

¿Cómo han incidido los ciclistas tlaxcaltecas en la producción de un espacio urbano que permita el ejercicio del derecho a la movilidad?: Tipos y grado de incidencia de la participación ciudadana de los ciclistas en Tlaxcala

How Have Tlaxcala's Cyclists Influenced the Production of an Urban Space that Allows the Exercise of the Right to Mobility?: Types and Degree of Incidence of Citizen Participation of Cyclists in Tlaxcala

Recepción: 30/01/2023 • Revisión: 24/02/2023 • Aceptación: 12/05/2023

<https://doi.org/10.32719/29536782.2023.1.7>

 Ramsés Alejo

Centro de Estudios Urbanos y Ambientales, El Colegio de México
Ciudad de México, México
ralej@colmex.mx

Resumen

El presente artículo tiene como objetivo analizar la diversidad de actividades de los ciclistas urbanos en Tlaxcala en torno al espacio público y el derecho a la movilidad, específicamente la movilidad urbana sustentable, para categorizarlas y diferenciarlas entre acciones colectivas, de la sociedad civil o de movimientos sociales, así como para discutir su grado de incidencia en la producción de un espacio urbano que materialice el ejercicio de su derecho humano a la movilidad en los términos tutelados por la Constitución mexicana. Para lograr esto, en primera instancia se hace un recorrido histórico y contextual por el derecho a la movilidad, su actualización, la modalidad urbana sustentable en México y su relación con el derecho a la protesta. En un segundo momento, se desglosa el marco teórico para explicar y tipificar las actividades de los ciclistas. En un tercer apartado, se explica el contexto que da lugar a la participación de los ciclistas a cada una de las actividades que realizaron, en orden cronológico. Por último, se elabora una tabla para sintetizar y analizar las acciones a la luz de la teoría y se discute su grado de incidencia.

Abstract

This article aims to analyze the diversity of activities of urban cyclists in Tlaxcala around public space and the right to mobility, specifically sustainable urban mobility, to categorize and differentiate them between collective actions, civil society, or social movements, as well as to discuss their degree of impact on the production of an urban space that materializes the exercise of their human right to mobility in the terms protected by the Mexican constitution. To achieve this, in the first instance, a historical and contextual tour is made on the right to mobility, its actualization and sustainable urban modality in Mexico, and its relationship with the right to protest; in the second moment, the theoretical framework is broken down to explain and typify the activities of cyclists, in a third section the context that gives rise to the participation of cyclists and each of the activities they carried out in chronological order is explained. Finally, a table is prepared to synthesize and analyze the actions in light of the theory and discuss their degree of incidence.

Palabras clave

derecho a la movilidad
participación ciudadana
protesta
producción del espacio
movilidad urbana
acción colectiva
movimiento social
sociedad civil
incidencia

Keywords

right to mobility
citizen participation
protest
production of space
urban mobility
collective action
social movement
civil society
advocacy

Introducción: El derecho a la movilidad urbana sustentable

Los derechos humanos son los derechos fundamentales inherentes a todos los seres humanos, independientemente de su origen, raza, género, orientación sexual, religión o cualquier otra condición. Son protegidos por las leyes internacionales y nacionales, y están destinados a garantizar que todas las personas tengan una vida digna y justa. Los movimientos sociales, la sociedad civil y las luchas sociales en general son importantes para la protección y promoción de los derechos humanos, pues son ellos los que presionan a los gobiernos y otras entidades poderosas para que los respeten y cumplan.

La relación de la participación ciudadana, la sociedad civil y los movimientos sociales con los derechos humanos es muy estrecha: los tres contribuyen de manera significativa a su promoción y protección en la sociedad. Son esfuerzos colectivos de grupos de individuos para lograr cambios significativos en las estructuras y los sistemas políticos, sociales y económicos de una comunidad. Estas luchas pueden tener como objetivo la eliminación de la discriminación, la igualdad de derechos, la justicia social, la protección del medio ambiente, entre otros temas, o incluso aquellos de corte urbano como el derecho al espacio público, el derecho a la ciudad y el derecho a la movilidad urbana sustentable.

El derecho a la movilidad urbana sustentable es un concepto relativamente nuevo, surgido en respuesta a los problemas ambientales, sociales y económicos asociados con la movilidad en las ciudades. Algunos antecedentes legales se encuentran en instrumentos internacionales que protegen el derecho a la libre circulación y a la elección de residencia, como la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y otros con un enfoque de justicia social y mejoramiento de las condiciones de vida, como el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales y el Objetivo 11 de la Agenda para el Desarrollo Sostenible.¹ Todos ellos desembocan en instrumentos más especializados, como la Ley Modelo de Movilidad de la CEPAL, documento que establece principios y directrices para la elaboración

de políticas públicas de movilidad sostenible en América Latina y el Caribe.²

La transformación y actualización de este derecho de carácter general (libre tránsito) a su modalidad más urbana (movilidad sustentable) tiene antecedentes en las afectaciones a la vida en zonas urbanas derivadas de la contaminación, el ruido y la congestión vehicular excesivos, la desigualdad y la segregación de aquellas personas que por condiciones económicas y territoriales no pueden acceder a una oferta de transporte digna y asequible. Por lo tanto, el derecho a la movilidad urbana sustentable se erige como un enfoque que reconoce la importancia de un sistema de transporte seguro, accesible, eficiente y respetuoso con el medio ambiente como parte del derecho a un nivel de vida adecuado.

En México, el derecho a la movilidad se materializó como derecho humano con la reforma constitucional que se llevó a cabo en 2021.³ Esta reforma establece que todas las personas tienen derecho a una movilidad segura, accesible, inclusiva, sostenible, eficiente, resiliente y de calidad, y que el Estado tiene la responsabilidad de garantizar ese derecho a través de políticas públicas integrales y coordinadas. Además, determina que el transporte es un servicio público y que el Estado debe garantizar la seguridad vial y la protección al medio ambiente en todas las modalidades de transporte. Esta reforma constitucional es un paso importante para garantizar el derecho a la movilidad en México, ya que reconoce la importancia de un sistema de transporte inclusivo y sostenible para el desarrollo social y económico del país. Sin embargo, su implementación requiere de la elaboración de leyes secundarias y de políticas públicas efectivas que aseguren la accesibilidad y la seguridad en la movilidad de todas las personas, incluyendo aquellas en situación de vulnerabilidad.

El derecho a la movilidad sustentable como derecho humano suele ser promovido por movimientos sociales que luchan por una ciudad más justa, sostenible y equitativa. Existen dos tipos de reclamos principales: por un lado, aquellos que luchan por ciudades más seguras y amigables para el uso de bicicleta, con actores como Bicitekas, en México, y Pedalibre, en España; por otra parte, aquellos que persiguen una oferta de

1 ONU, "Objetivos de Desarrollo Sostenible", ONU, accedido 6 de mayo de 2023, <https://bit.ly/2qk9f28>.

2 Andrés Pizarro, "Políticas integradas y sostenibles de movilidad: Revisión y propuesta de un marco conceptual", *Boletín FAL* 323 (2013), <https://bit.ly/3nsQ3jC>.

3 México, *Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial*, 18 de diciembre de 2020.

transporte público eficiente, digno y asequible, con actores como Masa Crítica, en Argentina, y Transporte por la Dignidad, en Colombia. Estas y otras organizaciones han ejecutado acciones simbólicas y de protesta, como las “bicicleteadas masivas” en Bogotá desde el año 2000, las “ciclo-vías recreativas” en Ciudad de México desde 2007, y protestas estudiantiles por el transporte público en Brasil y Chile, en 2013 y 2019, respectivamente. Son algunos ejemplos de movimientos sociales con relación al derecho a la movilidad sostenible en América Latina que pueden tener diferentes enfoques, pero que en general buscan una mayor equidad y accesibilidad en el transporte público y una mayor promoción de alternativas de transporte más sostenibles, como el uso de bicicleta.

En el caso que se trata aquí, se estudian diversos actores y acciones en el estado más pequeño de México: Tlaxcala. Se tipifican sus actividades y se establece el grado de incidencia que tuvieron en la producción de un espacio urbano que promueva el ejercicio de su derecho a la movilidad y la transformación de todo el sistema de movilidad en ese territorio.

Enfoques teóricos que abordan el cambio social y la participación ciudadana

La producción y gestión del espacio urbano es un fenómeno que puede abordarse desde diferentes perspectivas y enfoques, abarcando posibilidades desde el estilo de planeación —como el americano, el inglés o el socialista—⁴ o los actores que la promueven y participan en ella, con la complejidad de intereses que acarrear,⁵ hasta análisis decoloniales sobre formas no hegemónicas e incluso subalternas de apropiación, dominio y producción del espacio.⁶ Asimismo, destacan perspectivas que centran su atención en las formas en que los actores participan en los cambios sociales; en este caso, se ejerce desde la ciudadanía urbana⁷ de diferentes ciudades del estado de Tlaxcala.

En este primer apartado se elabora sobre las diferencias y similitudes entre tres tipos: 1. acciones colectivas y movilizaciones; 2. acciones desde la sociedad civil; y 3. movimientos sociales (ver Tabla 1), aunque es necesario decir que no son excluyentes entre sí y que muchas veces estas acciones se retroalimentan, complementan e incluso suceden al mismo tiempo.

Tabla 1

Tres tipos de figuras de cambio social

Tipo de cambio social	Identidad	Formalidad	Oposición	Adversario	Escala de la agenda	Discurso	Participantes
Acción colectiva y movilizaciones	Cotidiana	Muy escasa o nula	Sí	Individuos o instituciones locales	Micro	Contestatario, demandante, poco propositivo, concreto	Ciudadanos identificados, agrupaciones gremiales
Sociedad civil	Figura formal	Media	No necesariamente	Problemas o situaciones	Meso	Técnico, incluyente, reformista, muy propositivo, institucionalizador	Voluntarios, expertos, activistas
Movimiento social	Política	Baja	Sí	El Estado o el sistema	Macro	Transformador, cuestionador, inquisidor, propositivo. Idealista y programático	Líderes sociales + acción colectiva y sociedad civil

Elaboración propia.

Por una parte, encontramos que, veinte años después de los debates, movimientos y cambios

a gran escala de la década de 1960, comenzó a cobrar auge el estudio de los fenómenos a escalas más pequeñas. De esta forma, al ajustar el alcance de los análisis, se incorporó una pers-

4 Michael Pacione, “Concepts and Theory in Urban Geography”, en *Urban Geography: A Global Perspective*, ed. Michael Pacione (Nueva York: Routledge, 2009), 18.

5 Paul Knox y Steven Pinch, *Urban Social Geography: An Introduction* (Londres: Routledge, 2010).

6 Asef Bayat, “From ‘Dangerous Classes’ to ‘Quiet Rebels’: Politics of the Urban Subaltern in the Global South”, *International Sociology* 15, n.º 3 (2000): 533, <https://doi.org/10.1177/026858000015003005>.

7 Lucía Álvarez, “Ciudadanía y construcción de ciudadanía”, en *La ciudad como cultura: Líneas estratégicas de política pública para la Ciudad de México*, coord. Roberto Eibenschutz y Carlos Lavore (Ciudad de México: Debate / Universidad Autónoma Metropolitana, 2017).

pectiva cultural que permitió observar variables como la acción, la agencia y las interacciones de situaciones que pasaban inadvertidas.⁸ Esta escala “micro” generó el advenimiento de nuevas metodologías y objetos de estudio en las ciencias sociales. Además, el cambio de escala también se reflejó en las narrativas sociales y por tanto en las identidades, algunas de las cuales —a pesar de ser amplias, como proletario, obrero y campesino— se han diluido, para dar lugar a nuevas identidades más específicas como, en este caso, la de ciclistas urbanos.

Según Paredes⁹ —retomando a Melucci—¹⁰ las acciones colectivas y movilizaciones suelen tener como características la identidad, la oposición y la totalidad. La identidad se comprende como valores compartidos, un marco de referencia común e incluso inversión emocional. La oposición es una dialéctica relacional en la que el colectivo establece una posición de conflicto con lo establecido, rompe con el sistema y se erige adversario también de escalas menores: a diferencia de los movimientos sociales, que se oponen al Estado, aquí la oposición puede ser a individuos, alcaldes, burócratas, etc. La característica de totalidad refiere a la capacidad de enunciar lo paradójico de lo establecido y anunciar la posibilidad de alternativas.¹¹ En este caso se busca explorar estas características, relacionadas con las demandas y los cambios en el espacio público y la transformación de la movilidad urbana.

Por otra parte, las acciones que pueden tipificarse para la sociedad civil tienen otras características, y si bien el estudio de este concepto puede derivar en búsquedas históricas, sociológicas y politológicas de carácter teórico, pues es una forma de relación entre el Estado y la sociedad —aunque vale la pena decir que es un fenómeno de décadas recientes, debido a que la herencia posrevolucionaria corporativista limitó mucho su aparición durante el siglo pasado—,¹² para este documento lo que interesa es retomarlo desde la

operacionalización de prácticas que como primera característica se conforman por superposiciones de contextos, ideas y perfiles personales de los integrantes del colectivo en cuestión. Una segunda característica será que desarrollan y ejecutan tareas más específicas según los perfiles de estos mismos integrantes.¹³

Como diferencias con las movilizaciones sociales, podemos decir que la identidad puede ser más difusa por la variedad de intereses y perspectivas, por lo que suele construirse alrededor de una figura (ONG, organizaciones de la sociedad civil, asociaciones civiles, etc.) que, según su grado de formalización, cuenta al menos con un nombre y logotipo o incluso con manuales, programas, financiamientos e instalaciones. Asimismo, aun cuando se presentan con un carácter crítico, estas asociaciones de la sociedad civil no son opositoras al Estado o a lo establecido ni resultan conflictivas; suelen ser más bien propositivas, con un espíritu de mejora continua. Finalmente, la escala en la que ponen atención suele ser una intermedia entre los individuos y el Estado, cercana a una perspectiva de gobernanza e institucionalización.

Por último, los movimientos sociales, y específicamente los movimientos sociales urbanos¹⁴ —que, como mencionamos, comienzan en los años 60 en algunas ciudades—, tienen dos características principales, ambas implicadas en la escala. La primera es que buscan transformar el orden urbano imperante, es decir, el orden social en materia urbana. Ello hace que sus intenciones de cambio sean mucho más profundas y abarcadoras que las de las movilizaciones y la sociedad civil, pues en más de una ocasión llegan a poner en duda los fundamentos sobre los que se han construido el mercado de vivienda, la distribución del espacio público, el gasto en infraestructura, etc., y hasta la propia forma y estructura urbanas.¹⁵ La segunda característica es que suelen aliarse con actores internacionales que estén impulsando el cambio de forma estructural o con otros actores

8 James Jasper, “Social Movement Theory Today: Toward a Theory of Action?”, *Sociology Compass* 4, n.º 11 (2010): 965, <https://doi.org/10.1111/j.1751-9020.2010.00329.x>.

9 Juan Pablo Paredes, “Movilizarse tiene sentido: Análisis cultural en el estudio de movilizaciones sociales”, *Psicoperspectivas* 12, n.º 2 (2013): 16, <https://bit.ly/3LZvKT9>.

10 Alberto Melucci, *Vivencia y convivencia: Teoría social para una era de la información* (Madrid: Trotta, 2001), 87.

11 Paredes, “Movilizarse tiene sentido”, 17.

12 Ernesto Isunza y Felipe Hevia, *Relaciones sociedad civil-Estado en México: Un ensayo de interpretación* (Ciudad de México: Programa Interinstitucional de Investigación-Acción sobre Democracia, Sociedad Civil y Derechos Humanos, 2006), 9.

13 Paul Lichterman, “Civic Culture at the Grass Roots”, en *The Blackwell Companion to the Sociology of Culture*, ed. Mark Jacobs y Nancy Weiss (West Sussex, UK: Wiley / Blackwell, 2016), 383.

14 Chris Pickvance, “From Urban Social Movements to Urban Movements: A Review and Introduction to a Symposium on Urban Movements”, *International Journal of Urban and Regional Research* 27, n.º 1 (2003): 102, <https://bit.ly/3VClKDw>.

15 David Harvey, *Ciudades rebeldes: Del derecho a la ciudad a la revolución urbana* (Madrid: Akal, 2013).

locales con los que comparten experiencias, y con los que además encuentran programas de especialización, así como las similitudes con las que opera el sistema.¹⁶ La identidad se construye más a partir de una postura política y crítica del sistema capitalista y del modelo urbano imperante en el mundo.

En el siguiente apartado se recorren las diferentes acciones realizadas por los ciclistas urbanos en Tlaxcala y se intenta hacer énfasis en características como participantes, organización, identidad, oposición, escala del conflicto y agenda, marcadores discursivos, temporalidad y alcance de sus logros, para posteriormente colocarlos en virtud de los tres tipos revisados en este apartado. La información de estas actividades fue recogida mediante la técnica de observación participante durante el período entre julio de 2020 y marzo de 2022.

Actividades de los ciclistas urbanos en Tlaxcala

Las medidas restrictivas impuestas a causa del COVID-19 modificaron en buena medida la forma de moverse en las ciudades. En todo el mundo se notó una disminución del uso de transporte público por la baja movilidad, pero también porque se constituyó como una forma altamente riesgosa debido a las condiciones de hacinamiento y poca ventilación, un contexto excepcionalmente restrictivo de los derechos humanos que a la postre los dotó de mayor importancia. Por ejemplo, las soluciones de micromovilidad, y especialmente los vehículos individuales de tracción humana, cobraron un nuevo auge. En las principales ciudades del mundo se avistaron más ciclistas, y ante ello muchos gobiernos locales decidieron construir o implementar de manera provisional carriles especiales para bicicletas. México no fue la excepción: el caso más popular sucedió en la avenida Insurgentes, donde se colocó una ciclo vía provisional que en menos de un año se convertiría en una infraestructura permanente. Sin embargo, esto sucedió de manera diferenciada según el contexto local.

Por ejemplo, Tlaxcala, un estado con una amplia tradición ciclista —proporcionalmente el tercero con más ciclistas entre su población—, no contaba hasta 2020 con ningún tipo de infraestructura para

este tipo de movilidad urbana. Por otra parte, las agrupaciones deportivas y recreativas gozaban de prestigio y visibilidad, y durante los meses de pandemia, aunque detuvieron sus actividades, funcionaron en muchos casos como formadores de nuevos ciclistas. El aumento más rápido de usuarios de bicicleta se dio cuando la Secretaría de Salud reportó que la mayoría de los contagios por COVID-19 se estaban presentando debido al contacto con personas asintomáticas en el transporte público.¹⁷ A la par de ello, asociaciones civiles locales y nacionales, en conjunto con la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano, publicaron un manual de buenas prácticas para la movilidad durante la pandemia.¹⁸ Estos actores hicieron notar que para julio de 2020 aún había dos estados que no contaban con ningún tipo de infraestructura ciclista, ni permanente ni provisional: Tlaxcala y Zacatecas.

Después de ello contactaron con dos ciudadanos que habían mostrado interés en la movilidad activa: uno de ellos, el autor de este documento, quien se encontraba realizando una investigación en la materia y publicaciones en diversos medios de comunicación tocando puntos sobre infraestructura y transporte; la segunda, una arquitecta que también compartía contenido de movilidad activa y espacio público en sus redes personales. De esta forma, en una primera etapa se acudió a los líderes de las agrupaciones recreativas y deportivas para mostrarles lo que estaba sucediendo en otros estados, que “Tlaxcala no debía quedarse atrás”, y que podíamos hacer algo al respecto. Así apareció la oportunidad de organizarse como ciclistas urbanos, lo que coincidió con varios meses de inactividad de los grupos ciclistas. Esta coyuntura permitió un clima en el que surgieron muchas ideas y actividades para tratar de incidir sobre la producción y gestión del espacio urbano y para materializar el derecho a la movilidad sustentable como la mejor opción para transitar por la ciudad durante y después de la pandemia. A continuación, reportaré las más relevantes, tratando de caracterizarlas para compararlas:

1. **Activaciones online.** Las primeras dos actividades de los grupos ciclistas se dieron en la web, y constaron de una encuesta para consultar sobre los trayectos más utiliza-

16 Anna Domaradzka, “Urban Social Movements and the Right to the City: An Introduction to the Special Issue on Urban Mobilization”, *Voluntas* 29 (2018): 607, <https://bit.ly/3AZuav9>.

17 Adolfo Tenahua, “SESA Tlaxcala reporta al transporte público como foco de contagio de coronavirus”, *Milenio*, 29 de julio de 2020, párr. 1, <https://bit.ly/3Mu9AZ9>.

18 Gobierno de México y OPS México, *Movilidad 4s para México: Saludable, segura, sustentable y solidaria. Plan de Movilidad para una nueva normalidad* (Ciudad de México: Gobierno de México / OPS México, 2020).

- dos en la ciudad, los elementos que causaban mayor inseguridad y la expresión del deseo de contar con infraestructura segura mediante la firma de una petición dirigida al Gobierno municipal. No expresaba una identidad, sino que estaba firmado por “grupos ciclistas de Tlaxcala”; sin embargo, ya aparecía el eslogan “En la calle cabemos todos”, que acompañaría al resto de las actividades y declaraciones en medios de comunicación. La petición fue firmada por más de 5000 personas y circuló en algunos medios locales de corte progresista, por lo que cobró notoriedad. Entonces, la autoridad local anunció que implementaría una ciclovía.
- 2. Primera rodada.** En agosto de 2020 se llevó a cabo la primera rodada, que convocó a los grupos ciclistas a protestar por la implementación de infraestructura para ellos en una ruta que atraviesa la ciudad por las calles principales. Fue cubierta por un mayor número de medios de comunicación, pues los más de 400 ciclistas que participaron se organizaron para cerrar algunas calles mientras ocurría la actividad. Algunos líderes de los grupos declararon ante los medios y solicitaron la construcción de la ciclovía. La respuesta de la autoridad fue anunciar que la ciclovía se construiría como infraestructura provisional, no permanente, y que no habían comenzado aún porque estaban elaborando el proyecto ejecutivo.
 - 3. Colectivo Ciclovía Emergente Tlx.** Al interior de los grupos comenzó a cobrar notoriedad que en las rodadas había participación de ciclistas de otras localidades, y que ellos también querían pedir en sus municipios la infraestructura correspondiente. Ante ello, los líderes de los grupos comenzaron a reunirse una o dos veces por semana y se organizaron bajo una nueva figura: el Colectivo Ciclovía Emergente. Así, emitieron un comunicado para mostrar su interés por modificar la infraestructura en municipios como Zacatelco, Apizaco y Chiautempan, además de en la capital, Tlaxcala. Las actividades para alcanzar esta cobertura comenzaron a hacerse más complejas, por lo que se requirió también de una organización interna, de voluntarios y un espacio físico para la celebración de las reuniones. El discurso comenzó a ser más propositivo.
 - 4. Cabildeo con alcaldías.** Esta actividad se realizó entre octubre y diciembre de 2020. En el municipio de Tlaxcala se pudo modificar el proyecto presentado por la Dirección de Obras Públicas, que tenía intenciones turísticas, para transformarlo en uno con intenciones de movilidad urbana. En Chiautempan se realizó un recorrido con el cabildo por las calles en que se pretendía construir la infraestructura; sin embargo, al llegar a la Dirección de Obras Públicas el proyecto no prosperó. En Apizaco se insistió ante presidencia por retomar el proyecto de la Dirección de Movilidad, que planteaba cinco ciclovías con una distribución idónea, pero no hubo respuestas favorables. En Zacatelco, se sostuvieron diversas reuniones con el presidente municipal, se presentó y elaboró un proyecto ejecutivo y se mandató su construcción, pero al llegar a la Dirección de Obras Públicas esto no sucedió. Si bien el ánimo parecía ser colaborativo en las reuniones, de integración de opiniones y perspectivas y de confianza como expertos, no se logró la ejecución en ninguno de los municipios mencionados, excepto la capital.
 - 5. Segunda rodada: “No más ciclistas muertos”.** El asesinato por hecho de tránsito de un joven competidor del estado de Hidalgo encendió nuevamente las demandas de seguridad vial de los ciclistas en todo el país. Esta vez se convocó a más de 500 ciclistas, con un código de vestimenta y un recorrido mucho más corto; los reclamos estaban dirigidos a las autoridades locales y estatales. Al no ser un caso particular, careció de implicaciones concretas, aunque contribuyó a mantener el tema en la agenda pública. Esta vez, el recién formado colectivo se mantuvo al margen por tratarse de una protesta nacional. Los vínculos fueron otros grupos ciclistas.
 - 6. Tercera rodada: “Por infraestructura segura”.** Al notar que la respuesta quedó únicamente en los medios de comunicación, que ninguna autoridad hizo compromiso alguno por la seguridad ciclista y que el proyecto ya había sido aprobado en el municipio capital —cuya alcaldesa en aquel entonces aspiraba a ascender al puesto de gobernadora—, el colectivo decidió realizar una rodada en forma de protesta, esta vez convocando a ciclistas de todo el estado y sus distintas regiones. En enero de 2021

participaron más de 750 ciclistas en una rodada de 25 km que recorrió el estado desde su frontera sur hasta el centro de la capital. Esta vez se programó recibir un mensaje de la alcaldesa para que informase sobre la fecha de construcción de la ciclovía. Así lo hizo: se comprometió a que se construiría en menos de dos meses. La ciclovía, aunque con deficiencias de diseño y calidad, fue concluida un mes antes que iniciara su campaña como candidata a gobernadora.

7. **OCME-Mx y Agenda de Movilidad Urbana.**

Cuatro ciudadanos con mayor experiencia académica y profesional en movilidad urbana decidieron elaborar un proyecto más ambicioso ante la coyuntura electoral: el Observatorio de Ciudades Medias de México y una Agenda de Movilidad Urbana para Tlaxcala. Propusieron 34 acciones iniciales para transformar el sistema de transporte cochecentrista en uno de movilidad que pusiera en el centro a las personas y a los usuarios más vulnerables. Estas acciones se encontraban divididos en siete ejes estratégicos (leyes, instituciones, movilidad activa, seguridad vial, transporte público, transporte comercial y vehículos particulares). El observatorio y su agenda fueron presentados en una rueda de prensa con más de 25 medios de comunicación, y se anunció el “reto” para que las candidatas a gobernadora se comprometieran con su implementación. Cuatro de siete lo hicieron, entre ellas la actual gobernadora, y al menos el eje institucional ya comenzó a implementarse.

8. **Cabildeo en la Secretaría de Movilidad y planeación sectorial y de desarrollo.**

En noviembre de 2021, integrantes del observatorio participaron como expertos en los foros para la elaboración del plan estatal de desarrollo y el plan sectorial de movilidad y transporte. Aunque estas intervenciones parecen productivas —pues varias propuestas han sido incluidas en los instrumentos de planeación—, aún es muy pronto para medir su incidencia material y práctica.

9. **Cabildeo en el poder legislativo.**

En marzo de 2022 se celebró una reunión con el presidente de la Comisión de Movilidad del congreso del estado, quien, ante presiones de

algunos habitantes de las calles donde se instaló la ciclovía, declaró en los medios de comunicación que sometería a consulta su permanencia. Representantes del colectivo y el observatorio sostuvieron una reunión para explicarle que el congreso no tiene facultades para consultar la permanencia de infraestructura, además de que sería una acción regresiva contra los derechos humanos de usuarios vulnerables. Asimismo, los ciclistas insistieron con que saldrían a rodar nuevamente en son de protesta para defender el espacio que habían ganado. El diputado desistió de sus intereses y los invitó a participar en los foros de consulta para crear la Ley de Movilidad del estado.

Conclusiones

Como puede verse en la Tabla 2, las acciones de los ciclistas urbanos en Tlaxcala han sido variadas. Oscilan entre los tipos de acción colectiva y movilización, sociedad civil y movimiento social. Destaca que esta variación depende mucho del momento en que se presentan las acciones dentro del proceso de participación: si bien al inicio fueron más comunes las acciones colectivas y las movilizaciones, poco a poco —para establecer un diálogo más profundo que incidiera no solo en los objetivos generales (los *qués*), sino en las formas y los diseños (los *cómos* y los *porqués*)— debieron operar de un modo más civilizado, con mayor diálogo. En otro momento y por coyuntura electoral, para proponer un cambio total en el sistema, se integraron prácticas, objetivos, medios y participantes de todos los tipos, lo que los acercó más al tipo de movimiento social.

Como señalamos en la Tabla 1, los objetivos y los adversarios cambian, pero también la velocidad de respuesta varía primordialmente en función de la mediatización de la actividad. Si esta logra colocarse en la agenda pública con cierto valor que represente una oportunidad o una amenaza de coste político-electoral, será atendida con mayor rapidez, excepto en el caso de que los objetivos no sean claros o no estén plenamente dirigidos a alguien en concreto, como fue la segunda rodada, que además estuvo menos anclada en la dinámica local.

Tabla 2

Clasificación e incidencia de las actividades participativas de los ciclistas urbanos en Tlaxcala

Actividad	Participantes	Tipo	Objetivo	¿Alcanzado?	Velocidad de respuesta	Mediatización	Incidencia
1. Activaciones online	Grupos ciclistas	Acción colectiva	Colocarse en la agenda pública.	Sí	Inmediata	Sí	Alta
2. Primera rodada	Grupos ciclistas	Acción colectiva y movilización	Protestar para demandar espacios e infraestructura ciclista.	No (aunque hubo respuesta favorable)	Inmediata	Sí	Alta
3. Colectivo Ciclovía Emergente Tlx	Voluntarios y ciudadanos expertos	Sociedad civil	Consolidar un grupo de activistas.	Sí	Buena	Sí	Media
4. Cabildeo con alcaldías	Ciudadanos expertos	Sociedad civil	Conseguir la aprobación e implementación de infraestructura.	Sí (aprobación) No (implementación)	Lenta	No	Baja
5. Segunda rodada: "No más ciclistas muertos"	Grupos ciclistas	Acción colectiva y movilización	Fomentar acciones inmediatas para la seguridad de los ciclistas.	No	Nula	Sí	Baja
6. Tercera rodada: "Por infraestructura segura"	Grupos ciclistas, voluntarios y ciudadanos expertos	Movimiento social	Demandar la implementación de la ciclovía aprobada en la capital.	Sí	Media (por coyuntura electoral)	Sí	Alta (por coyuntura electoral)
7. OCME-Mx y Agenda de Movilidad Urbana	Ciudadanos expertos y líderes de grupos ciclistas	Movimiento social	Comprometer a la transformación completa del sistema de movilidad.	Sí	Inmediata (por coyuntura electoral)	Sí	Alta (por coyuntura electoral)
8. Cabildeo en la Secretaría de Movilidad y planeación sectorial y de desarrollo	Ciudadanos expertos	Sociedad civil	Incorporar a los instrumentos de planeación las propuestas de la agenda de movilidad.	Sí	Lenta	No	Media
9. Cabildeo en el poder legislativo	Ciudadanos expertos	Sociedad civil	Detener los intentos por retirar la infraestructura y quitar el espacio ganado para ciclistas.	Sí	Inmediata	No	Alta (por amenaza de movilización)

Elaboración propia.

Por otro lado, en aquellos cambios emanados desde el cabildeo tipo sociedad civil, la velocidad de respuesta ha sido mucho más lenta. La incidencia también parece variar dependiendo de la

mediatización y la coyuntura; sin embargo, parecen más estables las acciones colectivas y los movimientos sociales en las incidencias altas. Por su parte, las actividades de tipo sociedad civil se presentan más sensibles a otros fenómenos propios de las posibilidades y limitaciones del capital

social, político e incluso cultural que pueda ser movilizado de forma idónea por los integrantes del grupo en cuestión.

Si bien las prácticas de participación y cambio social —tan relacionadas con el derecho a la protesta— no pueden separarse fácilmente, pues comparten elementos y además suceden al mismo tiempo o se complementan, sí es posible distinguirlos por escala, objetivos, alcance e incidencia: las movilizaciones suelen ser de carácter contestatario y demandante; las acciones de la sociedad civil, de carácter más reformista; y los movimientos sociales tienden a lo revolucionario. Aun así, todas son formas de relación entre los ciudadanos, en este caso ciclistas urbanos, y el Estado para tratar de incidir en la producción y gestión de un espacio urbano que promueva efectivamente su derecho a una movilidad segura, accesible, inclusiva, sostenible, eficiente, resiliente y de calidad, como establece la Constitución mexicana.

La dificultad teórica y analítica no es particular de este caso ni de este objeto de estudio. Sin embargo, el proceso de participación ciudadana de los ciclistas tlaxcaltecas en la producción social de su espacio urbano nos brinda un ejemplo claro y relativamente reciente para continuar problematizando los tipos de acciones y el grado de incidencia en la agenda pública y de gobierno para alcanzar la materialización de infraestructuras, leyes e instituciones que protejan el ejercicio efectivo de los derechos humanos, en este caso el derecho a la movilidad en un contexto restrictivo.

Referencias

- Álvarez, Lucía. "Ciudadanía y construcción de ciudadanía". En *La ciudad como cultura: Líneas estratégicas de política pública para la Ciudad de México*, coordinado por Roberto Eibenschutz y Carlos Lavore, 25-46. Ciudad de México: Debate / Universidad Autónoma Metropolitana, 2017.
- Bayat, Assef. "From 'Dangerous Classes' to 'Quiet Rebels': Politics of the Urban Subaltern in the Global South". *International Sociology* 15, n.º 3 (2000): 533-57. <https://doi.org/10.1177/026858000015003005>.
- Domaradzka, Anna. "Urban Social Movements and the Right to the City: An Introduction to the Special Issue on Urban Mobilization". *Voluntas* 29 (2018): 607-20. <https://bit.ly/3AZuav9>.
- Gobierno de México, y OPS México. *Movilidad 4s para México: Saludable, segura, sustentable y solidaria. Plan de movilidad para una nueva normalidad*. Ciudad de México: Gobierno de México / OPS México, 2020. <https://bit.ly/3MTZ1Qs>.
- Harvey, David. *Ciudades rebeldes: Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal, 2013.
- Isunza, Ernesto, y Felipe Hevia. *Relaciones sociedad civil-Estado en México: Un ensayo de interpretación*. Ciudad de México: Programa Interinstitucional de Investigación-Acción sobre Democracia, Sociedad Civil y Derechos Humanos, 2006.
- Jasper, James. "Social Movement Theory Today: Toward a Theory of Action?". *Sociology Compass* 4, n.º 11 (2010): 965-76. <https://doi.org/10.1111/j.1751-9020.2010.00329.x>.
- Knox, Paul, y Steven Pinch. *Urban Social Geography: An Introduction*. Londres: Routledge, 2010.
- Lichterman, Paul. "Civic Culture at the Grass Roots". En *The Blackwell Companion to the Sociology of Culture*, editado por Mark Jacobs y Nancy Weiss, 383-97. West Sussex, UK: Wiley / Blackwell, 2016.
- Melucci, Antonio. *Vivencia y convivencia: Teoría social para una era de la información*. Madrid: Trotta, 2001.
- México. *Decreto por el que se declara reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de movilidad y seguridad vial*. 18 de diciembre de 2020.
- ONU. "Objetivos de Desarrollo Sostenible". ONU. Accedido 6 de mayo de 2023. <https://bit.ly/2qk9f28>.
- Pacione, Michael. "Concepts and Theory in Urban Geography". En *Urban Geography: A Global Perspective*, editado por Michael Pacione, 18-34. Nueva York: Routledge, 2009.
- Paredes, Juan Pablo. "Movilizarse tiene sentido: Análisis cultural en el estudio de movilizaciones sociales". *Psicoperspectivas* 12, n.º 2 (2013): 16-26. <https://bit.ly/3LZvKT9>.
- Pickvance, Chris. "From Urban Social Movements to Urban Movements: A Review and Introduction to a Symposium on Urban Movements". *International Journal of Urban and Regional Research* 27, n.º 1 (2003): 102-9. <https://bit.ly/3VCLKDw>.
- Pizarro, Andrés. "Políticas integradas y sostenibles de movilidad: Revisión y propuesta de un marco conceptual". *Boletín FAL* 323 (2013). <https://bit.ly/3nsQ3jC>.
- Tenahua, Adolfo. "SESA Tlaxcala reporta al transporte público como foco de contagio de coronavirus". *Milenio*. 29 de julio de 2020. <https://bit.ly/3Mu9AZ9>.