

LA POSIBILIDAD DE RODAR EN UNA MEGACIUDAD: LA CIUDAD DE MÉXICO

THE POSSIBILITY TO MAKE A ROLL IN A MEGACITY: MEXICO CITY

Alejandra Trejo Poo

Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Cuajimalpa

Resumen

El avance capitalista mundial ha tenido grandes consecuencias en todos los territorios; particularmente, en el desarrollo de las *megaciudades*. Una de ellas es la Ciudad de México, una megalópolis que ha presentado gran crecimiento de la desigualdad social y un descontrol en su extensión geográfica. Sin embargo, existen dinámicas que gracias al aumento territorial de la urbe han sido posibles, una de éstas son las rodadas nocturnas que realizan los ciclistas urbanos (*los Bicitekas*) de la Ciudad de México. En esta investigación se elige como caso de estudio a los ciclistas nocturnos para cumplir el objetivo de exhibir las posibilidades que presenta una ciudad tan compleja y enorme como la capital mexicana. Aún con sus dificultades, la geografía espacial y el interés social por el ciclismo nocturno, la ciudad muestra otra cara con diversos significados adquiridos sobre la misma gracias a que la recorren en bicicleta colectivamente. De esta manera, desde la antropología urbana buscamos visibilizar una forma de vivenciar la ciudad de noche a pesar de su complejidad, donde se exhiban las posibilidades que ofrece para que existan alternativas incitadas por un grupo civil que quiere recorrer y conocer la ciudad nocturna.

Palabras clave: megaciudad, noche, espacio urbano, experiencia urbana, ciclismo.

Abstract

Global capitalist advance has had great consequences in all territories and especially in the growth of many megacities. One of them is Mexico City, a megalopolis that has seen growth in social inequality and also lack of control in its geographical extension. However, besides its problems, there have been positive dynamics that thanks the territorial expansion of the city became possible: one of those dynamics are the nighttime rolls made by a group of urban cyclists of Mexico City known as the *Bicitekas*. In this research, night cyclists are chosen as a case study to show the possibilities that a city as complex and enormous as the Mexican capital can have. Because, even with its problems, spatial geography and social interest in night cycling, the city shows another side with diverse meanings that have been acquired thanks to the travels, as a collective, of the urban night bike riders. Therefore, from

the perspective of urban anthropology, we seek to make visible a different way of experiencing the city despite its complexity, where the possibilities that it offers are exhibited through the alternatives incited by a civil group that wants to travel and get to know the city at night.

Keywords: megacity, night, urban space, urban experience, cycling.

1. INTRODUCCIÓN

Las ciudades globales de la actualidad han sido núcleos de concentración social, económica y cultural que, por su gran diversidad (y desigualdad) social, las podemos percibir como centros de múltiples actividades en distintos ámbitos y tiempos. La urbe de la que partimos para este escrito, el cual proviene del proyecto que actualmente se está desarrollando dentro de la maestría en Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad Autónoma Metropolitana (México), es la actual Ciudad de México que, bajo la noción de Mattos e Iracheta (2008), entra en el concepto de *megaciudades*¹, definiéndolas como aquellas «ciudades que se hinchan más que desarrollarse, en las que la planeación urbana es relativa y donde predominan los asentamientos precarios e informales en sus periferias, porque mantienen estructuras socioeconómicas con alta desigualdad» (ídem: 102)². Al mismo tiempo, la temporalidad particular y principal que abordaremos para este trabajo es la noche: el espacio-tiempo en el que se suspenden muchas prácticas una vez que se ausenta el sol, y a la vez se activan otras; por lo que la ciudad sigue teniendo movimiento y actividad sin parar, aunque haya algunos urbanitas que ni se enteren de qué tipo de cosas puedan suceder en ese periodo específico.

La Ciudad de México no sólo se le conoce por tener una geografía muy extensa (1.485 km²), por ser una de las urbes más pobladas del mundo (la quinta a nivel mundial con una población de 21,6 millones) o por ser una ciudad como el «espacio creado, modelado y ocupado por actividades sociales en el curso de un tiempo histórico» (Lefebvre, 2013: 130), sino también por la diversidad que hay dentro de ella a nivel social y cultural. Así mismo, gracias a esta pluralidad construida por historias de conquista, de invasiones, de colonias, de migraciones y de globalización, existen múltiples maneras de abordar y vivenciar la noche las cuales escapan del imaginario convencional en el que

1 Considerando que son ciudades de más de diez millones de habitantes.

2 Los autores las diferencian de las «ciudades globales» las cuales definen como «ciudades más ordenadas, seguras y productivas que tienen disciplina urbanística, un proyecto de conectividad interna, interurbana e internacional muy claro y grandes infraestructuras como aeropuertos, sistemas modernos y masivos de transporte público; corresponden a las grandes aglomeraciones de América del Norte, Europa y Asia». (De Mattos e Iracheta, 2008: 102).

la solemos pensar; es decir, no sólo se vive la noche de una ciudad con prácticas de entretenimiento en un espacio cerrado, con el trabajo nocturno, o con la delincuencia e ilegalidad.

Así pues, dentro de aquellas prácticas no-conventionales sobre la noche urbana, existen ciertas dinámicas que se encuentran en la noche de la Ciudad de México, y unas de ellas son las rodadas nocturnas que ejercen diferentes grupos de ciclistas urbanos, en particular, el pionero de todos: los **Paseos Nocturnos de los Bicitekas**. Este grupo se reúne todos los miércoles del año para realizar recorridos en bicicleta durante la noche, parten del Ángel de la Independencia (monumento importante y emblemático de la Ciudad de México) a las 9:45 p.m. y ruedan en el espacio urbano de la CDMX³, o incluso, en la zona metropolitana que es el Estado de México (uno de los estados fronterizos a la capital del país). Dicha práctica se ha realizado desde los últimos 21 años con una asistencia actual de aproximadamente 100 a 150 integrantes de distintas edades (jóvenes y adultos mayormente), diversas profesiones y clases sociales, con más de la mitad del género masculino.

El recorrido consta de dirigirse a un sitio al aire libre (normalmente parques públicos, estacionamientos o amplios camellones), descansar aproximadamente 40 minutos en él y regresar al punto de inicio. La distancia total varía entre 25 y 45 kilómetros por noche, y se dirigen hacia cualquier dirección de la ciudad⁴. Aquí podemos observar que esto ofrece posibilidades de conocer, vivenciar e incluso de *habitar* la urbe nocturna de una forma particular: mientras se *rueda* en bicicleta, es decir, en movimiento. El objetivo de nuestro documento es querer evidenciar una nueva manera de conocer una ciudad a través de la movilidad y el desplazamiento en bicicleta, considerando su relación con el espacio urbano a partir de las posibilidades geográficas que tiene un territorio específico. De esta forma, nos daremos cuenta cómo cierta dinámica despierta circunstancias y situaciones que, quizá de otro modo, no podrían percibirse o aparecer.

Esta investigación se encuentra en una fase de análisis teórico y empírico después de haber realizado seis meses de trabajo de campo durante el segundo semestre del 2019. Desde el planteamiento del proyecto se buscaba conocer la forma en la que los ciclistas viven la noche urbana, tanto desde un ámbito general como particular. Por lo que para la metodología del trabajo se utilizaron herramientas de la antropología social como lo son la observación participante y la realización de etnografías, en donde podía conocer no sólo cómo se organizaba la rodada, sino también cómo se vivía dentro de ella; y la elaboración de entrevistas a profundidad para conocer qué tipo de noción

3 Nomenclatura denominada para la Ciudad de México desde el 2016.

4 El destino se elige en una votación previa que los organizadores hacen días antes a la rodada. Hay muchas consideraciones a tomar para planear el punto de llegada, pero en este documento no especificaremos los detalles técnicos.

tenían diversas personas que rodaban (jóvenes, grandes, mujeres, hombres, organizadores, participantes, etc.) sobre la dinámica urbana en la noche. Durante los recorridos fue importante conocer la magnitud de las distancias transitadas, así como la dimensión del grupo social que ejerce esta práctica, por ello se realizó un levantamiento fotográfico durante las rodadas y el registro de la ruta a través de una aplicación tecnológica. Gracias a todo lo obtenido, se han encontrado nuevas perspectivas, visiones y significados de una ciudad nocturna que, dentro de muchas cosas, puede ser extensamente transitada sin tener que planearse política y geográficamente para hacerlo. Es decir, sabemos que la ciudad está pensada con ciertos fines y de determinada manera, —como lo son las vialidades pensadas solamente para los automóviles—, pero la existencia de una práctica como ésta nos visibiliza la posibilidad de que la ciudad se puede pensar y habitar de una forma diferente a la que inicialmente se diseñó, particularmente en la noche. Por ello, en estos momentos de la investigación queremos remarcar y detallar los encuentros novedosos y los temas, un tanto desconocidos, sobre la urbe a partir de un nuevo acercamiento durante el tiempo nocturno, ya que se desmantela una parte de la identidad de la ciudad a través del escenario urbano y desconocido⁵.

2. INICIO Y CONSOLIDACIÓN DE LOS PASEOS NOCTURNOS DE LOS BICITEKAS

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

CARLOS MONSIVÁIS

En 1998 iniciaron las rodadas nocturnas de los ciclistas urbanos. En aquel tiempo la Ciudad de México no era lo que ahora es (2020). A pesar de que era una ciudad con una gran cantidad de población, en aquel entonces no había tanto interés por el uso de la bicicleta, de hecho, la idea era considerada extraña porque no se acostumbraba a usar cierto móvil para trasladarse en la ciudad, a excepción de la gente pobre⁶ (Pérez, 2013; Macías 2015); por lo tanto no se tenía el conocimiento de rodar en grupo, el respeto a los ciclistas y tampoco había vialidades disponibles para ellos. Sin embargo, la idea surgió de un interés por implementar el ciclismo para una ciudad «más humana y más amigable» (palabras de los **Bicitekas** fundadores), donde se tuviera el respeto social y el territorio urbano adecuado para los ciclistas.

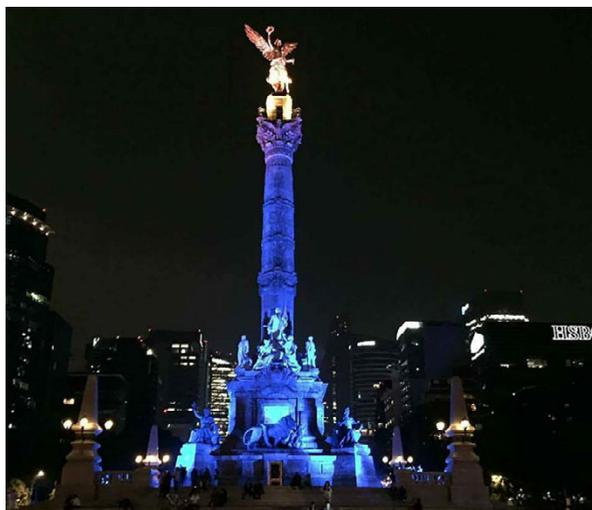
5 Aunque ya existen muchos grupos de ciclistas nocturnos desde hace varios años en la Ciudad de México, mucha gente se sigue sorprendiendo por el hecho de que esta actividad sea posible.

6 «La bicicleta transmite una imagen estereotipada de su usuario: procedente de clase obrera y pobre, es aquel que no cuenta con los medios para comprarse un automóvil» (Pérez, 2013: 111).

La persona que tuvo la idea de hacer los recorridos ciclistas durante la noche fue Tom Dieusaert, un hombre belga que en aquel entonces tenía 28 años y vivía provisionalmente en la Ciudad de México. En una entrevista realizada el pasado septiembre de 2019, Tom nos comentó que pensaba a la CDMX como una ciudad ideal para andar en bicicleta: «por ser plana, ya que no tiene muchas montañas, tiene clima seco y por lo tanto no sudas mucho»⁷. Esta idea nos hace ver que una ciudad en la que algunos hemos vivido gran parte de nuestras vidas puede ser vista de una forma que nunca se había pensado, como lo es recorrerla, habitarla y conocerla en bicicleta de noche como no se había hecho antes, al menos hasta ese entonces.

El plan de las rodadas fue creciendo gracias a la difusión de la actividad por medio de propagandas que hacían los organizadores para invitar a la gente, pero sobre todo a través de los rumores que se propagaban entre la comunidad ciclista, los jóvenes y muchos otros curiosos. Algunos no lo creían posible, otros decían que eso era «cosa de locos», pero por diversas inquietudes, intereses políticos sobre la movilidad, o incluso ganas de divertirse, fue que el grupo creció hasta llegar a tener, un año después, alrededor de cien asistentes. Por ello, podemos decir que al poco tiempo se fue convirtiendo en una especie de *ritual urbano* que se presentaba todos los miércoles de la noche en un punto de inicio específico: el Ángel de la Independencia ubicado en la avenida Reforma de la Ciudad de México (véase Figura 1).

Figura 1. Ángel de la Independencia de la Ciudad de México



Fuente: Elaboración propia. 2019

⁷ Relato de entrevista realizada el 2 de septiembre de 2019.

Nos referimos a la idea del *ritual* porque, aunque no es una práctica religiosa o sagrada, sí contiene propiedades que la llevan a ver como tal, por ejemplo: que la actividad se realiza en un tiempo y espacio específicos, que los participantes se encuentran para ejercer una dinámica particular no espontánea, que hay organizadores y guías que se encargan de llevar la caravana bajo control, que hay una dimensión colectiva como lo es la posibilidad de usar las calles para rodar y llegar a otros lugares; que hay emociones conjuntas dentro del grupo; por decir algunas de las propiedades⁸. Pero también, podemos mencionar que esta dinámica es un ritual porque, en términos de Randall Collins (2009) «los participantes desarrollan un foco de atención común y sus micro-ritmos corporales y emociones entran en consonancia recíproca» (71). Regresando a la conformación de las rodadas, el plan se programó sin tener que avisarse ni confirmarse por ningún medio, bien lo dice Tom de la siguiente manera:

...lo mejor de todo esto es que no está organizado, es como una tradición, como festejar la Navidad, donde nadie tiene que decir 'oye, tenemos que festejar Navidad en tres días', ya se sabe que viene Navidad. Son cosas que (...) se autoorganizan, no hace falta que haya una cosa por Twitter, por Facebook, por Instagram (...) hay una dinámica, una inercia propia que se genera y se sigue autogenerando, el próximo miércoles otra vez y nadie lo cuestiona, es algo muy lindo y es mucho más fuerte a que alguien lo organice, y la misma tradición lo va justificando. Nadie en 2019 va a decir '¿por qué hacemos esto? ¿por qué nos juntamos lo miércoles acá?', bueno, porque siempre se hizo, porque de alguna forma funcionó. Porque algo que no funciona se deja de hacer.⁹

Así pues, con esta actividad podemos ver, primero que nada, cómo surge una experiencia urbana a partir de intereses comunes y de observar a la ciudad como un territorio con la posibilidad de recorrerse en bicicleta, tanto por sus características geográficas como climatológicas y urbanas, pero también sociales y culturales.

3. CONOCER LA CIUDAD DURANTE LA NOCHE

La ciudad está hecha para ser vista.
MARC AUGÉ

8 Todas estas propiedades son extraídas del texto Archipiélagos del Ritual de Rodrigo Díaz Cruz (1998) Anthropos y UAM-I, México, pp. 225-227. A su vez, Díaz Cruz las retoma de otros autores, (Moore y Myerhoff, 1997; Rappaport, 1979; Lewis, 1980 y Grimes, 1990). Díaz indica que estas propiedades «permiten trazar un perfil o contorno de los rituales» (ídem).

9 Relato de entrevista realizada el 2 de septiembre de 2019.

Hemos visto que la actividad nocturna que hemos estudiado para este proyecto nace de manera independiente, además, a través de los relatos de los fundadores y las fuentes de hace 21 años, encontramos que el grupo se presentaba con intenciones políticas y lúdicas, pero sobre todo, ‘aprovechaba’ la dimensión geográfica de una ciudad tan grande; por lo que nos arroja concepciones sobre la urbe que de otra forma no se percibirían.

Para empezar, una de las sensaciones que nos relata uno de los guías actuales de la rodada es que ‘la ciudad se queda chica’ con estos recorridos, ya que se puede transitar en tantos lugares de manera más rápida (que no quiere decir más veloz) a la que se suele imaginar. Para ver algunos ejemplos de los recorridos que se han hecho, observe los siguientes mapas de las rodadas (Figura 2 y Figura 3) en diferentes direcciones.

Figuras 2. Rodada a Central de Abastos y Figura 3. Rodada al pueblo de Culhuacán

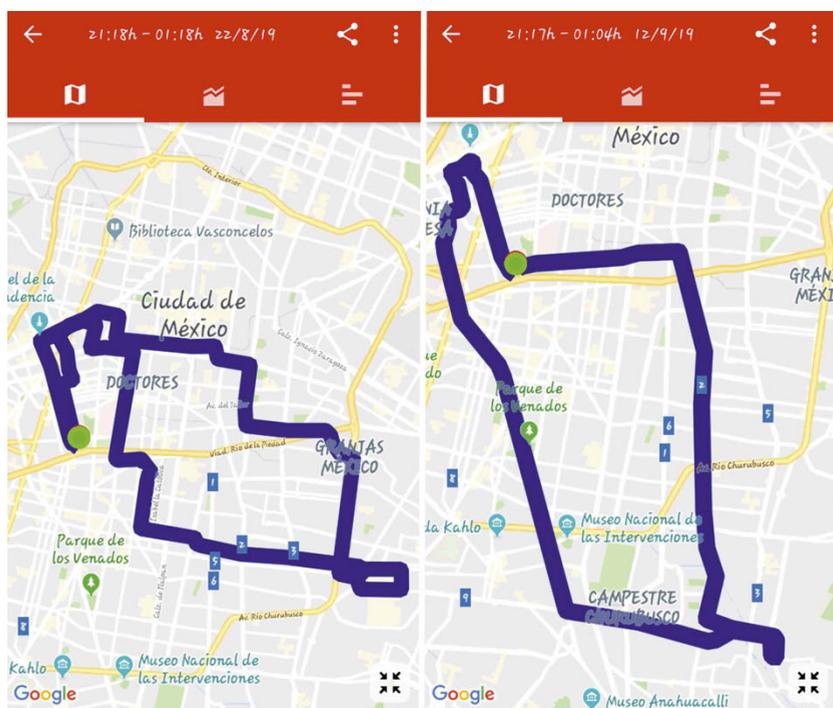


Figura 2: 21 de agosto de 2019. 36,33 km • Figura 3: 11 de septiembre de 2019. 30,39 km

Los mapas fueron realizados con la aplicación *Zeopoxa Ciclismo* a través del teléfono inteligente de la autora. Se muestran de ejemplo dos rodadas hacia distintas direcciones de la ciudad. Los puntos verdes se refieren al hogar de la autora, —el cual se encuentra a tres kilómetros del Ángel de la Independencia—.

Con estos mapas podemos ver que existe una variedad de lugares por los que se pasa, así como de sitios a donde se llega, de manera que se recorren largas distancias y se perciben como «lugares lejanos» al punto de inicio. Respecto a la sensación de las distancias, Augé (2009) nos habla sobre la visita a tantos lugares de la ciudad de París mientras se *rueda* en bicicleta, así como la dimensión geográfica durante los traslados: «A quienes se arriesgan a utilizar la bicicleta por primera vez en la ciudad se les ofrece una experiencia inédita que les permite reevaluar las distancias» (idem: 65-66), y aquí consideramos cambiar la frase por quienes se *arriesgan a rodar en grupo durante la noche por primera vez en la ciudad*, de manera que se genera, nuevamente, una **experiencia urbana**¹⁰.

Los ciclistas me han compartido durante el trabajo de campo sensaciones como la dimensión del tiempo y del espacio geográfico, en donde adquieren una noción completamente distinta a la habitual ya que, durante la rodada dentro del grupo, se va platicando, conviviendo, o incluso disfrutando el recorrido sin socializar. Así pues, la distancia se percibe muy diferente porque no se siente que se ha recorrido tanto kilometraje, ya que uno va sintiendo la rodada, la calle y la noche que los envuelve. Por esto, el tiempo de traslado también cobra otra dimensión al grado de que puede pasar una hora y media o dos y pareciera que ha pasado mucho menos. Uno rueda sin saber que se han atravesado dos o tres delegaciones¹¹ con diversas colonias¹², sin embargo son evidente las diferencias que hay entre cada zona ya que todo sucede dentro de una ciudad con gran desigualdad social. De esta manera, lo que parece lejano ya no lo es en la práctica de la rodada, pues las distancias se acortan, los lugares se acercan, y por lo tanto las diferencias entre zonas se juntan mucho más de lo que podría pensarse.

Precisamente en estos traslados, la diversidad socioespacial de las zonas abunda en cada rodada, presentando una *exposición a la heterogeneidad urbana*¹³, y nos hace percibir la variedad con la que está compuesta una ciudad como la CDMX, lo cual abre la posibilidad de «rodar en grupo donde te permite rodar en lugares donde normalmente no irías»¹⁴, y sobre todo nunca

10 De esta forma, Aguilar (2016) plantea la idea de experiencia urbana con el caminar en la ciudad, y lo que coincide aquí, —razón por la que tomamos su referencia—, es la actividad en movimiento y las posibilidades de sociabilidad durante la práctica.

11 Demarcaciones territoriales de la Ciudad de México.

12 «Una **colonia** es la denominación que se le da en México a un vecindario que no tiene autonomía jurisdiccional o representación. Usualmente las colonias reciben un código postal específico. A los desarrollos urbanos modernos como las comunidades en urbanización cerrada, llamadas barrios, fraccionamientos o vecindarios privados; se les denomina también colonias» Extraído de: [https://es.wikipedia.org/wiki/Colonia_\(M%C3%A9xico\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Colonia_(M%C3%A9xico))

13 Como lo dice Aguilar (2016) respecto al caminar en la ciudad (32).

14 Relato de la entrevista realizada a Erick, uno de los guías actuales, antes de la rodada a Culhuacán, el día 4 de septiembre de 2019.

se piensa visitar de noche; pues la noción de recorrer ciertas zonas en ciertos horarios construye una idea de peligro y riesgo. Al mismo tiempo, hay quienes provienen de zonas muy diferentes a las que se visitan, por lo tanto, se llega a lugares que no se conocerían de otra forma ni en otro momento dentro de esta geografía urbana tan diversa que tiene la Ciudad de México. Por eso podemos ver que se aprovecha la dimensión social y espacial de la ciudad a partir de la variedad de participantes y de lugares por recorrer y visitar.

Cuando es de noche, el tiempo pasa de otra forma, y más porque las calles se vacían, pues pareciera que están sólo para los ciclistas. Ese vaciamiento y esa posibilidad de rodarla con tanta amplitud modifica la concepción del tiempo, del espacio y de la distancia que podemos recorrer. Incluso nos hace percibir desde nuestros sentidos, —el olfato y el oído, no sólo la vista—, una sensibilidad hacia la ciudad que con el bullicio del día no se pueden apreciar o reconocer; y justo ahí se encuentra una virtud de la noche: su apertura, su invitación a ver diferente, su distinción, e incluso su vacío de autos y sonidos que ofrece la posibilidad de escuchar y desplazarse de manera atípica. Si bien, la noche también es una *alteridad* del mundo que damos por establecido, ya que exhibe la posibilidad de la urbe nocturna como la forma de vivir una *realidad aparte* a partir de ofrecer una alternativa de vida (Arreola, 1990). Por ello, pareciera que la ciudad se transforma en otra, cambia y ya no se ve con esa enormidad que siempre vemos en nuestro imaginario.

Percibir el espacio urbano desde la bicicleta, da la posibilidad de estar más próximo y abierto a la naturaleza del entorno, por lo que hace notar la diferencia de cuando se está dentro de una burbuja aislada como lo es un automóvil o autobús, ya que cuando se anda en la bicicleta hay un contacto directo con las avenidas mientras se conoce una parte de la dimensión urbana dentro de una fiesta móvil, y por lo tanto eso cambia la manera de mirar el afuera, la ciudad que se recorre. Así pues, consideramos la idea de *inmersión* con la ciudad, donde se establece una relación con el entorno, la ciudad y sus espacios, transformando la experiencia y los recorridos realizados (Aguilar, 2016) a partir de las subjetividades, cercanías y conexiones con cada ruta, espacio y traslado.

Por otro lado, una consideración importante al conocer la urbe gracias a estos recorridos es que se va construyendo un mapa mental o mapa geográfico sobre la ciudad como una *función valorativa del mundo* (Signorelli, citada en Giglia, 2012, 15), sin necesidad de utilizar un mapa analógico o digital, es decir, después de varios trayectos con distancias extensas, se conocen las avenidas y las calles. Bien nos lo relata Fistix, uno de los participantes de la rodada:

A mí, Bicitekas me ha cambiado la visión de ver la ciudad. Ya por ejemplo cuando voy a algún lado en el día digo «ah no ma, que chingón, por aquí pasé con Bicitekas y me gustó este trayecto», ¿no? Y pues aparte yo ya el Waze casi ni lo uso, ¿no? Yo por ejemplo salgo de mi casa y tengo

que ir a la Narvarte a tal lado y ya está y vámonos. Ya se me armó el mapa hasta mejor que el Waze. Acá rapidísimo todo.

Así mismo, nos comenta la misma Amalia Signorelli a partir de las interacciones establecidas con los lugares: «Cada sujeto es un efecto portador de un mapa mental del mundo que le permite orientarse en las relaciones con los lugares y con los otros sujetos y, a través de las representaciones, estar mentalmente en relación con otros lugares y sujetos distantes» (ídem, citada en Giglia, 2012, 15).

Finalmente, todo esto nos ofrece una nueva forma de conocer la ciudad nocturna, a través de las rodadas de noche conformadas por un grupo masivo que se reúne semanalmente. Así, la ciudad no se percibe como se miraba antes de conocer esta experiencia, sea de día o de noche, la imagen y dimensión de la ciudad ha cambiado después de una intervención social como lo son las rodadas nocturnas de los **Bicitekas**.

4. HABITAR LA CIUDAD Y VIVENCIAR LA NOCHE URBANA

Una vez que hemos conocido cómo se organizan las rodadas de los ciclistas nocturnos, podemos encontrar otra relación con la urbe la cual es *habitar la ciudad*. El concepto de habitar lo define Angela Giglia (2012) como la relación que se tiene con el espacio mediado por la cultura, en este caso podemos decir que es la cultura a través de la práctica de los ciclistas nocturnos. Hemos notado que esta dinámica se hace presente a partir de la intervención social de un gran conjunto de individuos sobre las avenidas de la ciudad. Por lo que se habita la ciudad en movimiento a partir de la presencia de los **Bicitekas**, donde estos adquieren significados de los lugares visitados y de las avenidas transitadas a través de su convivencia con estos sitios. Cuando sabemos que se recorren diferentes vialidades y se llegan a diferentes destinos, se adquiere un reconocimiento, interpretación y significado del espacio (ídem), ya que para algunos son lugares nuevos, desconocidos y lejanos a su zona habitacional, laboral o concurrida; pero para otros es llegar a zonas conocidas o familiares de la ciudad, que además, saben cómo se comportan esos lugares; es decir, son espacios *domesticados* (ídem), ya que por tener una frecuente asistencia, existe una familiaridad con los lugares. Cuando sucede esto, hay ocasiones que reviven memorias personales y sociales por los hechos marcados en la vida de cada uno, así como en la vida de estas zonas de la urbe. De la misma manera lo dice Aguilar (2016) respecto al caminar:

La evocación de este trayecto, (...) apunta la persistencia del desplazamiento en la memoria y su capacidad para trazar e identificar transformaciones en el entorno. La memoria del caminar, además de un ejercicio de nostalgia, es también la ubicación de huellas del pasado que se miran

en el presente y permiten constatar persistencias y transformaciones, lo mismo que la creación de una sensación intensa de temporalidad (Aguilar, 2016, 28).

Por otro lado, la idea de rodar de noche inició por razones sociales que son importantes de marcar, tales como: la noche es el tiempo en el que mucha gente sale de trabajar y tiene tiempo libre para despejarse, hacer ejercicio y entretenerse; el tránsito vial disminuye y las calles comienzan a estar más accesibles para ser recorridas en bicicleta; hay una menor cantidad de autos, por lo tanto, el aire está más limpio; no hay sol que queme a los ciclistas, entre otras cosas. Pero una cuestión importante de considerar es que, de alguna forma, las dinámicas de la vida nocturna como lo son salir a beber, fumar y estar con los amigos, también se presentan en las rodadas nocturnas. Por ello, la *intervención* de la noche se mantiene, en este caso, en los espacios que han sido reglamentados de alguna manera, pero son intervenidos y habitados con una actividad distinta a la que se ha pensado sobre ellos: «el espacio lo ordenamos, pero el espacio también nos ordena» (Giglia, 2012, 16) de manera que, al suceder ambas cosas, la interacción y relación con un lugar se va determinando también desde su intervención junto con el orden impuesto. Es importante notar que, en los Paseos Nocturnos, los participantes no van sobre las ciclopistas instaladas en las vialidades, sino que, al ser tantos participantes, se presenta el cuerpo de una caravana ciclista sobre la calle. El grupo es mucho más grande que los automóviles, y esto los lleva a apropiarse de las avenidas, calles y callejones, así como de los lugares destino, por lo tanto, hay un habitar en movimiento del espacio público.

Figura 4. Rodada a Culhuacán



Fuente: Elaboración propia. 11 de septiembre de 2019

La idea de vivenciar la noche desde una actividad nocturna no convencional nos hace encontrar aspectos de la ciudad de noche no convencionales, pero que también existen y muestran la ciudad que recorreremos, habitamos y seguimos descubriendo a través del movimiento colectivo. Bien lo dice Marc Augé (2009) sobre el uso de la bicicleta en el espacio público, donde se trata de «socializar en las calles, reconstruir lugares de vida y soñar la ciudad» (19). Esto nos hace pensar que hay una intención de revivir la sensación del infante, desde la concepción de Augé¹⁵, jugando en la calle con los amigos a partir de lo que permite el entorno o el ambiente socioterritorial.

5. CONCLUSIONES

Al conocer una actividad en movimiento que se realiza durante la noche dentro de la Ciudad de México, nos lanza una visión de la ciudad nocturna como un ágora, aquel espacio amplio que ofrece la oportunidad de estar y vivir en el afuera. Así pues, esta dinámica es una posibilidad distinta a las que recurrentemente suceden de noche en el espacio cerrado.

Lo que se ha visto en este periodo del proyecto de investigación, nos muestra no sólo la idea de *otra ciudad* distinta a la que conocemos, sino que también es una práctica donde cada día se escriben historias diferentes sobre las vialidades y las zonas de la Ciudad de México, para ser habitadas, significadas y socializadas de una manera distinta a la que conocemos. La mirada desde la antropología social nos muestra una ciudad dinámica durante la noche que se despierta una vez que se oculta el sol, y cuando se terminan las labores y actividades establecidas de muchos habitantes éstos pueden escapar de la vida cotidiana, al menos por un rato, y coincidir en el ritual urbano nocturno. Este trabajo nos ha hecho encontrar que la ciudad, aunque esté hecha de una forma preestablecida y diseñada con ciertos planes urbanos, cada habitante o visitante, así como cada grupo social, decide cómo vivirla, recorrerla y conocerla. Por esto mismo, los **Paseos Nocturnos** de los **Bicitekas** presentan una forma distinta de lo que se suele pensar sobre la noche urbana, y nos lanza una óptica de conocimiento sobre la Ciudad de México, de manera que se adquiere otro sentido y percepción de vida nocturna y de todo lo que puede haber en un territorio ciudadano que nunca se terminará de descubrir. Finalmente, estos recorridos nos hacen ver a una urbe como un laberinto inacabable que incita a ser conocido e intervenido, y en este caso se decide explorar con una multitud de ruedas que pintan de memorias las calles de una gran ciudad, como si fuera una gran pista deportiva. De esta manera, se marcan caminos únicos por una nómada urbana que, con el paso de los años, ha

15 «...muchas personas de cierta edad montan sus bicicletas, no diariamente y de manera solitaria, sino en grupo (...) En realidad juegan, pues su verdadera intención es, antes bien, recuperar los planes de la infancia y las complicidades de los niños» (2009, 43).

mantenido la costumbre de rodar incansablemente sobre toda la extensión posible que la ciudad ofrece, o bien, en esa ciudad que se despierta bajo la oscuridad.

BIBLIOGRAFÍA

- Aguilar, M. Á. (2016) El caminar urbano y la sociabilidad. Trazos desde la ciudad de México. *Alteridades*, vol. 26, núm. 52, julio-diciembre, México, 23-33.
- Arreola Medina, A. (1990). *La representación de la noche en la actual narrativa mexicana (1960-1990)*. México D. F.: Centro Virtual Cervantes.
- Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*, Gedisa, España.
- Collins, Randall (2009). *Cadenas de rituales de interacción*. Anthropos, Barcelona.
- Díaz Cruz, R. (1998). *Archipiélago de rituales*. Anthropos y UAM Iztapalapa, México.
- Giglia, A. (2012). «Capítulo 1: Habitar, orden cultural y tipos de hábitats». *El habitar y la cultura: Perspectivas teóricas y de investigación*, Anthropos, México, 9-23.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Capitan Swing, Madrid.
- Macías, P. (2015). *Movilidad alternativa en la Ciudad de México: el caso de los grupos ciclistas del Distrito Federal*. Tesis de licenciatura en Geografía Humana, UAM Iztapalapa, Ciudad de México.
- Mattos, C. e Iracheta, A. (2008). «Globalización y territorio», *Centro-h*, núm. 2, diciembre, Organización Latinoamericana y del Caribe de Centros Históricos - OLACCHI, Quito, 99-110.
- Pérez López, R. (2013). El sistema de bicicletas públicas «Ecobici»: del cambio modal al cambio social. *Espacialidades. Revista de temas contemporáneos sobre lugares, política y cultura*, vol. 3, núm. 2, julio-diciembre, UAM Cuajimalpa, Distrito Federal, México, 106-124.

PÁGINAS WEB

- Colaboradores de Wikipedia (2020, 17 febrero). Colonia (México) - Wikipedia, la Enciclopedia Libre. Recuperado 18 de febrero, 2020, de: [https://es.wikipedia.org/wiki/Colonia_\(M%C3%A9xico\)](https://es.wikipedia.org/wiki/Colonia_(M%C3%A9xico))