
ARTÍCULOS / ARTICLES

LA CIUDAD EN BICICLETA. OCUPACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO E HIGIENIZACIÓN SOCIAL EN MÉRIDA, MÉXICO

THE CITY BY BICYCLE. OCCUPATION OF PUBLIC SPACE AND SOCIAL SANITATION IN MERIDA, MEXICO

Miguel Lisbona Guillén¹

Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM)

Ricardo Sánchez Martín²

Universidad Ramón Llull

Recibido: 14 de junio de 2019; Aprobado: 13 de julio de 2020

Cómo citar este artículo / Citation: Lisbona Guillén, Miguel y Ricardo Sánchez Martín 2021. "La ciudad en bicicleta. Ocupación del espacio público e higienización social en Mérida, México". *Disparidades. Revista de Antropología* 76(1): e010. doi: <<https://doi.org/10.3989/dra.2021.010>>.

RESUMEN: Como ha ocurrido en otras ciudades del mundo, en Mérida (México) miembros de la sociedad civil han impulsado el uso de la bicicleta como forma de ocupación del espacio público a través de un recorrido semanal nocturno. Hacer más apto tal espacio para los habitantes, alejados del uso del vehículo, también ha propiciado distintas iniciativas políticas, incluso con la colaboración entre el grupo denominado CicloTurixes, promotor de los paseos semanales y del uso de la bicicleta, e instancias de la administración pública, tanto del gobierno estatal de Yucatán como del municipal. Tales acciones han tendido a la higienización social del espacio público; es decir, su ocupación por parte de la ciudadanía, deseada por el grupo de ciclistas, no contradice de manera radical las políticas públicas de control de tal espacio en Mérida.

PALABRAS CLAVE: Bicicleta; Ciudad; Actividad física; Espacio urbano; Higienización social.

ABSTRACT: As in other cities around the world, members of the civil society in Merida (Mexico) have promoted the use of bicycles as a way to take over the public space through weekly night tours. Making this space more suitable for the inhabitants, away from the use of motor vehicles, has led to several political initiatives, including collaboration between the group called CicloTurixes (promoter of the weekly rides and bicycle use) and municipal and state government bodies in Yucatan. This situation also leads us to an oblique and ambivalent interpretation of what happens if these actions intersect with the gradual social sanitation, which means that the citizens' occupation as desired by the cyclist group does not radically contradict public control policies of such space in Merida.

KEYWORDS: Bicycle; City; Physical Activity; Urban Space; Social Sanitation.

Copyright: © 2021 CSIC. Este es un artículo de acceso abierto distribuido bajo los términos de la licencia de uso y distribución Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional (CC BY 4.0).

1 Correo electrónico: mlisbonag@hotmail.com. ORCID iD: <<https://orcid.org/0000-0002-5700-741X>>.

2 Correo electrónico: ricardosm@blanquerna.edu. ORCID iD: <<https://orcid.org/0000-0001-9285-5310>>.

1. INTRODUCCIÓN

Es conocido el origen de la bicicleta como objeto para facilitar el desplazamiento humano. Un uso que ha trascendido, desde hace décadas, su inicial función al incorporar manifestaciones sociales que van desde las prácticas deportivas profesionales hasta el ocio activo. Desde hace décadas, la bicicleta se ha convertido en instrumento para reclamar el mejoramiento ambiental de la vida, la salud y la reducción no coercitiva del uso del automóvil, en especial en las ciudades (Gaviria 1979 y 1994). Reivindicación acorde con la idea de justicia en el transporte y dirigida a obtener mayores espacios peatonales, transportes públicos de mayor calidad y de bajo coste, así como espacios para la circulación de bicicletas. Un concepto, el de justicia en el transporte, extendido al de justicia en bicicleta (Golub, Hoffmann *et al.* 2016), y que derivan del término “justicia ambiental” popularizado en los años ochenta del pasado siglo para hacer visible la contaminación en “zonas habitadas por grupos étnicamente discriminados” (Martínez-Alier 2011: 46). Retórica que se amplía al hablar de la democratización de las vías públicas y justificar el uso de la bicicleta contra la violencia en las calles. Hoy en día las reivindicaciones para el uso de la bicicleta en México han dado como resultado propuestas ciudadanas, o tomas de decisiones por parte de los Ayuntamientos, para crear carrilesbici, ciclorutas y espacios dedicados a la movilidad en bicicleta de manera regulada durante toda la semana, o se han establecido circuitos especiales para uso exclusivo y de ocio en los fines de semana. Por tal motivo, han aparecido distintas tipologías para reconocer lo que ocurre en las ciudades y distinguir las formas de utilizar este transporte de dos ruedas en zonas urbanas y rurales (Oleas y Albornoz 2016; López León 2016).

Mérida es una ciudad de origen colonial situada en la península de Yucatán, capital del estado de Yucatán y que se destaca por ser uno de los que mayor porcentaje poblacional tiene de hablantes de algún idioma indígena del país, en este caso del maya. Con alrededor de un millón de habitantes, acoge aproximadamente la mitad de habitantes de su estado, y se caracteriza en los últimos años por ser considerada la más segura, o una de las más firmes en la protección de la ciudadanía frente al crimen organizado de México. Así, frente a la violencia vivida en otros estados del país, la capital de Yucatán se ofrece como fiable para la inversión económica, y brinda también acti-

vidades culturales promocionadas como parte de su crecimiento y en consonancia con un entorno colmado de ofertas gastronómicas, arqueológicas y de entretenimiento. Tal política la han compartido tanto el Partido Revolucionario Institucional (PRI), casi siempre en el gobierno del estado, como el Partido Acción Nacional (PAN), quien ha tenido una mayor presencia en la alcaldía de la ciudad hasta el año 2018 cuando este último partido se ha hecho con ambos puestos institucionales.

Como ha ocurrido en otras ciudades mexicanas puestas en el escaparate del turismo y el desarrollo económico, Mérida crece con la construcción de casas habitación en los terrenos de la antigua periferia rural. Su antiguo centro colonial dejó de ser referente para la residencia de las familias adineradas, en progresivo desplazamiento hacia zonas alejadas y ahora claramente visibles en el norte de Mérida. Por el contrario, el sur empobrecido de la urbe se ha hecho cada vez más dependiente del centro y de su oferta comercial y de transporte (Peraza 2014: 66-68). La ciudad dispersada en el territorio, otrora dedicado a la producción agrícola, se enfrenta a las dificultades de esa condición de ciudad difusa y los costes medioambientales que representa (Indovina 2009). Un crecimiento puesto en entredicho por la cada vez mayor segregación espacial y diferenciación social mostrada en las ciudades (Harvey 2007a), y donde Mérida no es la excepción (Iracheta y Bolio Osés 2012; Bolio Osés 2016; Ramírez 2014). El colonial centro histórico está dedicado a ofrecer servicios a los turistas que conviven con el flujo de los transportes públicos y los populares mercados. Un espacio público que de manera organizada es ocupado los fines de semana por habitantes de Mérida que llegan a caminar y pasear en bicicleta por cerrarse sus calles al tráfico automovilístico. La bicicleta, reconocible como medio de transporte en el medio rural de Yucatán, también es usada por habitantes de su capital para desplazarse cotidianamente.

Frente a estas transformaciones urbanas el 10 de octubre de 2010, día mundial contra el cambio climático, un grupo de personas se unieron para efectuar una pedaleada que primero se llamó «Un Auto Menos», como se había nombrado en otros países, para terminar siendo CicloTurixes³. Una iniciativa sin nítida organización inicial y que efectuó su primer paseo

3 *Turix* en idioma maya significa libélula.

nocturno en bicicleta el 2 de febrero de 2011 (Echeverría 2016). Jóvenes amigos primero, los CicloTurixes se han abierto a una participación ciudadana heterogénea, y que ellos mismos unifican bajo el manto del deseo de impulsar una ciudad «más humana a través de un cambio en la manera en la que nos transportamos, por lo que decidimos dar de nuestro tiempo y energía para trabajar en colectivo»⁴. Las rodadas en bicicleta no son las únicas expresiones ligadas a las actividades físicas, y no siempre los intentos administrativos de regularlas en el espacio público han tenido las respuestas esperadas. Estas situaciones pueden interpretarse en el sentido de que ciertas apropiaciones deportivas del espacio público se convierten en un movimiento de «deserción urbana», autoorganizado, que promueve usos de la ciudad alternativos, alejados del orden y del control de las conductas en el espacio público. En su expansión se encuentran ante «contramovimientos» de regulación urbana desde la administración que buscan desactivar su falta de control político a través de dos mecanismos básicos: los procesos participativos ciudadanos (que pueden acabar siendo un instrumento de control social y político) y el «patriotismo de ciudad», esa forma de estimular la pertenencia a la ciudad a través de representaciones incentivadas por el poder político y la empresa privada «para la producción de consenso» (Bergalli 1994: 38).

Así, la ocupación del espacio público vive en constante tensión entre la lógica de la espontaneidad y el dinamismo de su libre ocupación, frente a las estrategias de control político y social. Es decir, la diferenciación expuesta por Lefebvre (1975) entre espacio percibido, concebido y vivido se hace presente en el caso de Mérida para acrecentar la concepción de la ciudad como mercancía frente a los usos experienciales de individuos y colectivos (Aricó, Mansilla y Stanchieri 2015). Como se mencionó arriba, la defensa identitaria de la ciudad y las políticas de participación ciudadana pueden convertirse en una forma de contrarrestar estos movimientos e, incluso, llegan a instaurarse como ejemplo para establecer mecanismos de control de los espacios públicos; ideas y acciones que adquieren en ocasiones nítidas políticas de higienización social. En el caso de América Latina higienizar el espacio urbano va más allá de la limpieza como modernización y creación de una imagen homogénea

de la ciudad (Nofre 2010: 157), puesto que las políticas de higienización social tienden al «desplazamiento y/o invisibilización de grupos y usos considerados indeseables» (Díaz y Cuberos 2018: 293). Es decir, se trata de un alejamiento de grupos humanos de ciertos espacios urbanos y del uso que hacen de los mismos.

En tal sentido, seguramente el caso más ostensible se produjo en la ciudad con la deportación de la celebración del Carnaval del Paseo Montejo, eliminando de sus calles a la población que lo ocupaba en una celebración que incluía prácticas ajenas a la asepsia deseada en el corazón emblemático de la Mérida exhibida a mexicanos y extranjeros. Eliminación visual de las malas prácticas sociales, de aquello considerado malsano (Vigarelo 1991 y 2006), y ejemplo del control sobre los cuerpos de los ciudadanos (Foucault 2011). Mismas actitudes que se unen a lógicas de apropiación de lo público a través de las inversiones privadas en constante crecimiento en la ciudad (Arantes, Vainer y Maricato 2000). Fenómenos que ratifican la gradual segregación social, expresada en lo espacial, de la ciudad a pesar de movimientos como el de los CicloTurixes. Un ejemplo lo podemos encontrar en las nuevas actividades físicas que se desarrollan en el espacio público. *Street Workout, tai-chi, skaters, runners, patinadores...*, ¡y también ciclistas! Todas se tensionan entre la desregulación y la estructuración. Así, «en toda práctica deportiva no organizada, mágica, hay siempre dos segmentariedades, dos tipos de multiplicidad, una doble articulación tensional entre lo informal y lo estructural que llevaría, primero, a la sedimentación de algunas prácticas y, más adelante, y de forma ocasional, a la consolidación de estructuras deportivas estables» (Sánchez 2011: 498).

De acuerdo con lo expresado, el objetivo de este artículo es mostrar e incorporar al debate académico la forma en que las propuestas y acciones provenientes de grupos alternativos, procedentes de la sociedad civil, son subsumidas por las instancias políticas de representación democrática. Al amparo del diálogo ciudadano, y gracias a un discurso compartido destinado a favorecer el desarrollo sustentable, se facilita el control de la ciudadanía mediante la definición de la función del espacio público. Espacio higienizado gracias al desplazamiento de actores sociales y usos considerados indeseables.

Metodológicamente, para demostrar tal circunstancia se triangularon diferentes técnicas de observación y de análisis que permitieron la saturación teórica de

4 Disponible en: <<http://www.cicloturixes.org/paseosnocturnos/preguntas/>> Fecha de acceso: 16 agosto 2018.

la información: observación participante, entrevistas informales abiertas y análisis de contenido documental. Así pues, se efectuó observación participante y se realizaron entrevistas informales a distintos actores promotores del crecimiento del uso de la bicicleta en Mérida. Lo anterior se contrastó, básicamente, con las propuestas e informaciones surgidas de internet puesto que la actividad de los miembros del colectivo tiene formas de interacción establecidas a través de dicho medio. Manera de compatibilizar los estados *online* y *offline* (Hine 2004) ya que en ambos sentidos se expresan los sujetos de estudio y, sobre todo, porque los textos escritos por los mismos miembros del colectivo CicloTurixes condensan el discurso que los constituye como grupo. Esa especie de “inteligencia colectiva” (Lévy 2007) donde también se expresan las críticas y propuestas efectuadas ante las instituciones públicas y que se enlazan con colectividades y proposiciones de otras latitudes. Así, tanto de forma oral como a través de sus documentos, los miembros del colectivo CicloTurixes muestran un denominador común establecido como una tríada de motivos para participar: el ejercicio físico como práctica deportiva informal, la promoción de la bicicleta para convertirse en un medio de transporte urbano protegido y el hacer más habitable la ciudad, en términos de sustentabilidad y defensa del medio ambiente. Una amalgama de finalidades que subsume las complejidades del vivir cotidiano en la ciudad y, al mismo tiempo, puede legitimar y ratificar las políticas públicas y el especulativo crecimiento de Mérida bajo el manto democratizador de la participación ciudadana, instada y deseada por las administraciones públicas (Delgado 2011 y 2016). Un análisis que discrepa de los considerados exitosos casos de protagonismo ciudadano a la hora de impulsar las políticas de movilidad en bicicleta en las ciudades (Lorenzi 2016: 190; Lorenzi y Ortega 2016: 2; Lorenzi y Acero 2016: 12-13).

2. ESPACIO PÚBLICO URBANO, ACTIVIDAD FÍSICA Y BICICLETA

Como se verá, el uso social de la bicicleta en el espacio público se establece entre la movilidad urbana y la práctica físico-deportiva. Su relación es una constante en el imaginario social. No sorprende, por tanto, que las políticas de sostenibilidad que tienen por objetivo favorecer e incrementar el uso ciudadano de la bicicleta sufran un proceso homólogo al ocurrido con las políticas deportivas. En ocasiones, en ambos

casos, las demandas populares de colectivos sociales específicos se han utilizado, desde la administración local, para la aplicación de medidas de gran impacto que buscan la creación de un nuevo modelo de ciudad. Se trata en muchos casos de la implementación de políticas de regeneración urbana, no siempre transparentes, que minimizan la contestación ciudadana debido a la eficacia simbólica de la representación social que se establece en torno a un modelo de vida alternativo, activo, saludable y sostenible.

Como ya es conocido, la actividad físico-deportiva se vincula a los procesos de modernización y transformación social. En efecto y tal como afirma Juan Luis Paramio (2002: 1) en las últimas décadas del siglo XX el deporte pasa a ser considerado un imprescindible instrumento en los proyectos de regeneración urbana y transformación del espacio público. Sin embargo, como muestra críticamente Pilar Monreal (2016), y tal como lo anticipó Manuel Delgado (2011), las administraciones políticas usan el concepto de «espacio público» para legitimar intervenciones encaminadas a mercantilizar la ciudad, desarrollando políticas higienistas en el espacio urbano con la voluntad de ofrecer una imagen de ciudad armónica y exenta de conflictos.

No obstante, el ordenamiento urbano planificado por la administración se enfrenta en ocasiones con usos y prácticas de la propia ciudadanía: «el público de la ciudad quiere también intervenir e interviene a su manera y de formas muy diferentes y sutiles» (Puig y Maza, 2008: 4).

Se observa que el nexo entre salud, sostenibilidad y deporte es un hilo conductor de buena parte de la narrativa académica dedicada a abordar el uso de la bicicleta en su contraposición con el automóvil. Una actividad que mediante la pedalada también es contemplada como posibilidad de humanizar las ciudades y de generar sentimientos de pertenencia, en definitiva, alternativas identitarias (Lorenzi y Ortega 2016: 2). Al mismo tiempo, resulta una herramienta para el mejoramiento del cuerpo a través de un objeto-fetiché, aspecto indicado en el trabajo de campo de Mario Jordi (2016: 130-133). Pedro Malpica (2010b: 508) señala que a pesar de que el ciclismo en la ciudad responde a una función de transporte, los usuarios coinciden en identificar también una serie de ventajas relacionadas con la salud, la estética, la sostenibilidad, el medioambiente y la socialidad. Por ello el ciclismo utilitario acaba generando «una

forma de vida beneficiosa que trasciende el nivel meramente funcional». Este nuevo estilo de vida se acerca mucho al imaginario deportivo, como el propio Malpica (2010a: 314) constata con la adquisición de una notable «lógica deportiva» por parte de usuarios que se acercaron inicialmente al ciclismo urbano por motivos meramente utilitarios. En efecto, estos ahora perciben la mejora de la propia velocidad y rendimiento físico, cronometran sus trayectos, vigilan su peso y desarrollo muscular, adquieren costumbres levemente competitivas y experimentan bienestar ante los logros obtenidos.

Por otra parte, el deseo de eliminar las barreras espaciales desde la globalización del mercado (Harvey 2007b: 77-78) y la revolución tecnológica (Castells 2005, 1: 56) no solo han modificado las maneras de la producción y el consumo, sino que también existen replanteamientos a la hora de pensar espacios como los urbanos y de «habitar y de producir la ciudad», hecho que también se verá reflejado en el uso de las nuevas tecnologías para la conformación de aquellos que convierten a la bicicleta en una «extensión del cuerpo» (Diz 2016: 161) y que usan la tecnología, a través de páginas de los «cicloactivistas» (*Ibid.*: 149-150), para convocarse y dar a conocer sus ideas en una modalidad de comunicación necesitada de problematizaciones (Rendueles 2013). Además, desde las propuestas sobre la movilidad como motor de los estudios de las ciencias sociales (Bericat 1994; Urry 2000), donde se incluirían las nuevas sociabilidades establecidas por las prácticas urbanas relacionadas con el uso de la bicicleta, no siempre se toman en cuenta los intereses políticos y económicos que giran alrededor de las nuevas infraestructuras ciudadanas. Un caso paradigmático, en tal sentido, fue el estudiado en París por Martín Tironi (2011: 45-46) cuando al referir los proyectos de bicicletas para alquiler de la capital francesa observó las disputas de intereses que involucraron a la municipalidad parisina y a distintas multinacionales. Una situación que condujo a Tironi a afirmar que más allá de «la dimensión poética» que la bicicleta pueda significar para usuarios de ese vehículo y defensores de una sociedad más humana y no supeditada al mundo industrial, existe «una estructura transnacional de producción, circulación y significación» donde se incluyen empresas e intereses económicos.

Si el itinerario deportivo por la ciudad representa una posibilidad experiencial para construir la ciudad, el ciclismo urbano se convierte en un ejemplo nítido entre las muchas prácticas posibles. Los recorridos ur-

banos en bicicleta, abiertos y contingentes, también son formas «vivas» de «hacer ciudad»: «Entendemos que la forma en la que el/la usuario/a se mueve en el espacio público e interactúa con otros agentes móviles (y estáticos) es un elemento decisivo para transformar el espacio desde una dimensión predefinida e inerte, a otra dinámica y vivida» (Hernández 2016: 25). Así, más allá de las diferencias existentes entre el uso de la bicicleta en la ciudad y las prácticas deportivas urbanas, es relevante mostrar algunos aspectos coincidentes. Ya Marc Augé (2009: 52) presentó a la bicicleta como el «símbolo de una clase obrera ya desaparecida, de desafíos deportivos que hoy no tienen equivalentes y de una vida urbana soñada».

De tal suerte, el uso de la bicicleta se presenta, más allá de su carácter funcional para la movilidad, impregnado de «cultura deportiva» y posibilitando matices de interpretación según las formas de expresión de manera individual y grupal. También para Mario Jordi (2016) se producen diversos solapamientos entre transporte y deporte, que implican, en definitiva, una diversidad de posibilidades de uso de la bicicleta que tienen en común su acercamiento al «ideal deportivo». Es por ello que afirma que «desde la planificación de las ciudades a las políticas de promoción de la bicicleta, el argumento de ocio-deportivo sigue ocupando un papel predominante» (Jordi 2016: 135). En cualquier caso, desde el punto de vista del autor, hay que asumir que la práctica del ciclismo urbano «alberga implicaciones no siempre liberadoras ni emancipadoras, pues dependen del contexto sociopolítico y económico en el que se desarrollen, de las imágenes y afectos asociados y del rumbo de los complejos procesos de cambio que lleva incorporados» (*Ibid.*: 144).

Es importante destacar que el uso de la bicicleta conlleva un cierto descontrol emocional y corporal que permite vivir experiencias de movilidad urbana de ruptura simbólica con las restricciones cotidianas establecidas y vincular el fenómeno de la bicicleta urbana con la afirmación de Félix Talego y Javier Hernández-Ramírez (2017) de que los nuevos movimientos sociales «resignifican el mundo». En efecto, en los movimientos ciclistas urbanos, a través de la práctica, se produce un reencantamiento de la ciudad a partir de la catarsis experiencial y la interiorización de nuevos valores como la movilidad sostenible, la calidad de vida, el salutismo y el ocio activo, entre otros que favorecen el compromiso social con el lugar de residencia. Sin embargo, estas situaciones pueden en ocasiones,

tal y como señalan Giuseppe Aricó y Miquel Fernández (2013), incrementar la conflictividad urbana como resultado de los intentos de imponer un estilo de vida determinado, conseguir hegemonía y distinción social, y establecer una dominación sobre las prácticas urbanas. Para evitarlo, se debe favorecer la pluralidad inclusiva de formas de movilidad urbana tal y como se verá más adelante en el caso de *supercívicos*.

3. INSTITUCIONALIZAR PARA REGLAMENTAR

Bajo el amparo de las Naciones Unidas, en 1987 se elaboró el «Informe Brundtland» dedicado a confrontar el desarrollismo económico sin tomar en cuenta las políticas de sustentabilidad y expansión de los recursos ambientales. Un hito considerado el inicio de las medidas enmarcadas en el concepto de desarrollo sostenible. Situación que se prolongó en Europa con la «Carta de Aalborg» y que fue aprobada por quienes participaron en la Conferencia Europea sobre Ciudades Sostenibles en 1994. Documento que priorizaba el uso de medios de transporte respetuosos del medio ambiente en espacios urbanos (Liñán Ruiz 2016: 11). A partir de aquí, y en distintos continentes, la insistencia para dotar de un rostro más humano a las ciudades, además de procurar la eliminación de todo tipo de contaminantes, ha sido constante (Riechmann 2012), e incluso se convierte en debate internacional a través de las conferencias medioambientales y sobre sostenibilidad organizadas por la Organización de las Naciones Unidas (ONU).

Lo anterior, relacionado con el uso de la bicicleta, es imposible de lograr sin medidas legales y la construcción de una infraestructura que la secunde, aspecto señalado por la propia Organización Mundial de la Salud junto con el Banco Mundial, en 2004, a través de un informe destinado a prevenir traumatismos causados por el tránsito vehicular. En sus páginas se afirma que las infraestructuras para ciclistas trascienden cuestiones relacionadas con la salud para convertirse en una forma de equidad social (OMS-BM 2004). En el mismo sentido instituciones de claro contenido desarrollista, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) creó en el año 2011 la Plataforma Ciudades Emergentes y Sostenibles cuyo objetivo era, según sus documentos, colaborar con las ciudades para tomar «decisiones de planificación mejor informadas» y «acciones inmediatas tendientes al desarrollo inteligente y sostenible» (Baumann *et al.* 2013). Misma institución que en el año 2014 estableció el *Atlas*

Dinámico del Ciclismo Urbano en América Latina y el Caribe donde se detectan más de 80 organizaciones ciclistas en alrededor de 50 ciudades (Trejo y Pérez 2016). Es decir, el BID se ha convertido en una institución dedicada a promover el uso de la bicicleta en América Latina a través de políticas para su impulso y donde se incluyen las acciones para establecer las condiciones de infraestructura y equipamiento destinadas a que la bicicleta se establezca como un transporte cotidiano en las ciudades.

Tales informes se han ampliado con la creación de otros sobre el uso de bicicletas en zonas urbanas o manuales de ciclismo surgidos de distintas instituciones como son los ayuntamientos, las fundaciones públicas y privadas, y los gobiernos locales y nacionales. Circunstancia que ha propiciado la clasificación de los sistemas de bicicleta pública, como lo hace Liñán Ruiz (2016: 17), quien considera que el primer tipo es el representado por Amsterdam cuando en 1965 se fundó un sistema gratuito de bicicletas como cuestionamiento al sistema establecido (Kempton 2015). El segundo es el sistema público de alquiler, iniciado en Copenhague en 1995. El siguiente es el que facilita el préstamo de bicicletas pero con controles, no existentes en el anterior, y caracterizado por el uso de tecnología, como el establecido en Rennes (Francia) durante el año 1998. Por último, el cuarto tipo facilita la integración de la bicicleta pública con otros sistemas de transporte –comodalidad-; sistema ya usado en muchas ciudades pero donde Lyon se ha convertido en referente desde el año 2001. Es decir, la experiencia meridana surge en un campo explorado en otras ciudades tanto por grupos de la sociedad civil, como mediante la intervención de instituciones y organismos nacionales e internacionales impulsores del uso de la bicicleta y deseosos de una controlada ocupación del espacio público.

4. CICLISTAS ORGANIZADOS EN MÉRIDA PARA LA MEJORA URBANA

Es conveniente entender el contexto internacional de la iniciativa popular a favor del uso de la bicicleta en la ciudad, ya que los activistas favorables a él y a la ocupación de espacios urbanos representan reacciones locales pero con formas de expresión globales, además de significarse como corrientes sociales alejadas de las formas clásicas de las mismas, como lo fueron el movimiento obrero y feminista (Abramo 2009: 55). En tal sentido debe entenderse que los

grupos que han apoyado la «movilidad sustentable» (Tironi 2011: 43-44) se convirtieron, desde Europa primero, en los principales impulsores y usuarios de las bicicletas.

El crecimiento del uso de la bicicleta en espacios urbanos de Mérida, de manera espontánea u organizada, no es un fenómeno novedoso dados los antecedentes existentes. A finales del año 1974, cinco mil ciudadanos se hicieron presentes en las calles de Bogotá para apropiarse del espacio ocupado por autobuses y coches particulares, algo que estaba unido a un plan de desarrollo de una CicloRuta para facilitar la circulación de bicicletas (Chamorro y Rodríguez 2015: 22). Así, en América Latina, la capital colombiana se ha destacado en tales iniciativas (Vivanco 2013; Mosquera 2016). En la Ciudad de México se creó una ciclo vía llamada «Muévete en Bici» en el año 2007, y en 2011 se constituyó el sistema de bicicleta pública conocida como «Eco-Bici», con más de 4000 unidades.

Estos casos ofrecen modos de ocupar la ciudad que se han ampliado a través de la creación de redes de activismo ciclista en múltiples ciudades de América Latina, y que se confirman con la creación de revistas especializadas, programas de radio o la existencia de blogs o páginas en redes sociales (Rinaldi 2014: 136). Estas relaciones entre el movimiento ciclista urbano y las actuales redes de internet también se ha convertido en objeto de estudio para demostrar cómo lo local, al igual que ocurren con otras actividades sociales, se comparte y globaliza (López León 2016: 54). Es decir, las redes sociales transmiten información y se utilizan como forma de organización rápida en ese denominado ciberactivismo, activismo digital (Sádaba y Gordo 2008) o cibermovimiento social (Ortiz Galindo 2016: 166), y que también puede mudar hacia un activismo lúdico (López León 2016: 55).

En la ciudad de Mérida, Cicloturixes se autodenomina en su página de Facebook un «colectivo ciudadano incluyente, horizontal y autogestivo» decidido a conseguir una ciudad «más humana a través de la recuperación de los espacios públicos, principalmente la calle, como sitios de convivencia; mediante la difusión y promoción del uso de la bicicleta como medio de transporte económico, social, no contaminante y saludable»⁵. Una propuesta que desea dignificar a las personas que usan tal medio de transporte mediante

5 Facebook Ciclo Turixes; Twitter @Ciclo_Turixes.

«la participación social e incidiendo en las políticas públicas» y que, también, tiene como objetivo el reconocimiento de los ciclistas urbanos como forma de incentivar una educación vial, así como su condición de actores sociales para poder intervenir en la gestión de las políticas públicas⁶. Una respuesta que cuestiona la identificación de la bicicleta con la pobreza y su uso por personas con pocos recursos económicos, hecho reiterado discursivamente en México a través de apelativos como el de «pueblo bicicletero».

La forma tomada para mostrarse públicamente ha sido, principalmente, la rodada nocturna que aglutina alrededor de 300 personas y hace del «espacio público [...] un sitio de encuentro» donde participa, quien desea hacerlo, los miércoles a partir de las 8.30 pm reuniéndose en el parque de Santa Ana, un punto neurálgico de la ciudad. Su itinerario es variable pero oscila entre los 10 y 15 kilómetros ocupando completamente las calles por donde circulan. Otra de sus características es que no cuentan con seguridad pública que los escolte, al mismo tiempo que su actividad es considerada un paseo, no «carreritas», por lo que insisten en destacar el deseo de «conocer nuestra ciudad [...] pedaleando a una velocidad moderada porque, además, hay personas que no están habituadas a andar en bicicleta por mucho tiempo»⁷.

«Yo participo con los cicloturixes para fomentar la actividad física entre los jóvenes y porque es una posibilidad de entretenimiento para la juventud meridana [...]. A la vez esa actividad logra atraerlos al centro de Mérida, el cual por mucho tiempo dejó de tener presencia de este sector (entrevista a Roxana, estudiante de derecho, Mérida, 14 de noviembre de 2018).

Fui porque una amiga me dijo vamos a conocer [...]. Rentamos nuestras bicis y toda la cosa; fue una rodada en el centro [...]. Las calles eran muy pequeñas y había mucha gente y no podías ir a una velocidad media. Básicamente tenía que caminar encima de la bicicleta, no pedaleando. ¿Qué me pasó? También choqué con otras bicis. Creo que porque las calles eran muy pequeñas. Lo que hicimos fue quedarnos hasta atrás y cuando ya no veíamos gente avanzábamos tantito y luego volvíamos a parar. Estuvo un poquito raro. Pero fue una experiencia “padre” porque conocimos el

6 Disponible en: <<http://www.bicimexico.com/cicloturixes-pedaleando-por-una-merida-sustentable/>>. Fecha de acceso: 28 abril 2017.

7 Disponible en: <<http://www.cicloturixes.org/paseosnocturnos/preguntas/>>. Fecha de acceso: 17 agosto 2018.

centro; no conocía para nada esas calles. Fue como del lado oeste del centro. Estuvo muy interesante ver las casitas y así» (entrevista a Luisa, estudiante de psicología, Mérida, 28 de noviembre de 2018).

La actividad constante de este grupo heterogéneo, aunque con mayor participación de personas menores de 30 años, propició que el 19 de diciembre de 2012 se celebraran las 100 rodadas semanales⁸. Sus movilizaciones ciclistas y otras relacionadas con ese mismo medio de transporte les llevó a conmemorar también, en el año 2017, el aniversario de ese medio de locomoción⁹, aunque su constancia y crecimiento del grupo les ha conducido a apoyar otras iniciativas relacionadas con la ciudad, la igualdad de género¹⁰, o el respeto al ciclista como ciudadano en riesgo, en especial dadas las muertes por atropello de los últimos años.

Como parte de sus acciones hay que destacar la celebración anual de la semana de la bicicleta, misma que durante el año 2014 tuvo como temática «la apropiación de la calle» y que propició, como ha seguido ocurriendo, la realización de distintas actividades, como las exposiciones fotográficas, los foros de discusión y que contó, en ese año, con la implicación de personas y otros colectivos dedicados a la mejora de las ciudades a través del papel de la sociedad civil, este es el caso de «Supercívicos», una iniciativa abierta a la cooperación ciudadana a partir de efectuar reportajes¹¹. En la misma celebración colaboró «Peatónico»¹², un personaje anónimo nacido en 2012, y que se incrusta en la tradición mexicana de asumir el look de un luchador para aglutinar a ciudadanos y activistas sociales, preocupados por las políticas públicas vinculadas al transporte y la sostenibilidad de las ciudades, como se ejemplifica con los talleres para la recuperación y reparación de viejas bicicletas (Diz 2015: 291-303; Lorenzi 2010: 154-163).

Todo ello les ha permitido establecer nexos con instituciones destinadas a promocionar la ciudad, con

organizaciones de la sociedad civil¹³, aunque con certeza la relación más trascendente ha sido la establecida con el Ayuntamiento de Mérida. En tal sentido, se han posicionado en busca de compromisos de los candidatos a la alcaldía de la ciudad, como la que realizaron en la elección de 2015 cuando mandaron una carta con 11 propuestas para «mejorar el transporte y la movilidad en la capital yucateca»¹⁴.

Proposiciones que resumen la posición del grupo ciclista con respecto a la ciudad. En primer lugar, se insiste en la recuperación de «espacios públicos» para la ciudadanía. Dentro de esta lógica aparecen reclamos en busca del uso más equitativo de la bicicleta frente al parque vehicular, así como la necesidad de contar con espacios propios para peatones y usuarios del transporte público.

«La participación en la rodada también ayuda a proponer una iniciativa al gobierno para que se construya una ciclo vía en toda la ciudad, y esto disminuya los continuos accidentes ya que Yucatán es y será una ciudad bicicletera, porque es un medio de transporte típico de la región» (entrevista a Fernanda, abogada, Mérida, 23 de enero de 2019).

Lo anterior no significa, según sus propias palabras, que sean enemigos de los automóviles, sino que su objetivo es «hacer un uso racional del mismo» al mismo tiempo que critican el gasto público excesivo en la infraestructura destinada a los coches. Este último tema referido al predominio de los vehículos es, seguramente, uno de los que más motiva a ciertos participantes en las rodadas de los cicloturixes, como afirmó uno de los entrevistados, para quien lo necesario es:

«Dar un mayor peso y cuidado del transporte alternativo al automóvil, como lo es la bicicleta [...]. Hay que concientizar a las autoridades y sociedad sobre la convivencia y relación entre ciclista y automóviles [...]. Por ello es necesario tener mayor incidencia dentro de la sociedad para ejercer mayor presión sobre las autoridades» (entrevista a José Domingo, arquitecto, Mérida, 10 de octubre de 2018).

8 Disponible en: <<http://cicloturixes.blogspot.mx/2012/12/100-semanas-promoviendo-el-uso-de-la.html>>. Fecha de acceso: 27 abril 2017.

9 Disponible en: <<http://yucatan.com.mx/merida/conmemoran-hoy-dia-mundial-la-bicicleta>>. Fecha de acceso: 27 abril 2017.

10 Disponible en: <<http://yucatan.com.mx/etiqueta/cicloturixes>>. Fecha de acceso: 28 abril 2017.

11 Disponible en: <<https://www.supercivicosapp.com/>>. Fecha de acceso: 17 agosto 2018.

12 @peatonico; <<https://www.facebook.com/peatonito/>>

13 Disponible en: <<http://www.alianzafrancesa.org.mx/Merida/POR-MI-CIUDAD-EN-BICICLETA>>. Fecha de acceso: 27 abril 2017; Disponible en: <<http://sipse.com/milenio/deporte-uso-bicicletas-merida-cicloturixes-73363.html>>. Fecha de acceso: 27 abril 2017.

14 Disponible en: <<https://www.lajornadamaya.mx/2015-04-25/Cicloturixes-y-los-candidatos>>. Fecha de acceso: 29 abril 2017.

También entre sus propuestas se incluyen transformaciones en los ordenamientos urbanos, como es el caso del reglamento de tránsito municipal, aunque se muestran flexibles al señalar que si la modificación no fuera inmediata al menos debía cumplirse el vigente. Es decir, tanto sus iniciativas, como la forma de solicitarlas, se enmarcan en un proyecto pedagógico que coincide con lo expuesto en el punto 10, donde se desea fomentar la «cultura del respeto y la convivencia vial», situación alejada de las confrontaciones que otros colectivos que usan los espacios públicos urbanos han demostrado en otras ciudades. No es de extrañar que su actitud haya permitido trabar nexos con instituciones de los gobiernos municipal de Mérida, y estatal de Yucatán. Dentro de tal tesitura destaca su participación en la creación de un documental dirigido por Víctor Rejón, mismo que fue merecedor del primer lugar en la categoría de Cortometraje Documental del *IX Concurso de Cortometraje «Yucatán 2012»*¹⁵. Celebración, o reconocimiento de estas iniciativas por parte de las instancias gubernamentales ratificado cuando en 2012 se otorgó el Premio Estatal de la Juventud en la categoría de Protección al Medio Ambiente a Abril Domínguez Carrillo, miembro del colectivo «Cicloturixes»¹⁶.

5. INSTITUCIONES PÚBLICAS SE SUBEN AL CARRO, PERO DE LOS CICLISTAS

Como en muchas ciudades latinoamericanas, Mérida lleva más de 20 años con un proyecto denominado «Mérida en Domingo». Su contenido se compone de actividades culturales y, también, de esparcimiento donde se incluye la actividad física en las calles del centro de la ciudad, las mismas que son cerradas para el uso ciudadano sin vehículos motores. Como parte de esa política municipal se estableció la «bici-ruta» que permite circular en bicicleta al cerrarse calles emblemáticas de Mérida. Igualmente en tal recorrido existen posibilidades de alquilar por hora esos vehículos para quienes no cuentan con una de propiedad.

Los logros de los colectivos ciudadanos empezaron a rendir sus frutos cuando el 25 de julio de 2013 apareció publicado en el *Diario Oficial del Gobierno del Es-*

tado de Yucatán el dictamen número 83 que contiene la «Ley de fomento al uso de la bicicleta en el Estado de Yucatán», un resultado recibido como un éxito para quienes promueven la bicicleta. Esta misma asunción de propuestas ciudadanas, o al menos las relacionadas con los Cicloturixes, se observó en el periodo del presidente municipal Renán Barrera (2012-2015), quien de nuevo resultó electo para un mandato municipal (2018-2021). En su gobierno municipal el Ayuntamiento de Mérida mandó representación en la celebración del «Día Mundial sin Auto» organizada por el colectivo Cicloturixes, incluso el uso de la bicicleta fue parte de las actividades donde el representante municipal participó en una rueda de prensa en defensa del medio ambiente y el uso de la bicicleta¹⁷.

Durante los pasos previos a la campaña para llegar a ocupar el máximo cargo ejecutivo de Mérida (2015-2018), el diputado con licencia Mauricio Vila del Partido Acción Nacional (PAN), compartió el discurso del colectivo Cicloturixes al señalar que debía cumplirse la protección de los ciclistas de Yucatán a través del «Programa Especial de Promoción y Fomento al Uso de la Bicicleta en el Estado de Yucatán»; documento que a fines de 2014 no se había concluido, aunque en la ley arriba señalada era uno de los compromisos¹⁸. Una vez en el puesto, el alcalde Vila estableció una nueva actividad relacionada con las bicicletas, una extensión de la bici-ruta dominical y que se denomina «Biciruta Nocturna». Ella se lleva a cabo las noches de los primeros sábados de mes desde marzo de 2016. Una especie de competencia de los miércoles nocturnos establecidos por los Cicloturixes aunque aderezados por la publicitada protección de los participantes por parte de la Policía Municipal y la Secretaría de Seguridad. Junto a ello, el mismo Ayuntamiento ha propiciado obras en distintas partes de la ciudad para crear espacios donde circulen peatones y ciclistas, e incluso se ha construido alguna ciclovía urbana y se prevé la construcción de otras que eviten la muerte de ciclistas en la ciudad, como constantemente ha sido reclamado por el grupo de Cicloturixes y es considerado un éxito de sus propuestas. Lo anterior no significa que todos los participantes en las rodadas de los Cicloturixes tengan una misma visión del papel

15 Disponible en: <<http://diarioenbici.com/ciclo-turixes-cortometraje-documental/>>. Fecha de acceso: 28 abril 2017.

16 Disponible en: <<http://reporterohoy.blogspot.mx/2014/05/participa-en-el-premio-estatal-de-la.html>>. Fecha de acceso: 29 abril 2017.

17 Disponible en: <<http://ruraltv.com.mx/cicloturixes-en-campana-por-la-ecologia/>>. Fecha de acceso: 29 abril 2017.

18 Disponible en <<http://progresoahoy.com/noticias/mauricio-vila-exige-gobierno-que-cumpla-colectivo-cicloturixes-22853/>>. Fecha de acceso: 30 abril 2016.

que juega la bicicleta en el espacio público, así como de la incidencia del grupo en la propuesta de ciudad. Para una de las entrevistadas lo prioritario es «Proponer proyectos de bicirutas seguras con rutas eficientes e informar las buenas prácticas de ciclismo urbano» (entrevista a Luisa, estudiante de psicología, Mérida, 28 de noviembre de 2018). Una sugerencia muy acorde con las iniciativas de las instituciones públicas de la ciudad. Mientras que para otro de los concurrentes en las rodadas lo prioritario es «Exhortar la participación de residentes en Mérida al proceso legislativo para crear desarrollo urbano sostenible e incluyente entre el Sur y el Norte (entrevista a Benito, gerente de proyectos, Mérida, 14 de noviembre de 2018). Es decir, en este caso el entrevistado es consciente de la diferenciación social que existe en la geografía urbana de la ciudad, así como la poca participación real de la población en la toma de decisiones.

Publicaciones relacionadas con el uso de la bicicleta se han hecho constantes en los últimos años. Dentro de ellas se encuentra la *Guía de Promoción de Espacios Biciamigables* destinada a «establecer prácticas que faciliten y promuevan la afluencia de personas en bicicleta», efectuada desde el Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida y cuyos autores son miembros del grupo CicloTurixes. Una guía pensada para la «democratización de la calle como espacio público de todas y todos los ciudadanos y un modelo de ciudad sostenible» y donde se recomienda a los empresarios de la ciudad seguir los lineamientos de la llamada «Responsabilidad Social Empresarial». Similar dirección a la seguida por el *Plan Maestro para la Movilidad Urbana Sustentable* que se elaboró durante el periodo municipal 2015-2018. En dicho plan «la participación ciudadana», desde empresarios a grupos como CicloTurixes, pasando por especialistas y académicos, legitima la idea de ordenación de la ciudad «para evitar el caos»:

«No es la visión unilateral de una parte. Es resultado de un conjunto de reflexiones y propuestas de la sociedad para elevar la calidad de la movilidad urbana de Mérida. En segundo lugar, no ha surgido de ocurrencias. Está basado en estudios e investigación, serios [...], recogiendo las mejores experiencias internacionales [...]. En tercer lugar [...], la visión y acciones que propone el plan no se circunscribe al corto plazo, ni mucho menos a un período gubernamental municipal [...]. Además, señala [...] acciones a realizar no sólo por los órdenes de gobierno sino por toda la sociedad» (Ayuntamiento de Mérida, 2016: 10-11).

De las últimas acciones por parte del colectivo CicloTurixes, y que han implicado la colaboración con las instancias públicas, es la creación de la *Guía Rápida del Ciclista Urbano*, desarrollada gracias al trabajo con el Instituto Municipal de Planeación Urbana del Ayuntamiento de Mérida y la Policía Municipal. Labor colaborativa que el mismo representante del colectivo, Everardo Flores Gómez, reconoció públicamente¹⁹. Igualmente, el que fuera presidente municipal, Mauricio Vila, hoy es el gobernador de Yucatán (2018-2024), y habrá que esperar sus propuestas vinculadas al uso de la bicicleta y la ocupación de los espacios públicos por parte de los distintos colectivos de la ciudad. Todas estas acciones, que parecen ratificar las solicitudes y actitudes del colectivo Cicloturixes, no siempre han tenido el apoyo de todos los sectores de la ciudad. Así existe el caso ocurrido a principios del año 2013, cuando aparece un primer desencuentro entre las medidas del Ayuntamiento y el Gremio de Hoteleros de la Ciudad, representado por la Asociación Mexicana de Hoteles de Yucatán; gremio que manifestó su descontento por la ocupación del Paseo de Montejo, el más emblemático y turístico de la ciudad, por parte de las bicicletas en la Biciruta creada por el gobierno municipal para llevarse a cabo los domingos en la mañana²⁰. Una medida que también se considera un beneficio económico porque consolida la utilización de espacios públicos debido a que se enlaza con otras actividades llevadas a cabo en ese mismo lugar, como son la «Noche Blanca» o la «Tradicional Noche Mexicana» que tienen la intención de incrementar los espacios de reunión familiar y las actividades comerciales bajo el control y la organización de las instituciones políticas²¹. Además, el entonces alcalde señaló que esa rodada nocturna se realiza en coordinación con la Asociación Mexicana de Hoteles de Yucatán, el Consejo Empresarial Turístico de Yucatán y la delegación local de la Cámara de Comercio, entre otros, para «impulsar el uso integral y sustentable de los espacios, la atracción del turismo, el impulso a la inversión de la actividad comercial y la ge-

19 Disponible en: <<http://prensa.merida.gob.mx/7454/El-Ayuntamiento-de-Merida-presenta-La-Guia-del-Ciclista-Urbano>>. Fecha de acceso: 7 agosto 2018.

20 Disponible en: <<http://yucatan.com.mx/merida/ciclo-turixes-por-la-bici-ruta>>. Fecha de acceso: 28 abril 2017.

21 Disponible en: <<https://www.elsoldemexico.com.mx/republica/141763-bici-ruta-nocturna-a-partir-de-este-fin-de-semana-en-merida>>. Fecha de acceso; 30 abril 2017.

neración de más empleos». ²² Actividades organizadas por las instituciones políticas del estado y la ciudad, y llevadas a cabo en otras urbes, y que se engloban en una dinámica de internacionalización de la ciudad concebidas como parte de las «políticas urbanas festivalizadas» y destinadas a incluirse en el circuito de los mercados (Muñoz 2005), como el del turismo, pero que también incluyen a los propios habitantes de la ciudad vivida como espectáculo, como espacio escénográfico (Delgado 2013: 73).

6. CIUDAD SEGURA Y SOSTENIBLE, PERO HIGIENIZADA

Mérida, ciudad enaltecida por su condición de lugar seguro donde vivir, ha visto como paulatinamente su entramado social se ha ido segregando por la ubicación de las residencias particulares y las posibilidades y forma de desplazarse en su trama urbana. La ciudad desconecta a sus habitantes por su capacidad de consumo y, al mismo tiempo, los espacios públicos para la interrelación se procuran higienizar como parte de políticas asumidas como democráticas, por incluir en su concepción a diversos sectores sociales y políticos de la ciudad, mismos que acaban legitimando el uso controlado, guiado, del espacio público.

Uno de los referentes de la ciudad, y lugar donde se han activado las formas de ocupación del espacio público a través de la bicicleta es el Paseo de Montejo. Emblema del Porfiriato yucateco y representante del esplendor de la economía agroexportadora floreciente en la segunda mitad del siglo XIX. Paseo que simboliza a la ciudad, además de ser un referente turístico. Todavía hoy dicho paseo es visto como una «continuación del mito del occidentalismo y el progreso» (Bolio *et al.* 2015: 32), y en contadas excepciones devenía un ejemplo de ocupación del espacio público sin restricciones, como ocurría en el Carnaval de la ciudad. Este festejo es una de las fechas significativas del calendario local, incluso con la suspensión de actividades educativas. Alrededor de 40 años el Paseo de Montejo se vio apropiado por ciudadanos que efectuaban una auténtica y permisiva ocupación del espacio público, aunque existieran regulaciones y controles estableci-

dos por la propia dinámica de la celebración, condensada inicialmente con el desfile de carros alegóricos y los bailes. Sin embargo, tras esas actividades la calle se veía desbordada, una apropiación ciudadana del paseo emblema del poder urbano, aunque hoy no sea lugar de residencia sino espacio de servicios económicos y turísticos. Sin embargo, desde el año 2013 el Carnaval fue trasladado a Xmatkuil, una subcomisaría en el sur de la ciudad, y reverso clasista de la zona norte, lugar donde se concentra el crecimiento económico que marca socialmente a los habitantes de Mérida. De poco han servido las protestas ciudadanas para revertir la situación, como lo han sido los espontáneos desfiles de «ciudadanos disfrazados, batucadas y comparsas» «apropiándose pacíficamente del Paseo de Montejo» (Bolio *et al.* 2015: 34).

Analizar experiencias políticas y administrativas del ciclismo urbano ofrece nítidas similitudes entre Mérida y casos como el de Barcelona donde, y como parte de los «nuevos municipalismos» (Mansilla 2017), se utiliza un discurso moralizante, una versión blanda del poder que no anula la intervención segregadora del capital económico y los empresarios sobre el diseño de la ciudad (Harvey 1989), su mercantilización (Harvey 2007b: 164; Lefebvre 2013: 70-72). Más bien ocurre todo lo contrario, mantiene lo anterior adornándolo con argumentos ciudadanistas y participativos (Mansilla 2017). Es decir, el caso de la expulsión del Carnaval del Paseo de Montejo se incrusta nítidamente en las políticas higienistas de las ciudades donde los espacios públicos se transfiguran en lugares de explotación económica frente al uso ciudadano. Si lo anterior se une a las acciones del colectivo Cicloturixes, hay que destacar que sus propuestas siguen confiando en que sus prácticas faciliten que los espacios públicos conduzcan a la convergencia de «personas que viven en diferentes partes de la ciudad» (Echeverría 2016). En definitiva, los proyectos de este colectivo no visibilizan la desintegración urbana de una ciudad segmentada socialmente entre un norte en crecimiento constante y con casas habitación de enorme valor económico, y un sur en continuo deterioro urbano. De la misma manera las autoridades gubernamentales, bajo el manto democratizador de la participación ciudadana, no inciden en esta problemática significada en la desaparición del Carnaval en el Paseo de Montejo. Tal espacio público ha visto cómo la interacción ciudadana, su ocupación y uso, se encuentra totalmente reglamentado por la misma creación de la Bici-Ruta y la ocupación turística. Misma circunstancia ocurrida en otras ciudades del orbe donde existe un

22 Disponible en: <<http://sipse.com/milenio/inauguracion-bici-ruta-nocturna-merida-alcald-193960.html>>. Accedido el 30 de abril de 2017. En <<http://yucatanalamano.com/merida/la-biciruta-nocturna-impulsa-el-comercio-y-el-turismo-en-merida-2/>>. Fecha de acceso: 30 abril 2017.

nítido nexo entre control social y espacio urbano (LeFebvre 1975). Ello tiende, de manera inequívoca, a la higienización social debido a que los asépticos trabajos efectuados por las administraciones públicas, renovando ciertos espacios urbanos (Nofre 2010: 137), no se limitan a la infraestructura y se dirigen hacia las actividades llevadas a cabo por distintos grupos ciudadanos en esos mismos lugares y que también han sufrido un desplazamiento, como ha ocurrido con el Carnaval. El espacio público, aquel recorrido y hollado por los ciudadanos parece abandonar una de sus características, la libertad, para asumirse como territorio bajo control de los poderes políticos. Es así que se transforma su función hacia objetivos que lo fechitzan como lugar regulado, como aquel que debe mostrarse, en especial a los turistas. La contraparte ejemplificada por las propuestas de colectivos, como el de los CicloTurixes, adquiere el carácter de paradigmática de la responsabilidad cívica bajo discursos deglutidos por las mismas instancias de poder, aquellas que frente a la liquidez y movilidad de lo «urbano», de la inestabilidad como elemento condensador de la libertad (Delgado 2007), impone el modelo de ciudad estable (Trachana 2013: 109), aquella organizada bajo el dictado del mandato de las necesidades del mercado y con nítidas connotaciones de segregacionismo social.

7. REFLEXIONES FINALES

El espacio público, un lugar de encuentro no necesariamente organizado, se está transformando en los últimos años en aquello que Michael Sorkin (2004) ha denominado el «parque temático» destinado a controlar, a través de la privatización económica y normativización política, la libre interacción ciudadana dirigida hacia su espectacularización. Por tal motivo, se crean propuestas dirigidas a estimular, o cooptar, la participación ciudadana que evite las posibles resistencias sociales hacia «el discurso político-cultural hegemónico», como lo ejemplifica Jordi Nofre (2010: 149). Una estrategia que pretende que los ciudadanos sean, al mismo tiempo, «consumidores y creadores de cultura» (*Ibid.*) y donde el concepto cultura se convierte en la clave de las políticas homogeneizadoras y de higienización social dirigida a crear una «cultura única, de ciudad única» (*Ibid.*: 155-156).

A pesar de ello, lo que se desprende de las retóricas sobre las «Ciudades más habitables de México» para el mes de agosto de 2018, es que Mérida se encuentra en el segundo lugar de México según la percepción

de los encuestados, tomando en cuenta su calidad de vida, cohesión social, desempeño de las autoridades y satisfacción de los servicios públicos (Gabinete de Comunicación Estratégica 2018). Una visión que tiene largo aliento temporal, como ya ha sido criticada desde diversas investigaciones, algunas de ellas referidas en este texto y también por la opinión pública (Torre 2016), puesto que no se toman en cuenta muchos de los problemas surgidos por la difusión de la ciudad ligada a la especulación inmobiliaria. Confrontación de los análisis y percepciones que responde a la creciente conversión de la ciudad en un espacio del espectáculo, vivido como posibilidad de acceso al consumo. En Mérida, como en otras ciudades, se logra articular la intervención de los poderes políticos y económicos mediante la estrategia de la participación ciudadana, aquella que legitima los futuros lineamientos y el aséptico acercamiento al espacio público.

Propender hacia la ciudad difusa multiplica la necesidad de vías de comunicación, así como el aumento del parque vehicular y el transporte público, además de ratificar los límites diferenciadores entre los sectores sociales según su posición económica. La compactación urbana retomada hoy en día no parece ser el destino en Mérida, ni en América Latina (Pradilla 2009), así que las iniciativas que persiguen el desarrollo de la bicicleta aparecen como paliativos, e incluso en ocasiones como impulsores, más que como confrontaciones ante el modelo de desarrollo.

Frente a ello surgen improvisadas formas de acometer la relación con el espacio público, muchas de ellas ligadas a ejercicios físicos y prácticas deportivas fundadas en la lógica de la individualización y la desinstitucionalización, caracterizadas por la hibridación, los compromisos efímeros, las comunidades horizontales y la auto-regularización. En muchos casos se trata de «deportes de vivencia» que permiten un «hacer lugares» que recuerda la afirmación de Gaspar Maza (2008) sobre la «acupuntura urbana» a través del deporte, que ocurre gracias a la reapropiación experiencial del espacio público. Una nueva forma de vivir la ciudad deportivamente que es, al mismo tiempo, un desafío político y una estrategia de conquista ciudadana. Ante estas alternativas urbanas el ciclismo como uso reivindicativo y adjetivado, a partir de su compromiso con la ciudad y el desarrollo sostenible, tiende a mimetizarse de buenos deseos morales propensos a hablar de la convivencia en las calles de la ciudad y su uso para todos, mientras se ignoran las políticas públicas higienizantes, como la ejemplificada con respecto al Carnaval.

En cierta medida, la práctica del ciclismo urbano, en ocasiones en conflicto con otras movibilidades urbanas, está en vías de conseguir una cierta «dominación legítima» con el apoyo de algunas administraciones políticas que apuestan por su implantación regulada. Su imagen contestataria, alternativa, saludable, deportiva y comprometida con el medio ambiente y la sostenibilidad, así como su nueva manera de «hacer ciudad», está alcanzando un nivel hegemónico simbólico como estilo de vida sostenible entre todas las movibilidades urbanas.

8. BIBLIOGRAFÍA CITADA

- Abramo, Pedro. 2009. «La ciudad calidoscópica». *Revista Apuntes del CENES*, 28 (48): 125-196.
- Arantes, Otlía, Carlos Vainer y Ermínia Maricato. 2000. *A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos*. Petrópolis: Editorial Vozes.
- Aricó, Giuseppe y Miquel Fernández. 2013. «Lluitar per la ciutat en l'era neoliberal. Envers una Antropologia del Conflicte Urbà». *Quaderns-e* 18 (2): 6-21.
- Aricó, Giuseppe, José A. Mansilla y Luca M. Stanchieri (coords.). 2015. *Mierda de Ciudad. Una rearticulación crítica del urbanismo neoliberal desde las ciencias sociales*. Barcelona: Pol. len Edicions.
- Augé, Marc. 2009. *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Editorial Gedisa.
- Ayuntamiento de Mérida. 2016. Plan Maestro para la Movilidad Urbana Sustentable (2015-2018). Disponible en http://www.merida.gob.mx/municipio/portal/actividades/complementos/implan/plan_movilidad.pdf. Fecha de acceso: 28 marzo 2019.
- Baumann, Claire, Mariana Bojacá, Marc Rambeau y Z'leste Wanner. 2013. *Biocudades 2013: un estudio regional acerca del uso de la bicicleta como medio de transporte en América Latina y el Caribe*. Disponible en: http://www.vanguardia.com/sites/default/files/informe_uso_de_las_bicicletas.pdf. Fecha de acceso: 17 jun. 2017.
- Bergalli Cozzi, Valeria. 1994. «Escenas Metropolitanas». *Papers. Revista de Sociología*. 43: 33-40.
- Bericat, Eduardo. 1994. *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*. Madrid: Siglo XXI-CIS.
- Bolío Osés, Jorge. 2016. *En unas cuantas manos. Urbanización neoliberal en la periferia metropolitana de Mérida, Yucatán, 2000-2014*. Mérida: Universidad Autónoma de Yucatán.
- Bolío, Varenca, Carlos E. Góngora, Leonardo Navarrete, Ana G. Sánchez y Peter Stanchev. 2015. «El papel del espacio público en la ciudad de Mérida. El caso de Paseo Montejo». *Antrópica. Revista de Ciencias Sociales y Humanidades* 1 (2): 27-37.
- Castells, Manuel. 2005. *La sociedad red*, vol. 1 de *La era de la información. Economía, sociedad y cultura*. México: Siglo XXI.
- Chamorro, Jairo A. y Andrea E. Rodríguez. 2015. *Análisis de la operación del sistema de ciclorutas en la Ciudad de Bogotá, comparado con los modelos aplicados en Medellín, Chile, Guadalajara, Canadá y Holanda*. Tesis de grado de ingeniería civil. Universidad Católica de Colombia.
- Delgado, Manuel. 2007. *Sociedades Movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Editorial Anagrama.
- Delgado, Manuel. 2011. *El espacio público como ideología*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Delgado, Manuel. 2013. «Artivismo y pospolítica. Sobre la estetización de las luchas sociales en contextos urbanos». *Quaderns-e* 18 (2): 68-80.
- Delgado, Manuel. 2016. *Ciudadanismo. La reforma ética y estética del capitalismo*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Díaz Parra, Ibán y Francisco José Cuberos. 2018. «Políticas de higienización y gentrificación. Aportaciones desde el urbanismo latinoamericano». *OBETS. Revista de Ciencias Sociales* 13 (extra 1): 289-316.
- Diz, Carlos. 2015. *Políticas y tácticas del cuerpo: retablos de la ciudad activista*. Tesis doctoral. Universidade Da Coruña.
- Diz, Carlos. 2016. «Objetos tirados, objetos sagrados. Reapropiación tecnológica de la bicicleta». *Revista de Antropología Experimental* 16: 147-165.
- Echeverría, Adán. 2016. «Una rodada con el Colectivo CicloTurixes de Mérida». *Tierra Adentro*. Disponible en: <http://www.tierraadentro.cultura.gob.mx/una-rodada-con-el-colectivo-cicloturixes-de-merida/>. Fecha de acceso: 28 abril 2017.
- Foucault, Michel. 2011. *Seguridad, territorio, población. Curso en el Collège de France (1977-1978)*. Buenos Aires: FCE.
- Gabinete de Comunicación Estratégica. 2018. Ciudades más habitables de México. Disponible en http://gabinete.mx/wp-content/uploads/ciudades_2018/ciudades_mas_habituables_2018.pdf. Fecha de acceso: 2 jun. 2018.
- Gaviria, Mario. 1979. «El erotismo de montar en bicicleta por las ciudades». *El Ecologista* 1: 9-12.
- Gaviria, Mario. 1994. «Elogio de la sensualidad y eficacia de la bicicleta». *Archipiélago: Cuadernos de crítica de la cultura* 18-19: 109-113.
- Golub, Aaron, Melody L. Hoffmann, Adonia E. Lugo y Gerardo F. Sandoval (eds.). 2016. *Bicycle Justice an Urban Transformation: Biking for All?* Nueva York: Routledge.
- Harvey, David. 1989. «From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation in Urban Governance in Late Capitalism». *Geografiska Annaler* 71 (1): 3-17.
- Harvey, David. 2007a. *Espacios del Capital. Hacia una Geografía Crítica*. Madrid: Akal.
- Harvey, David. 2007b. *Espacios de esperanza*. Madrid: Akal.
- Hernández, Macarena (coord.). 2016. *Bicitopías: Hacia una antropología de la movilidad urbana*. Sevilla: Universidad Pablo de Olavide-Icaria Editorial.
- Hine, Christine. 2004. *Etnografía virtual*. Barcelona: Editorial UOC.

- Indovina, Francesco. 2009. «Ciudad difusa y archipiélago metropolitano». *Ciudades-Comunidades e Territórios* 18: 13-28.
- Iracheta, Alfonso y Jorge Bolio Osés. 2012. Mérida Metropolitana. Propuesta integral de desarrollo. Mérida: Fundación Plan Estratégico de Yucatán A. C.
- Jordi Sánchez, Mario. 2016. «Pobres, deportistas y ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades». *Revista de Antropología Experimental* 16: 129-146.
- Kempton, Richard. 2015. *PROVO. La revuelta anarquista de Ámsterdam*. Madrid: Enclave de Libros Editores.
- Lévy, Pierre. 2007. *Cibercultura. Informa al Consejo de Europa*. Barcelona: Anthropos/Universidad Autónoma Metropolitana.
- Liñán Ruiz, Roberto J. 2016. *Estudio y optimización de las infraestructuras de los carriles de bicicletas*. Tesis doctoral. Universidad de Córdoba.
- Lefebvre, Henri. 1975. *El derecho a la ciudad*. Barcelona: Península.
- Lefebvre, Henri. 2013. *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- López León, Liliانا. 2016. «Pedalear en la Red. Bicicleta, ciudad y movimiento social». *Revista de Antropología Experimental* 16: 53-69.
- Lorenzi, Elisabeth. 2010. «Los talleres de auto-reparación de bicicletas en los espacios autogestionados», en Mario Domínguez, Miguel A. Martínez y Elisabeth Lorenzi, *Okupaciones en Movimiento. Derivas, estrategias y prácticas*: 133-187. Madrid: Tierradenadie Ediciones.
- Lorenzi, Elisabeth. 2016. «De la ciudad imaginada a la movilidad practicada: participación social en las políticas de movilidad», en *Ciudades en Bicicleta. Persona. Ciudad. Bienestar*: 187-204. Madrid: Ayuntamiento de Madrid.
- Lorenzi, Elisabeth y Diego Ortega. 2016. «El reto de la movilidad sostenible. Del cuerpo ciclista al espacio urbano y su observación etnográfica». *Revista de Antropología Experimental* 16: 1-9.
- Lorenzi, Elisabeth y Carmen Acero. 2016. «Observación de la calidad de las políticas de movilidad ciclistas desde la participación. Un estudio comparado de Madrid y Sevilla». *Revista de Antropología Experimental* 16: 11-22.
- Maffesoli, Michel. 2004. *El nomadismo. Vagabundeos iniciáticos*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Malpica, Pedro. 2010a. «Efectos de las políticas públicas a favor de la bicicleta entre los ciclistas urbanos de Sevilla», en E. Mata, P. Burillo y A. Dorado (ed.), *¿Cómo hacer del deporte herramienta para el desarrollo?*: 255-262. Toledo: Ibersal Industrial.
- Malpica, Pedro. 2010b. «Impactos positivos y percepciones sociales del ciclismo urbano: de la finalidad utilitaria al disfrute de un estilo de vida», en E. Mata, P. Burillo y A. Dorado (eds.), *¿Cómo hacer del deporte herramienta para el desarrollo?*: 413-418. Toledo: Ibersal Industrial.
- Mansilla, José A. 2017. «Los nuevos municipalismos y el fin de la historia». *Quaderns-e*, 22 (1): 1-4.
- Martínez-Alier, Joan. 2011. «La justicia ambiental y el decrecimiento económico. Una alianza entre dos movimientos». *Ecología política*. 41: 45-54.
- Maza, Gaspar. 2008. «Discursos y prácticas deportivas en los espacios públicos». *Apunts. Educación Física y deportes* 91: 66-77.
- Monreal, Pilar. 2016. «Ciudades neoliberales: ¿el fin del espacio público? Una visión desde la Antropología urbana». *Quaderns-e* 21 (1): 98-112.
- Mosquera Becerra, María J. 2016. «El transporte en bicicleta: consolidando inequidades en las calles de Cali, Colombia». *Revista Sociedad y Economía* 31: 95-119.
- Muñoz, Francesc. 2005. «Paisajes banales: bienvenidos a la sociedad del espectáculo», en Ignasi de Solà-Morales y Xavier Costa (eds.), *Metrópolis, ciudades, redes, paisajes*: 78-93. Barcelona: Gustavo Gili.
- Nofre i Mateo, Jordi. 2010. «Políticas culturales, transformaciones urbanas e higienización social en la Barcelona contemporánea». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense* 30 (2): 133-161.
- Observatorio de Movilidad Sostenible de Mérida [s.f.]. Guía de Promoción de Espacio Biciamigables. Disponible en <<http://www.bicired.org/wp-content/uploads/2017/04/Guia-Promocion-Espacios-Biciamigables.pdf>>. Fecha de acceso: 18 agosto 2015.
- Oleas Mogollón, Daniela y Albornoz Barriga, María B. 2016. «La bicicleta y la transformación del espacio público en Quito (2003-2014)». *Letras Verdes. Revista Latinoamericana de Estudios Socioambientales* 19: 24-44.
- OMS-BM. 2004. Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Disponible en <http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf?ua=1>. Fecha de acceso: 28 abril 2017.
- ONU. 2012. *Estado de las ciudades de América Latina y El Caribe 2012. Rumbo a una nueva transición urbana*. Recife: Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.
- Ortiz Galindo, Rocío. 2016. «Los cibermovimientos sociales: una revisión del concepto y marco teórico». *Communication & Society* 29 (4): 165-183.
- Paramio, Juan L. 2002. «El deporte como Mecanismo de Regeneración Urbana en Ciudades de la Alta Modernidad», en José Devís (comp.), *La Educación Física, el Deporte y la Salud en el Siglo XXI*: 229-244. Valencia: Editorial Marfil.
- Peraza, Marco T. 2014. «La modernización temprana en Mérida, Yucatán. Una nueva dualidad urbana». *Academia XXII* 8: 59-73.
- Pradilla, Emilio. 2009. *Los territorios del neoliberalismo en América Latina. Compilación de ensayos*. México: Universidad Autónoma Metropolitana/Miguel Ángel Porrúa Editor.

- Puig, Nuria y Gaspar Maza. 2008. «El deporte en los espacios públicos urbanos. Reflexiones introductorias». *Apunts. Educación Física y Deportes* 91: 3-8.
- Ramírez Carrillo, Luis A. 2014. «La centralidad de los actores. Política corporativa y apropiación del centro urbano en una sociedad desigual», en Ricardo López Santillán y Luis A. Ramírez (eds.), *Crecimiento urbano y cambio social: escenarios de transformación de la zona metropolitana de Mérida*: 141-194. México: UNAM.
- Rendueles, César. 2013. *Sociofobia. El cambio político en la era de la utopía digital*. Madrid: Capitán Swing.
- Riechmann, Jorge. 2012. *El socialismo puede llegar sólo en bicicleta. Ensayos ecosocialistas*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Rinaldi, Fernando. 2014. «Bicicletas y equidad vial. Hacia nuevas formas de entender el tránsito». *Revista Transporte y Territorio* 11: 135-139.
- Sádaba, Igor y Ángel Gordo (coords.). 2008. *Cultura digital y movimientos sociales*. Madrid: Los Libros de la Catarata.
- Sánchez Martín, Ricardo. 2011. «Transformación deportiva: nuevos hábitos ciudadanos y posmodernidad urbana, 1982-2010», en Xavier Pujadas (coord.), *Atletas y ciudadanos. Historia social del deporte en España, 1870-2010*: 467-505. Madrid: Alianza Editorial.
- Sorkin, Michael (ed.). 2004. *Variaciones sobre un parque temático: la nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Talego, Félix y Javier Hernández-Ramírez. 2017. «Los nuevos movimientos sociales reencantan el mundo». *Quaderns-e* 22 (1): 35-49.
- Tironi, Martín. 2011. «Construyendo infraestructuras para la movilidad: el caso del sistema de bicicletas en libre servicio de París». *Athenea Digital* 11 (1): 41-62.
- Torre, Armando E. 2016. «Mérida... ¿la ciudad deshabitada?». Disponible en: <<http://vozabierta.com/meridadeshabitable/>>. Fecha de acceso: 21 agosto 2018.
- Trachana, Angelique. 2013. «La ciudad sensible. Paradigmas emergentes de espacios informales y usos alternativos del espacio urbano». *Urban* 5: 97-111.
- Trejo Alba, Carolina y Pérez, María T. 2016. «Ciclismo urbano, análisis de indicadores en el contexto latinoamericano ¿qué se mide?». *Revista Electrónica sobre Cuerpos Académicos y Grupos de Investigación en Iberoamérica* 2 (6): 1-16.
- Urry, John. 2000. *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. Londres: Routledge.
- Vigarello, George. 1991. *Lo limpio y lo sucio. La higiene del cuerpo desde la Edad Media*. Madrid: Alianza Editorial.
- Vigarello, George. 2006. *Lo sano y lo malsano. Historia de las prácticas de salud desde la Edad Media hasta nuestros días*. Madrid: Abada Editores.
- Vivanco, Luis A. 2013. *Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing*. Nueva York: Routledge.