parte del espacio público está reservado para los automóviles, creando exclusiones y barreras para quienes optan por modos de transporte más ecológicos y accesibles. En este sentido, el espacio utópico es tangible, ya que tiene un impacto directo en la distribución física del entorno urbano y en cómo se vive y transita en él.

No obstante, la utopía también tiene una dimensión intangible, ligada a los imaginarios sociales que el movimiento ciclista de Toluca busca transformar. Este espacio utópico intangible se refiere a la producción de nuevas formas de entender y habitar la ciudad, donde la bicicleta no sea vista como un medio de transporte marginal, sino como un elemento central de la vida urbana

. A través de sus acciones performativas, como las bicicletadas masivas o la instalación de bicicletas blancas en memoria de ciclistas fallecidos, el movimiento ciclista reconfigura el espacio simbólico de la ciudad, creando conciencia sobre la necesidad de un cambio en las prioridades urbanas.

Esta revalorización de la bicicleta es fundamental para la producción de un espacio utópico, ya que no solo transforma la infraestructura, sino también la manera en que los ciudadanos se relacionan con su entorno y entre ellos.

La producción del espacio utópico por parte del movimiento ciclista de Toluca también implica una crítica directa a las estructuras de poder que controlan la planificación urbana. El espacio utópico que persiguen los ciclistas no es neutral; es un espacio que cuestiona las lógicas mercantilistas que tienden a privilegiar a ciertos sectores de la sociedad, como los propietarios de automóviles y los desarrolladores inmobiliarios.

En contraste, los ciclistas proponen una ciudad que sea más democrática, en la que el espacio público sea visto como un bien común, accesible a todos los ciudadanos



independientemente de su nivel socioeconómico o sus medios de transporte. Esta visión de ciudad es, en última instancia, un proyecto de justicia urbana que se concreta a través de las acciones cotidianas y la capacidad de agencia de los colectivos ciclistas.

A diferencia de una utopía inalcanzable, el espacio utópico del movimiento ciclista es posible y necesario. Es un espacio que se va construyendo progresivamente a través de cada intervención, cada protesta, cada ciclovía ganada y cada ciudadano concienciado sobre los beneficios de una movilidad sustentable.

A pesar de las limitaciones de un movimiento de pequeña escala, el enfoque del movimiento ciclista hacia la producción del espacio utópico demuestra que es posible crear cambios estructurales a partir de la resistencia colectiva y la intervención en las políticas públicas. Este espacio utópico no es una idea estática, sino un proceso dinámico de transformación que responde a las realidades de la ciudad y a las aspiraciones de sus habitantes.

El Derecho a la Ciudad, por tanto, se materializa en la producción de este espacio utópico, que va más allá de la simple redistribución de la infraestructura urbana. El espacio utópico que persigue el movimiento ciclista de Toluca es tanto un objetivo concreto como un proceso de cambio continuo, donde la ciudad se re-imagina y se reconstruye constantemente en función de los principios de justicia social, equidad y sostenibilidad.

Cada acción del movimiento ciclista, desde sus manifestaciones en las calles hasta la participación en el diseño de políticas públicas, contribuye a esta utopía concreta, que no es un ideal lejano, sino una realidad emergente que tiene el potencial de transformar no solo el espacio físico, sino también la vida cotidiana de la ciudad.

En resumen, el movimiento ciclista de Toluca no concibe el espacio utópico como una fantasía inalcanzable, sino como una meta concreta que se construye a través de la acción colectiva, la transformación del espacio tangible e intangible, y la creación de nuevas formas de relación social en el entorno urbano. Esta utopía es un proyecto en curso, donde la ciudad se moldea para ser más inclusiva, equitativa



y accesible, demostrando que la producción de un espacio utópico es posible incluso desde la resistencia de un movimiento de pequeña escala.

5.3 Consideraciones de cierre

El movimiento ciclista de Toluca desde una perspectiva que lo entiende como un sistema autogestivo, influenciado por el derecho a la ciudad y la producción del espacio. En el contexto urbano contemporáneo, el resurgimiento del interés por la movilidad sostenible y la búsqueda de alternativas al transporte motorizado han propiciado un renovado protagonismo de las colectividades que abanderan el uso de la bicicleta tanto como medio de transporte como estilo de vida.

El Análisis desde la teoría de David Harvey sobre el derecho a la ciudad, que postula que los ciudadanos deben tener la capacidad de participar activamente en la creación y remodelación de sus entornos urbanos. Los ciclistas en Toluca, al organizarse y reclamar su espacio en la ciudad, están ejerciendo este derecho de manera tangible.

El derecho a la ciudad, concebido por Harvey como una perspectiva de acción y crítica en la que los ciudadanos participan en la construcción y remodelación de sus entornos urbanos, encuentra en el movimiento ciclista un vehículo de reivindicación y acción. A través de la ocupación del espacio público y la demanda de infraestructuras adecuadas, los ciclistas articulan su lucha por una ciudad inclusiva, segura y atenta con el medio ambiente. Este proceso de reivindicación se manifiesta en la exigencia de ciclovías, zonas seguras y políticas públicas que promuevan el uso de la bicicleta. Al hacerlo, los ciclistas de Toluca no solo están transformando físicamente el espacio urbano, sino también cuestionando y alterando las estructuras de poder y las prioridades de la planificación urbana, promoviendo una ciudad más equitativa y democrática.

Asimismo, la producción del espacio, entendida como el proceso mediante el cual se crean, organizan y transforman los entornos urbanos, se ve profundamente influida por la presencia y las demandas del movimiento ciclista. La configuración



de calles, la distribución del espacio público y la planificación urbana son aspectos que adquieren una nueva dimensión ante la presión ejercida por los ciclistas y sus organizaciones.

Desde la perspectiva de Harvey, estos procesos de transformación del espacio urbano reflejan una lucha constante por el control y la apropiación del espacio, donde el movimiento ciclista de Toluca emerge como un actor clave en la promoción de un modelo de movilidad más sostenible y equitativo. El movimiento ciclista de Toluca se erige como un actor crucial en la producción del espacio urbano, dado que sus acciones y demandas influyen directamente en la manera en que se configura y se utiliza la ciudad.

Los ciclistas de Toluca, mediante su organización y movilización, desafían las dinámicas tradicionales de planificación urbana que han priorizado la infraestructura para automóviles. La demanda por ciclovías seguras, estacionamientos para bicicletas y una mejor señalización, entre otras infraestructuras, no solo busca mejorar las condiciones para el ciclismo urbano, sino que también pretende redistribuir el espacio público de manera más equitativa.

Al presionar por estos cambios, el movimiento ciclista está reconfigurando físicamente el entorno urbano y alterando las relaciones de poder que tradicionalmente han favorecido a los automovilistas. Este proceso de producción del espacio incluye la ocupación de calles durante marchas y eventos ciclistas, que simboliza la reivindicación de un espacio urbano más inclusivo y accesible.

Además, la influencia del movimiento ciclista en la producción del espacio va más allá de las modificaciones físicas del entorno urbano. Este movimiento también transforma las percepciones y actitudes hacia la movilidad urbana y el uso del espacio público. Al visibilizar los beneficios de la bicicleta como medio de transporte sostenible y saludable, los ciclistas de Toluca promueven un cambio cultural que valora más la sostenibilidad y la equidad en la ciudad. Esta transformación cultural es esencial para la producción del espacio, ya que redefine qué prácticas y modos de vida son deseables y legítimos en el contexto urbano contemporáneo.



En resumen, el movimiento ciclista de Toluca, desde la perspectiva de la producción del espacio, emerge como un agente de cambio que no solo reconfigura el espacio físico de la ciudad, sino que también impulsa una transformación profunda en las relaciones sociales y culturales que sustentan la vida urbana.

En el contexto del movimiento ciclista de Toluca, las estrategias organizativas desplegadas por sus integrantes revelan un enfoque centrado en la transformación de las condiciones para las y los ciclistas, a partir de una lógica que articula el derecho a la ciudad y la producción del espacio urbano.

Dichas estrategias responden tanto a la necesidad de visibilizar al ciclismo como una alternativa de transporte legítima, como a la reivindicación de un espacio público más inclusivo y accesible.

Una de las principales estrategias que el movimiento ha desarrollado es la promoción del uso cotidiano de la bicicleta como medio de transporte. A través de diversas acciones, se busca desmarcar la bicicleta de su percepción tradicional como un recurso meramente recreativo, para posicionarla como una herramienta central en la movilidad diaria.

Este proceso implica una resignificación del espacio urbano, donde el ciclista reclama su derecho a desplazarse de forma segura y eficiente, apropiándose de las calles de Toluca como un espacio legítimo de circulación. En este sentido, la bicicleta se convierte en un medio para acceder y ejercer el derecho a la ciudad, entendida como un espacio compartido y producido por todos sus habitantes.

En términos de incidencia política, el movimiento ha dirigido sus esfuerzos hacia la exigencia de mejoras en la infraestructura vial. Los ciclistas han planteado demandas claras a las autoridades locales en torno a la construcción de carriles exclusivos para bicicletas, la implementación de señalización adecuada y la adopción de medidas que garanticen su seguridad en el tránsito diario.



Esta estrategia no solo busca transformar la infraestructura física de la ciudad, sino también impactar en la configuración del espacio urbano, en tanto se proyecta un modelo de ciudad donde el transporte no motorizado tenga un lugar preponderante.

Esta reivindicación de espacios seguros para los ciclistas también se vincula con una crítica más amplia a la organización espacial de Toluca, que históricamente ha favorecido la circulación de vehículos automotores.

Otra táctica clave del movimiento es la participación activa en eventos comunitarios, como los paseos masivos en bicicleta, festivales y actividades de concientización. Estos eventos, además de fortalecer la cohesión interna del movimiento, funcionan como espacios de visibilización pública donde se reafirma la presencia de los ciclistas en el espacio urbano.

En el marco de estas acciones, se genera una reconfiguración temporal del uso de las calles, donde los ciclistas se apropian del espacio físico y simbólico, visibilizando así sus demandas y derechos. Esta apropiación temporal del espacio urbano refuerza la noción de que la ciudad debe ser un espacio inclusivo y accesible para todos.

Asimismo, el movimiento ciclista de Toluca ha integrado la conciencia ambiental como uno de sus pilares ideológicos, enmarcando sus acciones dentro de un discurso de sostenibilidad. Este enfoque subraya el rol del ciclismo como una práctica que contribuye a la reducción de emisiones contaminantes y a la promoción de un entorno urbano más saludable.

En este sentido, los ciclistas se posicionan no solo como usuarios del espacio, sino como agentes activos en la construcción de una ciudad más ecológica y sustentable, lo que refuerza la conexión entre el derecho a la ciudad y la necesidad de repensar el espacio urbano en términos ambientales.

Por otro lado, el movimiento ha desplegado campañas de defensa de los derechos de los ciclistas, que incluyen esfuerzos de sensibilización dirigidos a los conductores y al público en general.



Las campañas buscan transformar la cultura urbana para que los ciclistas sean reconocidos y respetados en las vías públicas. Es una estrategia, que articula la defensa de los derechos con la producción de un espacio vial más equitativo, se inscribe en una lucha por el reconocimiento de los ciclistas como actores legítimos en el diseño y uso del espacio urbano.

El uso de tecnología y redes sociales ha sido otro elemento organizativo clave dentro del movimiento ciclista. A través de aplicaciones móviles y plataformas digitales, los ciclistas han logrado coordinar eventos, compartir rutas seguras y mantenerse conectados.

Su uso no solo facilita la organización de actividades, sino que también refuerza la cohesión interna del movimiento, permitiendo una movilización rápida y eficiente. Además, la conectividad digital ha permitido que los ciclistas compartan experiencias y visiones sobre cómo debe producirse el espacio urbano, fortaleciendo así su capacidad de incidir en el diseño de la ciudad.

En cuanto a la resistencia a la dependencia del automóvil, el movimiento ciclista se posiciona en contra de la planificación urbana que prioriza el uso del coche. Los ciclistas abogan por la diversificación de las opciones de transporte y por una planificación que integre el ciclismo como una alternativa viable y central.

Esta resistencia no es solo una crítica a la infraestructura actual, sino una demanda por una reorganización profunda del espacio urbano, donde las calles sean compartidas y no monopolizadas por los automóviles. Esta crítica se alinea con la idea de que el derecho a la ciudad incluye la posibilidad de desplazarse de manera sostenible y equitativa.

Finalmente, aunque existe una falta de coordinación entre los distintos colectivos ciclistas, especialmente entre aquellos con enfoques recreativos y reivindicativos, esta diversidad interna refleja las múltiples formas en que el movimiento busca producir el espacio urbano. Si bien los colectivos recreativos suelen centrarse en actividades lúdicas, los grupos más reivindicativos están orientados hacia la



promoción de un ciclismo cotidiano y utilitario, lo que subraya las diversas formas en que se concibe y produce el espacio urbano.

Las estrategias organizativas del movimiento ciclista de Toluca están orientadas no solo a mejorar las condiciones físicas y normativas para los ciclistas, sino también a reconfigurar el espacio urbano desde una perspectiva que aboga por el derecho a la ciudad y la producción de un espacio inclusivo y sostenible.

Estas acciones colectivas están transformando el modo en que los habitantes de Toluca se apropian y utilizan el espacio urbano, promoviendo una ciudad más accesible, equitativa y en armonía con el medio ambiente.



Consideraciones finales



Consideraciones finales

Este trabajo busca abonar a la comprensión de la organización social que busca incidir espacial y políticamente en el diseño de la ciudad, trata de dar cuenta empíricamente de los procesos y conexiones que componen a estas organizaciones, desde un enfoque etnográfico crítico sustentado en la corriente neo-marxista del derecho a la ciudad y la producción del espacio.

A continuación, se exponen las potencialidades y limitaciones de este trabajo, se centra en el aporte metodológico y los posibles sesgos que el trabajo tiene, la intención es reflexionar sobre el trabajo, así como de los alcances que puede tener.

Potencialidades

Los estudios que integran enfoques cualitativos y participativos, como la etnografía, el mapeo de actores, la observación participante y las fotos narrativas, poseen un elevado potencial analítico para la comprensión de fenómenos sociales complejos. Este tipo de aproximaciones permite explorar en profundidad las dinámicas relacionales, simbólicas y estructurales que configuran las prácticas colectivas, ofreciendo una perspectiva rica y matizada que difícilmente se logra con metodologías exclusivamente cuantitativas o distantes del contexto vivido.

En primer lugar, estos enfoques facilitan el análisis contextualizado de los fenómenos sociales. Al enfocarse en las interacciones directas con los actores y en las narrativas que construyen en su cotidianidad, estos estudios capturan las particularidades culturales, históricas y espaciales de cada caso. Esto permite no solo comprender los hechos observados, sino también situarlos dentro de marcos más amplios que conectan lo local con lo global, lo estructural con lo experiencial, y lo simbólico con lo material.

El empleo de métodos como la foto narrativas y la observación participante refuerza el análisis al incorporar la dimensión emocional y subjetiva de las experiencias humanas. Estas herramientas visibilizan cómo los actores sociales perciben,



interpretan y resignifican su entorno, lo que resulta especialmente valioso en el estudio de movimientos sociales, donde la identidad colectiva, las emociones y las representaciones culturales desempeñan un papel central en la movilización y el sostenimiento de la acción colectiva.

Además, la combinación de metodologías permite articular diferentes escalas de análisis, desde la micropolítica de las interacciones sociales hasta las configuraciones macroestructurales. Por ejemplo, el mapeo de actores revela redes de poder, alianzas y conflictos, mientras que la etnografía y la observación participante profundizan en las prácticas y significados cotidianos. Esto fomenta una visión integrada y relacional, que es fundamental para comprender fenómenos como los movimientos sociales urbanos, donde confluyen dinámicas estructurales, culturales y espaciales.

Otro aspecto clave es la capacidad de estos enfoques para generar conocimiento transformador. Al involucrar a los actores sociales en el proceso de investigación, estas metodologías no solo documentan y analizan, sino que también potencian la agencia de los participantes al validar sus voces y experiencias. Esto puede traducirse en un impacto más significativo en términos de incidencia social y política, ya que los hallazgos emergen de un diálogo constante entre investigador y comunidad.

El enfoque cualitativo-participativo es particularmente adecuado para abordar fenómenos emergentes o poco explorados, como las formas contemporáneas de resistencia urbana o la producción social del espacio. Al no depender de marcos teóricos rígidos o categorías predefinidas, estos estudios tienen la flexibilidad de adaptarse a las realidades dinámicas del campo, identificando patrones, tensiones y posibilidades que podrían pasar desapercibidas en otros enfoques.

En conclusión, el potencial analítico de este tipo de estudios radica en su capacidad para capturar la complejidad y multidimensionalidad de los fenómenos sociales, integrando perspectivas diversas y situadas. Esta riqueza analítica no solo



contribuye al avance del conocimiento académico, sino que también ofrece herramientas valiosas para la reflexión crítica y la transformación social.

El abordaje teórico del derecho a la ciudad y la producción del espacio en estudios cualitativos sobre movimientos sociales urbanos presenta numerosas potencialidades analíticas, al ofrecer un marco conceptual robusto para comprender las dinámicas de transformación urbana, las luchas por la justicia espacial y las formas en que los actores colectivos reinterpretan y reconfiguran el entorno urbano. Estas perspectivas no solo enriquecen la interpretación de los fenómenos urbanos, sino que también generan herramientas críticas para cuestionar las desigualdades estructurales y las dinámicas de exclusión en las ciudades contemporáneas.

En primer lugar, el enfoque del derecho a la ciudad, desarrollado por Henri Lefebvre (2013) y David Harvey (2012), permite analizar las luchas urbanas como reivindicaciones políticas y sociales que van más allá del acceso material a bienes y servicios. Este marco conceptual destaca cómo los movimientos sociales urbanos exigen no solo condiciones de vida dignas, sino también la posibilidad de participar activamente en la configuración y uso del espacio urbano. En este sentido, el derecho a la ciudad amplía la mirada hacia las demandas simbólicas y políticas que subyacen en estas luchas, como el reconocimiento de identidades colectivas, la apropiación de espacios públicos y la democratización de los procesos urbanos.

Por otro lado, la perspectiva de la producción del espacio, también de Lefebvre, proporciona un marco analítico para comprender cómo el espacio urbano no es solo un escenario pasivo, sino una construcción social activa donde convergen prácticas, representaciones y relaciones de poder. Este enfoque resulta especialmente valioso en estudios cualitativos, ya que permite examinar cómo los movimientos sociales desafían las lógicas hegemónicas de producción espacial, como las relacionadas con el capital inmobiliario, el urbanismo excluyente o la privatización del espacio público. Al integrar esta perspectiva, los estudios pueden analizar cómo las prácticas de los movimientos sociales generan contra espacios que cuestionan y resignifican el orden establecido.



Una de las principales potencialidades de este abordaje teórico es su capacidad para articular lo estructural con lo experiencial. Mientras que el derecho a la ciudad enfatiza las reivindicaciones colectivas y las dimensiones normativas de la justicia urbana, la producción del espacio permite explorar cómo estas demandas se materializan en prácticas concretas, configurando nuevas formas de habitar, organizar y percibir el entorno urbano.

Este enfoque dual facilita la comprensión de las dinámicas locales de resistencia y transformación en relación con procesos estructurales más amplios, como la globalización, la gentrificación o la mercantilización del espacio.

Además, estos marcos teóricos proporcionan herramientas para analizar la dimensión simbólica y cultural de los movimientos sociales urbanos. El derecho a la ciudad incluye aspectos como el derecho a la identidad y la expresión cultural, mientras que la producción del espacio considera cómo las representaciones sociales y las narrativas colectivas influyen en la configuración del espacio urbano. Esto es particularmente relevante en estudios cualitativos que utilizan herramientas como las fotos narrativas, las cuales visibilizan las percepciones y experiencias de los actores en relación con el espacio.

Por ello, el abordaje del derecho a la ciudad y la producción del espacio tiene un potencial transformador, ya que no solo analiza las desigualdades y exclusiones urbanas, sino que también propone alternativas basadas en la participación ciudadana, la equidad y la apropiación democrática del espacio urbano. Este enfoque permite que los estudios cualitativos trasciendan el análisis descriptivo y contribuyan a la formulación de políticas públicas y prácticas sociales orientadas hacia ciudades más inclusivas y justas.

El integrar el derecho a la ciudad y la producción del espacio en este tipo de estudios cualitativos amplía su capacidad para analizar fenómenos urbanos desde una perspectiva crítica, relacional y orientada hacia la transformación social. Estas perspectivas permiten no solo entender, sino también cuestionar y re-imaginar la ciudad como un espacio colectivo, inclusivo y dinámico.



Limitaciones

Los estudios que emplean enfoques cualitativos y participativos como la etnografía, el mapeo de actores, la observación participante y las foto-narrativas presentan diversas limitaciones que deben ser consideradas tanto en el diseño metodológico como en la interpretación de los hallazgos. Estas limitaciones surgen principalmente de las características intrínsecas de las metodologías empleadas, así como de los contextos sociales y políticos en los que se desarrollan.

Una primera limitación radica en la subjetividad inherente a los métodos cualitativos. Tanto la etnografía como las fotonarrativas se basan en interpretaciones del investigador y de los participantes, lo que puede introducir sesgos en la recolección y análisis de los datos. Si bien esta subjetividad enriquece el estudio al capturar perspectivas diversas, también requiere un manejo riguroso para garantizar que las conclusiones sean lo más representativas y fundamentadas posible.

En segundo lugar, este tipo de estudios suelen enfrentarse a desafíos relacionados con el acceso y la confianza de los actores sociales. La construcción de relaciones de confianza con los participantes puede demandar tiempo y esfuerzo, y no siempre es garantizable, especialmente en contextos donde prevalecen dinámicas de conflicto o desconfianza hacia el investigador. Además, algunos actores clave podrían estar ausentes o no desear colaborar, lo que puede limitar la comprensión integral del fenómeno.

Otra limitación importante es la dificultad para generalizar los resultados. Los métodos cualitativos y participativos suelen centrarse en contextos específicos, por lo que los hallazgos no siempre son extrapolables a otras realidades. Si bien estos enfoques permiten profundizar en el análisis de casos concretos, su capacidad para ofrecer explicaciones amplias o patrones generalizables es limitada, lo que puede ser un desafío si se busca influir en políticas públicas o debates a nivel más amplio.

Asimismo, el uso de metodologías como la observación participante o las fotos narrativas puede generar tensiones éticas, especialmente en cuanto a la



representación y privacidad de los participantes. La captura de imágenes o relatos puede exponerse a interpretaciones fuera del control de los actores involucrados, lo que subraya la importancia de establecer acuerdos claros y respetar los límites establecidos por los participantes.

Por último, este tipo de estudios puede verse condicionado por limitaciones prácticas, como el tiempo y los recursos necesarios para llevar a cabo investigaciones prolongadas en campo, especialmente cuando se utilizan múltiples métodos que requieren habilidades específicas. Estas exigencias pueden restringir la escala del estudio o la profundidad del análisis, dependiendo de las condiciones en las que se realice la investigación.

En síntesis, aunque los estudios cualitativos y participativos son herramientas poderosas para comprender fenómenos sociales complejos, es fundamental reconocer y abordar sus limitaciones con estrategias que minimicen los sesgos, maximicen la validez de los datos y respeten las dinámicas éticas y contextuales del campo de estudio.

Por último, una de las limitaciones de este trabajo se ubica en el uso de autores clásicos, si bien por el gran alcance analítico que proponen las obras de Lefebvre, Harvey y Castells, el centrarse únicamente en estas perspectivas pueden dejar de lado otras categorías que posiblemente complementen el análisis, así mismo la falta de bibliografía en contextos latinoamericanos quizás se pueda ver como un sesgo en el abordaje.

A pesar de ello, se considera que revisar la literatura considerada clásica sobre el derecho a la ciudad y la producción del espacio permite abrir el panorama de perspectivas que en últimos años han tenido un regreso a su uso en el mundo académico.



Referencias bibliográficas



Referencias Bibliográficas

- Alvarado, J. (2017). *Habitabilidad urbana y movilidad peatonal en el espacio público del centro histórico de Toluca* (Tesis doctoral). Universidad Autónoma del Estado de México: Toluca, MX.
- Aragón, M, y Castañeda L. (2021). El Cicloactivismo como dispositivo de participación y movilización juvenil ciudadana en la ciudad de Bogotá D.C. Aportes a la caracterización de un fenómeno emergente. *Cambios Y Permanencias*, 12(2), 672–718. Recuperado de <https://revistas.uis.edu.co/index.php/revistacyp/article/view/12850>
- Arimón, L. (2013) Ciudad real en movimiento un estudio sobre el fenómeno de la masa crítica ciclista en ciudad real y sus implicancias en la mirada acerca del espacio público urbano. Tesis de maestría para obtener el grado de máster en Antropología Aplicada, Universidad de Castilla, La Mancha. España.
- Barria, J. (2014) Prácticas del malestar y recuperación de la duración. Acerca de la cicletada del primer martes de cada mes en *Boletín Onteaiken* (9). Argentina.
- Benjamín, W. (2008) Los Pasajes, 3º edición, AKAL, España.
- Brau, L. (2018) La ciudad del coche en *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, I (23), España.
- Brito et al. (2021) *Índice de desigualdad urbana*. WRI, Ciudad de México, México. Recuperado de: <https://wrimexico.org/publication/indice-de-desigualdad-urbana>
- Borja, J. (1975) Ediciones Siap-Planteos , Ediciones Nueva Visión, 1975, Barcelona, España
- Borja, J. (2003). *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona, España: Electa.



- Carneiro, A. y Díaz, A. (2018). *Avances de las ciencias de la educación y del desarrollo*, Asociación Española de Psicología Conductual, España.
- Carrión. y Dammert, E. (2019) *Derecho a la ciudad: una evocación de las transformaciones urbanas en América Latina*. FLACSO, Ecuador.
- Castells. M. (1983) *La Cuestión urbana*. Madrid, España: Siglo XXI
- Castells, M. (1986) *La ciudad y las masas: sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid, España: Alianza.
- COESPO (2021). *Población y Dinámicas Urbanas*, Toluca, México: COESPO
- De la Garza, E. (2011). *¿Hacia Dónde va la Teoría Social?* En Tratado Latinoamericano de Sociología, Barcelona: Anthropos. Recuperado de: <http://www2.izt.uam.mx/sotraem/bibliotercer/TeoSocial.pdf>
- Díaz, M. (2016) La bicicleta en la movilidad cotidiana: experiencias de mujeres que habitan la Ciudad de México en *Revista Transporte y Territorio /16 (2017) ISSN 1852-7175*
- Diz, C. 2016) Objetos tirados, objetos sagrados, reapropiación tecnológica de la bicicleta. en revista de Antropología Experimental no. 16 (1), 147-165, Universidad de Jaén, España.
- Durkheim, É. (1973). *De la división del trabajo social*. Schapire editor. Buenos Aires Argentina.
- Fernández, L. (2019). Los desafíos del México urbano. *Economía UNAM*, 16(46), 183-195. DOI: <https://doi.org/10.22201/fe.24488143e.2019.46.444>
- Figuroa, M. y Enrique Figuroa-Luque (2021). *La ciudad como sistema complejo en un paisaje de incertidumbre*. Editorial Universidad de Sevilla, España.
- Galindo, L., Heres, D. y Sánchez, L. (2006) Tráfico inducido en México: contribuciones al debate e implicaciones de política pública En revista *Estudios Demográficos y*



Urbanos, vol. 21, núm. 1, enero-abril, 2006, pp. 123-157, El Colegio de México, México.

Garnier, J. (2012) El derecho a la ciudad desde Henri Lefebvre hasta David Harvey, entre teorizaciones y realización en *Ciudades*, Instituto Universitario de Urbanística, Valladolid, España.

Giddens, Anthony. La estructura de clases en las sociedades avanzadas, Alianza Editorial, Madrid, 1976

Giobellina, B. (2015). Los movimientos sociales sí diseñan el territorio. Proceso de autoorganización en el área metropolitana de Valencia. En *Irrigation, Society and Landscape. Tribute to Tom F. Glick*. Editorial Universitat Politècnica de València. 988-1014. Recuperado de: <https://doi.org/10.4995/ISL2014.2014.206>

González, J. (2020) *Estrategias de viajes de los sujetos sociales en la movilidad obligada de la Zona Metropolitana del Valle de Toluca*. Tesis de maestría para obtener el grado de maestro en estudios de la ciudad, Universidad Autónoma del Estado de México.

Gravano, A. (2021). Derivas teóricas de lo urbano. Para una visión crítica, en revista *Bitácora Urbano Territorial*, vol. 31, núm. 3, pp. 171-183, 2021. Universidad Nacional de Colombia. DOI: <https://doi.org/10.15446/bitacora.v31n3.87499>

Harvey, D. (2008) Derecho a la Ciudad en *New Left Review*, 53 Sept/Oct. Reino Unido. Recuperado de: <https://newleftreview.org/issues/ii53/articles/david-harvey-the-right-to-the-city>

Harvey, D. (2013) *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Akal, España

Pino, R. (2018) movilidad no motorizada: delineando contornos conceptuales e históricos en Revista CIUDADES 119, julio-septiembre de 2018, Puebla, México



- IMT (2011). *Informe de Urbanización y motorización en México* (Nro. 362). Gobierno de México. México.
- IMCO (2022) Índice de Competitividad Urbana, IMCO, México. Recuperado de: <https://imco.org.mx/indices/indice-de-competitividad-urbana-2022/>
- INEGI (2022). Mapa interactivo de accidentes viales, INEGI. Recuperado en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/#Mapas>
- ITDP (2020). Ranking de Ciclociudades, ITDP, México. Recuperado de: <https://ciclociudades.s3.us-west-2.amazonaws.com/Ranking2020.pdf>
- Jiménez, C. (2007). Acción colectiva y movimientos sociales. Nuevos enfoques teóricos y metodológicos. XXVI Congreso de la Asociación Latinoamericana de Sociología. Asociación Latinoamericana de Sociología, Guadalajara.
- Kempton, R. (2015) *La revuelta anarquista de Ámsterdam*, Enclave ediciones, España.
- Koszowski, C., et al (2019). *Active mobility: bringing together transport planning, urban planning and public health*. En Müller, B. y Meyer, G. (Eds). *Towards User -Centric Transport in Europe*. Switzerland: Springer.
- Kerbosch, R. (Director). (1972). *Children living in the Amsterdam neighbourhood De Pijp fight for a play street without cars in 1972* [Documental, video online]. Dutch national TV. Recuperado de: <https://bicycledutch.wordpress.com/2013/12/12/amsterdam-children-fighting-cars-in-1972/>
- Kuri, P. (2013) Las disputas por la ciudad, espacio social y espacio público en contextos urbanos de Latinoamérica y Europa. Instituto de Estudios Sociales, Porrúa. México.
- Lefebvre, H. (2013) *La Producción del Espacio*. Capitán Swing. España.
- Lefebvre, H. (2014) *Pensamiento marxista y ciudad*. Ediciones Coyoacán. México.



- Lefebvre, H. (2017) *El Derecho a la Ciudad*. Capitán Swing. España.
- Lomelí, C. (2015). *Movimientos sociales, democracia y Estado de derecho. Una mirada a la contribución de los movimientos sociales a la democratización del Estado de Derecho en revista TLA-MELAU (152)*, ISSS 1870-6916 Facultad de Derecho BUAP, México.
- Los Provos y los situacionistas (2021)*, Facultad de Humanidades y ciencias de la educación, Argentina. ISBN 957 950 34 0658 8 Recuperado de: <http://carpetashistoria.fahce.unlp.edu.ar/carpeta-3/notas/el-68/los-provos-y-los-situacionistas>
- López, L. (2022) Pedalear en la red: Bicicleta, ciudad y movimiento social en *Revista de Antropología Experimental n° 16*, 2016. Universidad de Jaén (España) ISSN: 1578-4282
- Melucci, A. (1999) *Acción colectiva, vida cotidiana y democracia*. El Colegio de México, México.
- Miranda, R. (2022). ¿Cuántos accidentes viales se registraron durante abril en el valle de Toluca?, *El sol de Toluca*. <https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/cuantos-accidentes-viales-se-registraron-durante-abril-en-el-valle-de-toluca-8270869.html>
- Moctezuma, P. (1984). El movimiento urbano popular mexicano en *Nueva Antropología*, vol. VI, núm. 24, junio, 1984, pp. 62-87 Asociación Nueva Antropología A.C. Distrito Federal, México
- Moya, J. (2002). Análisis de datos cualitativos en el enfoque etnográfico en libro de Medina (2006) *Deseo de cuidar y voluntad de poder. La enseñanza de la enfermería*. Barcelona. Publicaciones de la universidad de Barcelona



- Niunamuerteval (2020). *Informe de Peatones y Ciclistas fallecidos en México*, Niunamuerteval, México
- ONU-Hábitat III (2015). *Temas Habitat III. 19 -Transporte y movilidad*. Nueva York: ONU-HABITAT III.
- ONU-Hábitat (2021). *La Nueva Agenda Urbana*, Organización de las Naciones Unidas.
- Perló, M., y Schteingart, M. (1984). Movimientos sociales urbanos en México: Algunas reflexiones en torno a la relación: procesos sociales urbanos: respuesta de los sectores populares. *Revista Mexicana de Sociología*, 46(4), 105–125.
<https://doi.org/10.2307/3540348>
- Perelman, M. y Di Virgilio M. (2022) Introducción en M. Perelman y Di Virgilio, M. (coord.), *Desigualdades urbanas en tiempos de crisis*. FLACSO. Buenos Aires, Argentina.
- Ramírez, J. (1984). Los movimientos sociales urbanos en México: elementos para una caracterización en *revista Nueva Antropología*, VI (24),21-34. ISSN: 0185-0636.
Recuperado de: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=15902403>
- Ramos, F. (2020). *Democratización del espacio público, prioridad en la propuesta para crear FOMOCyT*, *El Sol de Toluca*, 12 de mayo, Toluca, Organización Editorial Mexicana, Local, recuperado de:
<https://www.elsoldetoluca.com.mx/local/democratizacion-del-espacio-publico-prioridad-en-la-propuesta-para-crear-fomocyt-colectivo-6068922.html>
- Rawls, J. (2003). *Teoría de la justicia*, Fondo de Cultura Económica, México.
- Strauss, A. y Corbin, J. (2002). Bases de la investigación cualitativa: técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundada. Editorial Universidad de Antioquia. Medellín, Colombia.
- Touraine, A. (1990). *América Latina Política y Sociedad* Editorial Espasa, Madrid, España.



- Touraine, A. (2006). Los movimientos sociales. En *Revista Colombiana de Sociología* N.º 27. pp. 255-278.
- Ullán, F. (2016). *Teorías sociológicas de los movimientos sociales*, Editorial Catarata. Madrid, España.
- Vela, C. (2020) *Ciclismo y Capitalismo*, Editorial Cambalache, Oviedo, España.
- Weber, M. (1987) *Economía y sociedad*, Fondo de Cultura Económica, México, 1987
- WRI México. (2018). *Agenda 2025: para el espacio público y la vida pública en México*, Recuperado de: https://wrimexico.org/sites/default/files/AGENDA2025%20EPVP%20MEXICO_V E.pdf



Anexos



Guía de Observación



1. Contexto Espacial y Temporal

- **Rutas y Trayectos:**

- ¿Cuáles son las rutas habituales que siguen los ciclistas?
- ¿Qué características tienen estos trayectos (calles principales, avenidas, ciclovías, etc.)?
- ¿Cómo influye el entorno urbano (infraestructura, señalización, tráfico) en la elección de rutas?

- **Horarios y Frecuencia:**

- ¿En qué momentos del día se organizan las salidas o eventos ciclistas?
- ¿Con qué frecuencia se reúnen los colectivos ciclistas para sus actividades?
- ¿Existen patrones específicos de movilidad según la hora, el día de la semana o eventos específicos?

2. Dinámicas de Grupo y Comunicación

- **Organización Interna:**

- ¿Cómo se estructuran los colectivos ciclistas? (roles, liderazgos, comités, etc.)
- ¿Qué estrategias utilizan para coordinar sus actividades y eventos?
- ¿Cómo se toman las decisiones dentro del grupo?

- **Medios de Comunicación:**

- ¿Qué herramientas o plataformas utilizan para comunicarse entre sí (grupos de WhatsApp, redes sociales, reuniones presenciales)?

2. ¿Cómo se difunden las convocatorias y mensajes importantes?

○



- ¿Qué mensajes predominan en la comunicación del colectivo?

3. Interacción con el Espacio Urbano

- **Uso del Espacio Público:**

- ¿Cómo se apropian los ciclistas del espacio urbano durante sus trayectos?
- ¿Qué estrategias utilizan para visibilizar su presencia en la ciudad?
- ¿Cómo interactúan con otros actores en el espacio público (peatones, conductores, autoridades)?

- **Conflictos y Negociaciones:**

- ¿Qué tipo de conflictos surgen durante los trayectos (con otros usuarios de la vía, con la policía, etc.)?
- ¿Cómo resuelven o negocian estos conflictos los ciclistas?
- ¿Qué tácticas emplean para protegerse y proteger su derecho al uso del espacio público?

4. Identidad y Reivindicación

- **Símbolos y Prácticas Culturales:**

- ¿Qué símbolos o elementos visuales utilizan para identificarse como colectivo (banderas, chalecos, insignias)?
- ¿Qué valores o ideales promueven a través de su actividad ciclista?
- ¿Cómo expresan su identidad colectiva durante los trayectos?

- **Movilización y Protesta:**

- ¿Qué estrategias utilizan para organizar acciones de protesta o reivindicación?
- ¿Cómo utilizan la movilidad como forma de resistencia o expresión política?



- ¿Qué impacto perciben que tienen sus acciones en la comunidad y en las políticas públicas?

5. Aspectos Sensoriales y Emocionales

- **Experiencia Corporal:**

- ¿Cómo describen los ciclistas su experiencia física y emocional durante los trayectos?
- ¿Qué sensaciones predominan en diferentes partes del recorrido (tranquilidad, peligro, emoción, etc.)?

- **Percepciones del Entorno:**

- ¿Cómo perciben los ciclistas el entorno urbano a medida que se desplazan?
- ¿Qué cambios notan en su percepción del espacio en movimiento versus cuando están detenidos?

6. Reflexiones del Observador

- **Análisis Reflexivo:**

- ¿Qué patrones o tendencias emergen en las estrategias de organización observadas?
- ¿Cómo influyen las dinámicas de movilidad en la cohesión del colectivo?
- ¿Qué aspectos del entorno urbano parecen influir más en la organización y práctica del movimiento ciclista?



