



RAXIMHAI ISSN-1665-0441
VOLUMEN 9 NÚMERO 2 JULIO-DICIEMBRE 2013
161-201

CONFLICTIVIDAD Y EMPODERAMIENTO EN AGRUPACIONES CICLISTAS DE GUADALAJARA

CONFLICT AND EMPOWERMENT IN BIKERS GROUPS FROM GUADALAJARA

Gerardo Pérez Viramontes

Resumen

El presente trabajo es el reporte final que resulta de haber incursionado en el análisis de los conflictos que se dan al interior de los grupos y entre los diversos colectivos que reivindican el uso de la bicicleta en Guadalajara, y el contexto en el que se desarrollan. Al buscar objetivos diferentes y al partir de diversas perspectivas sobre lo que significa utilizar este medio de transporte, se van generando distanciamientos y desacuerdos entre los actores vinculados a este movimiento, que repercuten en la consolidación de una cultura ciclista en la ciudad. Tomando en cuenta que una de las pretensiones que se persiguen con este tipo de estudios es generar conocimientos aplicables para aquellos procesos que buscan la transformación social o que construyen alternativas a la actual crisis del desarrollo que vivimos a nivel planetario; entendemos que los conflictos que se dan en torno al uso de la bicicleta en los espacios públicos, lejos de ser un problema, son oportunidades para construir tales alternativas. A partir de información recabada en el diálogo con actores sociales vinculados al ciclismo en Guadalajara, se presentan a continuación algunas ideas que surgen en relación a estas temáticas.

Palabras clave: Conflictos sociales. Empoderamiento. Movilidad urbana. Ciclismo.

Abstract

This paper is the final report resulting from having dabbled in the analysis of the conflicts that arise within groups and between the various groups that

RECIBIDO: 28 DE FEBRERO DE 2013 / APROBADO: 6 DE MAYO DE 2013

claim the use of bicycles in Guadalajara, and the context in which they develop. When looking for different purposes and from different perspectives on what it means to use this means of transport, are generated rifts and disagreements among the stakeholders involved in this movement, with implications for the consolidation of a cycling culture in the city. Considering that one of the claims pursued with such studies is to generate knowledge relevant for those seeking processes that build social transformation or alternatives to the current development crisis that we live on a global level, we understand that conflicts given on the use of bicycles in public spaces, far from being a problem, are opportunities to build such alternatives. From information gathered in the dialogue with stakeholders related to cycling in Guadalajara, presented below are some ideas that arise in relation to these issues.

Key Words: Social conflicts. Empowerment. Urban Mobility. Cycling.

INTRODUCCIÓN

Cotidianamente van apareciendo en México grupos de ciudadanos que se organizan para defender lo que consideran sus legítimos derechos a la salud, a la seguridad social, a la información o a un medio ambiente sano, y a través de sus movilizaciones buscan incidir en las políticas públicas vinculadas con esas temáticas. Tomando en cuenta que en el pasado reciente, muchas agrupaciones sociales no lograron concretar sus metas, no sólo por la cerrazón de las autoridades para escuchar sus demandas, sino por la falta de cohesión interna entre quienes reivindicaban tales derechos; tres investigadores del ITESO decidimos formular un proyecto para indagar de qué manera la conflictividad que se genera al interior de estas agrupaciones y entre ellas, al no manejarse adecuadamente, ha sido un obstáculo para incidir en políticas públicas que acarrearían beneficios a sectores más amplios de la población. Paralelamente, como hipótesis de trabajo, consideramos que un manejo constructivo de la conflictividad humana puede traducirse en factor de empoderamiento para estas agrupaciones.

Con estas ideas, de los múltiples colectivos que existen en Guadalajara con estas características, se decidió enfocar el análisis sobre aquellos que defienden espacios urbanos y territorios, los que buscan el reconocimiento social para el libre ejercicio de sus derechos sexuales y aquellos otros que exigen una

movilidad urbana no-motorizada segura y sustentable. Como preguntas de investigación nos planteamos, entre otras: ¿Cuáles son los factores que desatan y mantienen los conflictos al interior de estas agrupaciones? ¿Cuáles son los asuntos concretos en los que difieren las organizaciones y que les impiden trabajar de manera coordinada? ¿Qué posiciones asumen las autoridades gubernamentales frente a estas demandas ciudadanas?

Centrando la atención para la redacción de este ensayo exclusivamente en los colectivos que demandan la movilidad en bicicleta, se expone en la primera parte una visión panorámica sobre la problemática que se vive en materia de movilidad urbana. A continuación, se explica la metodología que se utilizó para recabar la información empírica con los grupos ciclistas y el marco conceptual con el que se pretenden interpretar los datos obtenidos y, finalmente, se exponen algunos hallazgos sobre la conflictividad y el empoderamiento que surgieron de la interacción con las agrupaciones estudiadas.

I.- LA MOVILIDAD URBANA COMO PROBLEMA

En el siglo XX se dio un intenso crecimiento demográfico, principalmente en el entorno urbano, que no hubiera sido posible sin la explotación y el uso de combustibles fósiles –señala Fernández Durán (s/f). Tres cuartas partes del petróleo mundial son consumidas por el autotransporte en las áreas urbanas, y en los últimos 100 años, la urbanización del planeta pasó del 15% en 1900 (250 millones de personas) a cerca del 50% (más de 3000 millones) en el 2000. En 1900, existían en el planeta tan sólo 10 metrópolis que sobrepasaban el millón de habitantes, mientras que en el 2000 eran ya 400. De ellas, 70 son megaciudades que sobrepasaban los 10 millones, y cinco de ellas tienen más de 20 millones: México, Sao Paulo, Seúl, Tokio y Nueva York.

De la mano de esta forma de edificar, vivir y valorar las ciudades, el automóvil ha sido otra de las piezas clave de esta situación. El crecimiento que ha experimentado el parque vehicular en el mundo –señala González (2010: 55)–pasó de 200 millones en 1970, a 850 en 2006 y a 1000 millones en 2010; con una previsión para el 2030 de 2000 millones de automóviles. Esta explosión de la movilidad urbana en razón del incremento de automóviles ha modificado cualitativamente la vida de las ciudades: «*(Con el automóvil)* se consolidaba por tanto la imbricación del ser humano con la máquina, generando un nuevo Yo ampliado, un nuevo centauro moderno, con tubo de escape. El automóvil

se iba a convertir en un elemento trascendental de la Megamáquina que caracteriza a la antroposfera industrializada.» (Fernández, s/f: 7)

La seducción que provoca este medio de transporte, gracias a la velocidad, autonomía, movilidad y libertad que ofrece, lo ha convertido en un símbolo de estatus, prestigio y poder. El “más lejos” y el “más deprisa” se han convertido en valores incuestionables y elementos esenciales de la dinámica urbana en las modernas sociedades industriales –enfatisa Fernández.

Además de reproducir las relaciones que mantienen vigente el sistema productivo capitalista, la ciudad, se ha convertido en escenario para otro tipo de conflictos: entre lo productivo y lo reproductivo, entre lo público y lo privado, entre prácticas antidemocráticas y dinámicas que contribuyen a la transformación social. Ahora bien, tomando en cuenta que la ciudad nos construye como personas, y que nosotros mismos la mantenemos viva con nuestras acciones, también puede ser entendida como lugar para la resistencia y el manejo positivo de los conflictos. Sin embargo, «hacen falta nuevos ojos para viejos problemas» -señala González (2010: 52).

La inseguridad, la carencia de servicios básicos de calidad, la presencia de basureros y de industrias tóxicas, la falta de vivienda o los largos desplazamientos que hay que realizar para ir de un lugar a otro, pueden ser considerados como oportunidades para la creación de ciudades diferentes. Destrucción y creatividad son las dos caras de la misma moneda –enfatisa el autor. Si consideramos que en todos los grupos existen pautas culturales para regular constructivamente la conflictividad, y si prestamos atención a dichas pautas, podemos identificar las mediaciones políticas, institucionales, de infraestructura o de acción sobre las que es posible trabajar colectivamente para avanzar en la vida buena que todos anhelamos.

LA MOVILIDAD URBANA EN LA ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA (ZMG).

En este contexto, desde hace varios años, diferentes colectivos se han abocado a realizar estudios tanto para documentar los efectos nocivos que acarrea el uso del automóvil en materias como salud, economía o medio ambiente; así como para proponer alternativas más acordes a un desarrollo sustentable y a escala humana para Guadalajara¹. Entre los señalamientos que

¹ Cfr.: Plan Maestro para la Movilidad Urbana No-Motorizada del Área Metropolitana de Guadalajara, Agenda Ciudadana para la Movilidad Sustentable, Propuesta de Red de Movilidad en Bicicleta para la Zona Metropolitana de Guadalajara.

se hacen en tales estudios cabe resaltar que:

- En los últimos treinta años, Guadalajara triplicó su extensión territorial, rebasando las 65 mil hectáreas, y que entre el 30 y 60 por ciento de dicho espacio es utilizado para transportarse.
- El ritmo y la forma como se ha urbanizado la ciudad, además de una enorme dispersión, ha provocado también múltiples desequilibrios demográficos.
- En los últimos veinte años el parque vehicular se cuadruplicó, aunque la infraestructura vial resulta insuficiente para atender la demanda de tantos desplazamientos.
- En Jalisco, 1500 personas mueren en promedio al año en accidentes viales, convirtiéndose en la primera causa de muerte y la segunda causa de discapacidad permanente y orfandad en el país.
- De los cerca de diez millones de desplazamientos que se generan al día en la ZMG, 37.4% se hacen a pie y 2.2% se efectúan en bicicleta, lo que significa que prácticamente un 40% de los desplazamientos se lleva a cabo a través de medios no motorizados.
- La bicicleta ocupa solo el 5% del espacio que utiliza un coche en movimiento y el 10% cuando se encuentra estacionado, sin embargo, no es considerada una alternativa para transportarse.

En resumen. Guadalajara ha basado su desarrollo urbano en función de la construcción de infraestructura para automóviles y la expansión de su territorio, y así, «Cuantas más carreteras se construyen, más automóviles circulan por ellas y más grandes son las metrópolis, más largas son las distancias a recorrer, más congestionado está el tráfico y menos tiempo parece tener la gente. (Fernández, s/f: 27)

Surgen entonces los cuestionamientos: ¿por qué el automóvil no es percibido como un peligro si fomenta el sedentarismo, quema el oxígeno que necesitan catorce personas juntas para subsistir, está provocado el colapso de las ciudades y es causa de un “genocidio silencioso”? ¿Qué representan para los habitantes de esta ciudad los miles de muertos que día tras día fallecen

en accidentes de tránsito? ¿De quién son las calles? ¿Qué significa ocupar el espacio público?

MOVIMIENTO Y GRUPOS CICLISTAS EN GUADALAJARA.

Desde hace varios años, diferentes colectivos buscan promover en la ZMG el uso de la bicicleta, desde diversas lógicas y en función de variadas intencionalidades. Como antecedentes de lo que podríamos denominar hoy como el movimiento ciclista de Guadalajara, se puede señalar lo descrito por uno de los entrevistados en el marco de la presente investigación²: en la década de 1990 la revista *Paréntesis* impulsaba abiertamente el uso de la bicicleta..., con el apoyo de *El Salón de la Bicicleta* anualmente se organizaba un paseo famoso (*Pedalea-pedalea*)..., a principios del 2004 todos los jueves por la noche se hacían unos paseos ciclistas retomando una idea que surgió en el *Congreso Velocity* de París en el 2003 (*nos dijeron que era un movimiento mundial, el que los miércoles por la noche se haga un paseo nocturno en bicicleta, como una forma de reivindicar el espacio para los ciclistas*)..., a finales del 2004 se puso en marcha la VíaReactiva de Guadalajara y en 2007, en una de las “Cartas del lector” del periódico *Público*, se convocaba a los interesados a participar a un paseo nocturno, diferente al de los jueves, para recorrer la ciudad a las 11 de la noche saliendo de Av. México y Chapultepec.

De este paseo, que según otro de los entrevistados dio inicio el 27 de junio del 2007, han surgido muchos otros grupos de paseantes en bicicleta. El clima y la orografía de Guadalajara, aunados al crecimiento desmedido del parque vehicular, el aumento constante en el precio de la gasolina, la ineficiencia y falta de calidad en el transporte público; han contribuido a que sean cada vez más las personas que ven en la bicicleta una alternativa para la propia movilidad. Así mismo, los conflictos que se han dado entre los grupos y quienes los conforman, han ayudado a potenciar también el movimiento ciclista en esta ciudad.

II.- METODOLOGÍA Y MARCO CONCEPTUAL.

La perspectiva interdisciplinar en la que se enmarca esta investigación en el

² Entrevista al Arq. Gabriel Michel Estrada, segundo director de la Vía Recreativa de Guadalajara (12 de junio de 2012).

CIFS-ITESO, nos llevó a elegir la Psicología Social como el marco para analizar la conflictividad y las formas de empoderamiento que asumen las agrupaciones que luchan por una movilidad urbana vinculada al uso de la bicicleta. De las diversas corrientes que existen en esta disciplina, decidimos asumir los planteamientos del *Construccionismo Social* al considerar las múltiples posibilidades que abre para vislumbrar alternativas, dada su forma particular de entender lo que es la realidad que se pone en el centro de cualquier investigación: «la realidad no existe con independencia de las prácticas mediante las cuales la objetivamos [...] La realidad es siempre ‘realidad-para-nosotros’, ‘realidad-desde-nuestra-perspectiva’» (Ibáñez, 1994: 252).

Esta manera de entender la realidad, además de enfatizar la perspectiva intersubjetiva, permite superar el enfoque positivista en el que se fundamenta el conocimiento en el ámbito científico, y trascender la dicotomía que se asume en muchas investigaciones entre un ‘momento teórico’ y otro ‘momento empírico’, para entenderlos como dos maneras diferentes y complementarias de abordar el objeto de estudio al tomar en cuenta que «el objeto social ni es formalizable, ni obedece a un determinismo suficiente, ni tampoco es insensible al conocimiento y a la predicción que de él se formulan.» (Ibáñez e Íñiguez, 1996: 64).

La realidad social es lo simbólico, los significados compartidos y construidos colectivamente a través de la comunicación y el lenguaje que son utilizados en contextos culturales específicos—sostiene Ibáñez. Por lo tanto, no puede ser abordada como una simple catalogación de objetos, ni como una función más de la naturaleza, sino en razón de las relaciones que se establecen para definirla y actuar en ella: «lo social no radica *en* las personas, ni tampoco *fuera* de ellas, sino que se ubica precisamente *entre* las personas, es decir, en el espacio de significados» (Ibáñez, 1994: 227).

En el mismo sentido, Kenneth Gergen (2006) plantea que *todo comienza con lo social y la relación*, más que a partir de los individuos. Lo relacional es lo que produce el significado y construye el sentido. *Todo cuanto resulta significativo proviene de relaciones e interdependencias*. Las palabras se vuelven activas en la medida en que son empleadas por las personas para relacionarse y adquieren su significado en “los juegos del lenguaje” que posibilitan esas interacciones. *El significado se constituye a través de los sentidos que otorgan los hablantes a las palabras, en pautas de intercambio específicas*. Tampoco puede afirmarse que exista una descripción verdadera de las cosas—prosigue explicando Gergen. Cada texto favorece un determinado tipo de relaciones

por encima de otras y objetivado de una manera distinta el tema del que se trate. Aquello que cuenta como 'suicidio', 'criminalidad', 'sexo' o 'alcoholismo' (o como "conflicto", "empoderamiento", "grupos ciclistas" o "movilidad urbana" –diríamos nosotros–) tiene sentido sólo en el contexto de ciertas relaciones. Significado y sentido derivan de la forma como funciona el lenguaje en las relaciones particulares, no en función de referentes externos.

Con estas ideas iniciamos a principios del 2011 la interacción con algunos colectivos ciclistas existentes en Guadalajara (GDLenBici, Femibici, Cámara Rodante, Fijalajara, Bikla, Bici 10, Paseo Ciclista Nocturno, Al Teatro en Bici, BiciTec, Movilidad Solidaria y Ciudad para Todos) buscando identificar los conflictos que se viven al interior del grupo y los que se dan entre los grupos. En aquel momento, contábamos con cierta claridad sobre lo que son los conflictos (su origen, las dinámicas que siguen, las modalidades que pueden adoptarse para su transformación positiva), no así con la suficiente sobre lo que es e implica el empoderamiento. En el diálogo con los líderes de estos grupos, ambos conceptos se han llenado de nuevos sentidos y matices (de los que se dará cuenta en el siguiente apartado), a la vez que se han abierto nuevas preguntas. El proceso mismo de la investigación nos demandó aprender a conjugar lo teórico con lo empírico (como lo señalaba Ibáñez) al constatar que los conflictos y las formas de empoderamiento de los grupos ciclistas no pueden ser analizados e interpretados de una manera formal y determinista. Así mismo, puesto que la intervención social es una de las pretensiones que se espera de las investigaciones que se realiza en el CIFS-ITESO, la participación activa en las actividades de los colectivos ciclistas ha resultado ser una pieza metodológica fundamental. Al sumarse como uno más en los paseantes en los recorridos ciclistas, al incorporarse a la manifestación en el día mundial sin autos o al integrarse al contingente que va a instalar una "bicicleta blanca" donde atropellaron a una persona que circulaba en bicicleta, es decir, al establecer múltiples vínculos con los actores del ciclismo urbano, hemos ido clarificando el tipo de empoderamientos que está en juego entre los ciclistas, las formas de lucha que se dan por ejercerlo, así como los obstáculos físicos e ideológicos que impiden avanzar hacia una movilidad urbana no-motorizada en Guadalajara.

MARCO CONCEPTUAL

Conflictividad

Partimos de entender que los conflictos son un fenómeno propio de los seres vivos implícito en el mismo hecho de la vida. En el conflicto se incluye todo tipo de vida y se excluye lo que no la tiene. El conflicto, es siempre sobre la vida (Galtung 2003:107). Por otro lado, es un concepto central para entender la dinámica de las entidades humanas (Muñoz 2004:147). Sin embargo, aunque podríamos entenderlo como algo normal, en el lenguaje ordinario, es utilizado como sinónimo de destrucción, desgracia o violencia. Desde la perspectiva positiva que pretendemos asumir en este trabajo, optamos por entenderlo como una oportunidad para el desarrollo personal, institucional y social al considerar que «las partes deben salir del conflicto no sólo con mejores relaciones sociales, sino también como personas mejores de lo que eran antes, mejor equipadas para afrontar nuevos conflictos de manera no violenta.» (Galtung 2003:164).

La valoración que se le asigna al conflicto es la forma como se le construye socialmente. Tal construcción está en función de la cosmovisión propia de cada cultura que, además de la percepción, configura también el comportamiento (violento o no) que es posible darle a los conflictos. De ahí la necesidad de comprender la “cultura profunda” desde la que se sienten y piensan los conflictos misma que, según Galtung (2003:165-173), está estructurada en torno a siete ámbitos existenciales: formas particulares de entender al ser humano, la sociedad y la naturaleza; maneras de concebir el tiempo y el espacio, ideas o concepciones sobre lo que son el conocimiento y la trascendencia. Estos ámbitos, a la vez que están en el origen de los conflictos, pueden ser utilizados también para un manejo constructivo de los mismos.

Cuando la gente comienza a hablar de sus conflictos se siente bien, se siente liberada y comienza a identificar las opciones que tiene. Podemos hablar entonces de un sujeto, dispuesto a actuar con un propósito, a satisfacer sus necesidades, a luchar por sus objetivos. Sin sujeto, no puede darse la transformación positiva que está implícita en el conflicto. Pero, ¿cómo y para qué intervenir en los conflictos?

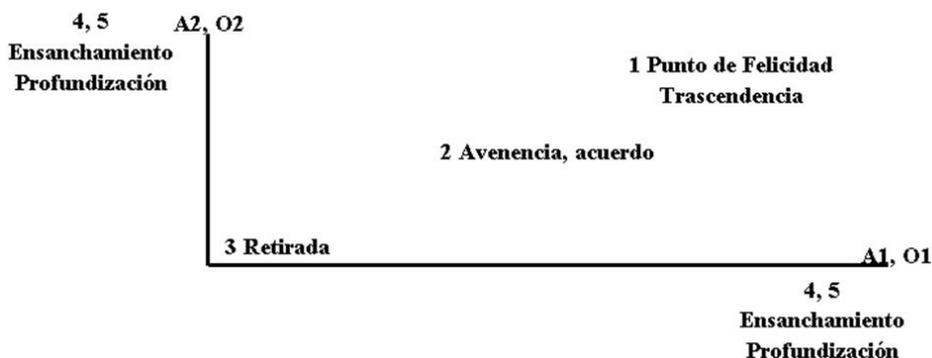
Existen tres formas de intervención a partir de tres maneras diferentes de entender el conflicto –aclara Fisas. Con la *resolución*, se busca hacer converger los intereses en pugna pues se considera que el conflicto es un fenómeno con un principio y un final claros. Con la *gestión* se pretenden allanar las

divergencias buscando que sus consecuencias no sean tan destructivas para los implicados. Con la *transformación* se espera que el conflicto contribuya a crear nuevas estructuras y nuevas relaciones entre los implicados. Sin embargo, lo que en última instancia se persigue al intervenir en un conflicto no es resolver, gestionar, mediar, facilitar o ayudar a negociar; sino *contribuir a que las personas por sí mismas sean capaces de transformar sus mentes y corazones y así tener la capacidad para establecer nuevas y ricas relaciones sociales*.

Para Galtung (2003:139), existen cinco formas para transformar la estructura de los conflictos (Fig. 1):

- 1) Trascendencia. Cuando alguno nuevo ha surgido del proceso. Palabra clave: creatividad.
- 2) Acuerdo. Se ha aceptado algo menos en relación a los objetivos. Un acuerdo no necesariamente es 50-50, puede ser 70-30, 40-60. Palabra clave: moderación.
- 3) Retirada. Alguno de los actores renuncia a sus objetivos, al menos por el momento. Palabras clave: apatía / perseverancia.
- 4) Ensanchamiento, introducción de nuevos actores.
- 5) Profundización, se incluyen más problemáticas.

En las tres primeras modalidades, hay cooperación y suponen el diálogo (interno para los dilemas y externo para las disputas. Las formas 4 y 5, indican discordia, se entiende que la lucha es la única manera para resolverlos y las palabras claves son: violencia, aumento de la complejidad. Pero en todos los casos –advierte Galtung: «no son soluciones en sí mismas, sólo formas de hipótesis de solución, y las soluciones no son resoluciones o disoluciones finales, sino equilibrios más o menos estables en el ciclo vital del conflicto.»(2004:142).



En síntesis. Al hablar de conflictividad, nos encontramos frente a un fenómeno complejo del cual no existe una sola razón o un solo origen que explique globalmente su origen, sus elementos y dinanismos, ni puede existir un solo método para su tratamiento. Para abordarla, necesitamos un conjunto de herramientas metodológicas y teóricas que nos ayuden a comprender e incidir en los diferentes niveles y contextos donde se manifiesta.

Comprender los conflictos es una manera de entender a las personas y a las sociedades para contar con referentes que nos posibiliten la acción y la interacción. El problema principal de las sociedades contemporáneas es su incapacidad para localizar el origen y las causas de los problemas. Cuando dos partes disputan por algo, el problema no se halla en el objeto de la disputa sino en las personas que la protagonizan, en su estado de ánimo o en el desarrollo de su relación. En muchos conflictos, más importante que ver a quién le asiste la razón, lo relevante es comprender la causa de las diferentes interpretaciones, identificar qué tan relevante o no es satisfacer necesidades, que importancia le otorgan los implicados a sus objetivos e intereses.

«Cada edad, cada circunstancia predetermina unas prioridades, unas necesidades y unos anhelos diferentes y equivalentes al mismo tiempo. [Es] preciso contar con una escala de valores, con una interpretación global, con un pensamiento sensiblemente diferente del anterior mediante el cual poder planificar nuestra vida.» (Galtung, 2003:96).

Empoderamiento

En términos generales (López 2004:396), se entiende el empoderamiento

como el conjunto de programas y técnicas que intentan restituir en las personas lo más característicamente humano: la acción contingente entre las acciones que realiza y los resultados que consigue. Dicha restitución supone por parte de las personas asumir el control y la conciencia de controlar ciertos recursos a través de los cuales les sea posible lograr sus metas. Estos recursos, que pueden ser tangibles o intangibles, son fundamentales para satisfacer las necesidades y/o para mantener intercambios sociales provechosos. Entre los recursos tangibles que hay que controlar están el capital financiero, el capital humano (habilidades sociales para la comunicación y la resolución de conflictos), el capital social (relaciones que mantenemos) o el trabajo. Entre los intangibles se pueden señalar el honor, la fiabilidad, la reciprocidad o la capacidad para actuar de manera estratégica y así lograr lo que se quiere.

Desde una perspectiva más acotada, Sánchez Pilonieta (2002) señala dos maneras como se puede entender el poder: 1) como *poder sobre*, el cual se define en función de la obediencia y sumisión o el uso de la presión y la fuerza en procesos donde se toman decisiones; y 2) como *poder para*, el cual no se piensa desde la perspectiva de intereses en conflicto, sino como el aumento en el poder de uno que no necesariamente tiene que llevar a la pérdida del poder de los demás. En este sentido –aclara el autor– la idea de empoderamiento, aunque se refiere principalmente al incremento de las formas del poder para, aumentando las capacidades individuales o grupales para cuestionar y resistirse al *poder sobre*; busca trascender el pensamiento dicotómico y actuar en tres niveles: los individuos, las relaciones próximas y la dimensión colectiva. Pero aclara: con el empoderamiento no se anulan la contradicción de intereses, ni se evitan las tensiones intra e intersubjetivas, tampoco se pueden obviar los dilemas éticos que se presentan en todas las elecciones humanas.

«el empoderamiento se posibilita en tanto que la gente se problematiza, desarrolla una clara conciencia de las necesidades y de los recursos, de las posibilidades y de las limitaciones [...] pudiendo llegar a constituirse en una minoría disidente en la medida en que su labor autoafirmativa puede chocar con los intereses de instituciones, grupos o personas [...] empoderamiento es un proceso intencional, intersubjetivo y continuo de conversión de los individuos en sujetos conscientes de sí mismos, de las circunstancias y del entorno social, mediante la acción comprensiva, crítica y transformadora sobre sus propias interacciones sociales.»(Sánchez,2002:41).

Algunos indicadores que facilitan el trabajo empírico señalados por el autor son: la argumentación crítica, el juicio ético, la visión contextual, la acción propositiva, la asertividad y la vinculación solidaria.

Por otro lado, Sonia Paris, entiende el empoderamiento como la capacidad de las personas para afrontar los conflictos por sí mismas, de donde se desprende que, para conseguirlo, hay que capacitar a las partes involucradas en los conflictos en la búsqueda de nuevos objetivos que contribuyan a transformar sus relaciones y a fortalecer sentimientos de autovaloración, seguridad, autodeterminación y autonomía («el enfoque reconstructivo [del poder] permite que cada parte se empodere a fin de reconocer a la otra, cooperar con ella mediante los usos integrativos y concertados del poder y dialogar en condiciones de igualdad, simetría y libertad.»)(Paris,2009:83).

Para Hanna Arendt (mencionada por Paris,2009:75), el poder es la capacidad de las personas para actuar de manera concertada, lo cual requiere contar con ciertas habilidades afines al empoderamiento: aprender a percibir los intereses ajenos como si fueran propios para poder llegar a formular intereses comunes, comprender las causas que originan las diferentes interpretaciones y plantearse la posibilidad de modificar las percepciones propias para actuar de manera diferente, clarificar las diferentes formas que tenemos para percibir los mensajes de los demás (como exigencia, amenaza y oferta). Además, hay que tomar en cuenta la importancia que tiene en el ejercicio del poder el uso de la palabra –enfatisa Redorta (2005). Al nombrar algo, no sólo se está designando un objeto, sino que igualmente se está legitimando la acción que posibilita conseguirlo, y en muchos casos, el mismo lenguaje sirve para designar realidades que aún no existen. El simple hecho de nombrar la realidad, tiene efectos contundentes. De ahí la importancia de analizar el poder de la palabra y sus efectos en las relaciones.

«Pero para que las palabras tengan poder deben resultar creíbles al interlocutor. Es decir, deben ser auténticas en su significado más profundo. En la medida en que el lenguaje tiene esta importancia podemos considerar que forma parte de la estructura de las relaciones de poder.»(Redorta,2005:68-69)

Tomás Ibáñez por su parte, enfatiza que la complejidad social que actualmente nos envuelve ha ido desarrollando una gama amplia de tecnologías en las que se funden el saber y el poder (ingeniería genética, telemática, manipulaciones al ecosistema, etc.) a través de las cuales se están ejerciendo nuevas y más sofisticadas técnicas de sujeción y de producción de saberes.

«las relaciones de poder que toman el cuerpo, o el entorno, como punto de aplicación directo [...] se está produciendo un desplazamiento generalizado del poder, real y actual, desde el polo de lo ideológico hacia el polo de lo material ecológico. [...]. La

relación fundamental que fusiona poder y saber en un mismo dispositivo, irreductible a sus partes»(Ibáñez,1982:2)

De esta perspectiva constatamos cómo «los problemas planteados a nivel de sociedad está cada vez más alejada de la dimensión propia de las actividades humanas, con lo cual se desvanece el control humano de lo social y sólo rige ya la propia lógica interna del poder.»(Ibáñez,1982:4). Pero para no quedarse con esta visión catastrofista, el mismo Ibáñez plantea la necesidad de reducir la especialización de los saberes, frenar la dinámica de la división social del trabajo, desmitificar las funciones que se le atribuyen al saber, reintroducir al individuo como valor y medida de todas las cosas. Así mismo, hay que vigilar la ingeniería genética, la telemática, las manipulaciones genéticas; como los nuevos campos en los que se forjan las tecnologías del poder como saber.

III.- CONFLICTIVIDAD Y EMPODERAMIENTO EN Y ENTRE LOS GRUPOS CICLISTAS DE GUADALAJARA.

Los grupos ciclistas aquí estudiados fueron surgiendo y consolidándose en diferentes momentos, desde diferentes lógicas y con distintos objetivos. Encontramos que la mayoría de ellos se ha logrado constituir gracias a conflictos que han surgido al interior de otros grupos o para diferenciarse de lo que hacen los demás. Entre los factores que originan y mantienen la conflictividad social en estas agrupaciones encontramos la disparidad en los intereses u objetivos que se persiguen, las diferentes formas de valorar y percibir lo que significa ser ciclista urbano, la estructura organizativa interna del colectivo o grupo, los mecanismos que favorecen la expresión libre de las ideas, la comunicación y el diálogo; así como el contexto o escenario donde se dan los conflictos. Desde la perspectiva del empoderamiento, otros factores que están presentes en los conflictos en y entre los grupos ciclistas es el liderazgo de quienes animan u organizan el trabajo grupal, el concepto de poder desde el que se actúa en el espacio público, así como las bases de poder con las que se cuenta para participar como ciudadano.

DIVERSIDAD DE INTERESES

Para algunos grupos, la diversión, el esparcimiento o la promoción del

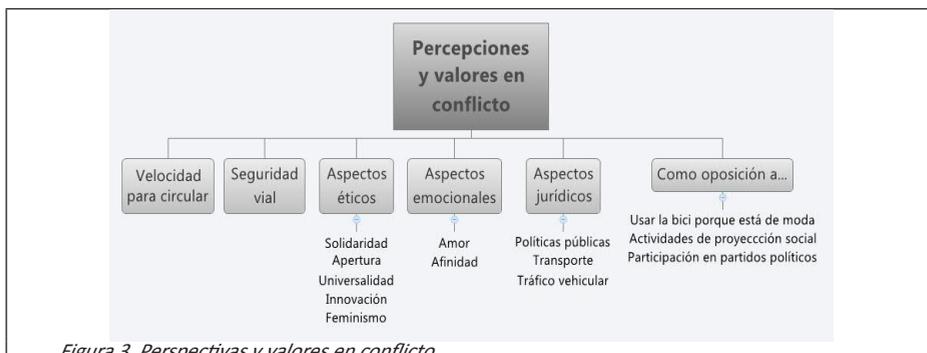
deporte son el objetivo que persiguen al pasear por la ciudad. Algunos más pretenden promover la salud y el bienestar emocional, quitar el stress o contribuir a la prevención en el uso de drogas. Otros, consideran que lo importante es gozar la ciudad, conocer sus alrededores y cuidar el medio ambiente montados en su bicicleta. Así mismo, en ciertos grupos se observó una intencionalidad explícitamente educativa al pretender promover una escuela de ciclismo urbano, llevar a la gente al teatro, dar confianza y seguridad de las personas, cambiar los hábitos de transportarse o modificar ideas instaladas que existen en relación a la distancia y la seguridad vial. También se enfatizaba la dimensión política que tiene el uso de la bicicleta al considerar al ciclista como un “ciudadano”, con capacidades para conocer y ejercer sus “derechos” y que, asociándose con otros ciclistas, pueden llegar a conformar un “movimiento social” (Fig. 2).



PERCEPCIONES Y VALORES EN CONFLICTO

Los intereses específicos que persigue cada uno de estos grupos, adquieren matices diferentes si tomamos en cuenta las perspectivas, visiones o valores que se asumen al circular en bicicleta por la ciudad. La velocidad y la seguridad son dos temas en los que difieren los entrevistados: en uno de los grupos se busca andar a baja velocidad para que la gente adquiera confianza al utilizar las calles, en otros, el exceso y la práctica de un deporte extremo son lo importante;

la presencia de agentes viales durante los recorridos es abiertamente rechazada en varios grupos, mientras en otros se considera indispensable contar con ellos para mantener el orden y la seguridad de los paseantes. Los aspectos emocionales, éticos y jurídicos fueron también valorados de distinta manera por las agrupaciones estudiadas. En lo emocional, hay quienes se han involucrado en esta temática por *amor a la bicicleta o por afinidad con el mundo bicicletero*. En cuanto a los valores, la manera de pedalear es la que marca diferencias entre los grupos: unos enfatizan la solidaridad (*pedalear ayudando al compañero*), la apertura (*no tenemos un objetivo claro para decir quién sí y quién no forma parte del paseo*), la universalidad (*hay que romper los círculos en que nos encerramos como grupo de amigos*), la amistad (*hacemos las cosas por compas*), la innovación (*hacer las cosas de otras maneras*). En otro de los grupos se resaltaba la perspectiva de género, o sea, *el valor de lo femenino*. Algunos más planteaban su perspectiva ética en términos de oposición a... (*no utilizamos la bicicleta sólo porque está de moda, no nos interesa apoyar actividades de proyección social, somos apartidistas*); y para una de las agrupaciones, lo importante era *actuar con profesionalismo dejando de lado los rollos éticos que sólo crean conflictos*. Finalmente, en materia jurídica, la incidencia en las políticas públicas estriba, según uno de los grupos, en *hacer que el transporte en bicicleta sea percibido como un aspecto más del tráfico vehicular* (Fig.3).



ESTRUCTURA ORGANIZATIVA.

Tomando en cuenta que la estructura organizacional de las instituciones es una forma (o mediación) para gestionar la conflictividad humana, ya que a

través de ella se precisan los derechos y las obligaciones en los que todos los miembros de ese colectivo pueden sentirse reconocidos como iguales en tanto personas individuales; en el guión de entrevista que se utilizó para la interacción con estos grupos fueron incluidas varias preguntas para identificar el ambiente institucional que priva en su interior. En las respuestas encontramos que, más que reglamentos o normas explícitas (*no tenemos reglamento escrito | las normas son afines a nuestra propia tradición*), estas agrupaciones se organizan en relación a criterios que les permiten posicionarse frente a los demás (*que las personas sean conscientes de lo que deben hacer | promovemos que se respeten las banquetas | no nos involucramos en las redes ciclistas | no aceptamos patrocinios | no nos meternos en cuestiones legislativas*) y actúan en función de ciertos valores sociales (*queremos aportar algo para el beneficio de todos | algo bueno se está gestando*). A excepción de uno de los grupos en los que fueron señalados claramente puestos y funciones organizativas precisas (*hay un director y un subdirector, tenemos 40 oficiales voluntarios, contamos con 3 o 4 paramédicos*); en los demás colectivos no existe una estructura similar (*el grupo surgió de forma espontánea*), es demasiado incipiente (*cada quien se encarga de lo que domina, a cada quien le toca algo: esa es la estructura*) o se considera irrelevante (*aquí nadie tiene que ser el mejor ni nada, para nosotros es un juego*). Por el contrario, se coordinan a partir de relaciones horizontales (*la gente que se junta desde hace tiempo es la que ayuda a organizarnos*) que se establecen entre los numerosos voluntarios que apoyan, lo que provoca otro tipo de problemas (*de repente te dejan todo botado | falta tiempo para cumplir los acuerdos*). Las decisiones son tomadas de manera consensuada (*pocas veces hacemos votaciones*), aunque la ausencia de roles establecidos y funciones claras deriva en inmovilismo o ambigüedades (*a veces ninguna nos animamos a tomar las decisiones, esperamos que alguien decida*). (Fig.4)



Figura 4. Estructura organizacional de los grupos ciclistas.

COMUNICACIÓN, EXPRESIÓN DE IDEAS Y DESACUERDOS.

El tipo de comunicación que se establece entre los integrantes de los grupos ciclistas varía en función de los diferentes escenarios o situaciones donde interactúan (*en el paseo vamos muy bien comunicados | la Casa Ciclista ayuda a que fluyan los canales de comunicación y la convivencia*). Así mismo, la estructura organizativa que se han dado a sí mismos, favorece un determinado tipo de interacciones (*no tenemos una jerarquía o un organigrama, pues todos hablamos, comentamos y decidimos | favorece que somos un grupo muy lineal: pocas veces alguien se enoja, se exalta, grita o quiere mandar*), así como el uso de ciertos medios para mantenerse informados (*mediante actas, acuerdos de asambleas o juntas, Facebook*). De acuerdo a las tareas específicas que cada persona realiza, se establecen patrones implícitos de comunicación grupal que en ocasiones llegan a provocar malestar entre sus integrantes (*hay algunos dentro del grupo que les gusta opinar de todo y que les gusta que opinen de su trabajo, que los busquen, buscan la retroalimentación [...] y luego hay otros*

que no les gusta que opinen de su trabajo [...], y que, frente a los que opinan, su reacción es: '¿por qué te metes si ni siquiera estás haciendo lo que a mí me toca hacer'?). Estas formas de reaccionar frente al propio trabajo o el que realizan los demás, tiene que ver con la confianza que se ha establecido o no al interior del grupo (*con muy pocos tengo amistad, a todos los aprecio muchísimo, pero son pocos los que saben las broncas que traigo en mi vida | ¿Acaso no se puede permitir que entre nosotros otro hable de un proyecto que inició el otro, lo representa y está dando la cara por ese proyecto?*).

Por otro lado, la ausencia de capacidades personales para responder a los procesos grupales provoca también conflictos al interior y al exterior del colectivo (*se responde desde las creencias sin tener elementos | no se leen los acuerdos, y por lo mismo, no todos llegan a enterarse al cien por ciento de lo que sucede o se enteran por terceras personas*). Así mismo, los procesos de comunicación al interior de los grupos pueden verse favorecidos u obstaculizados por las actitudes que se asumen frente a los conflictos. Pero éstas, más que individuales o grupales, son producto de una construcción intersubjetiva, como se puede inferir de algunos de los señalamientos en los grupos de discusión (*si no permitimos que el otro también sea libre de opinar, que una opinión no es tajante ni decisiva, pues nos lleva a un conflicto interno | si algo no me agrada [...] yo sé que me van a escuchar y aunque no siempre se haga lo que sugiero, sé que me toman en cuenta y no me ignoran | cuando se habla de los desacuerdos, siempre hay alguien que sugiere maneras de solucionarlos*). Otro aspecto que salió a relucir al revisar la comunicación que se establece en y entre los grupos es la riqueza que ofrece la perspectiva de género para el manejo de los conflictos (*como mujeres hemos tenido la oportunidad de dialogar y acordar las acciones de una manera muy rápida*) a lo que contribuye, en voz de una de las entrevistadas: *nuestro instinto femenino y un helado, o bien, una cenita, cotorreamos los pendientes, quien va a hacer qué cosa, y si quedan cosas rezagadas, las resolvemos por Facebook, ahí en un grupo privado que tenemos*.

Respecto a la relación que existe en los grupos entre expresión de sentimientos y manifestación abierta de ideas personales o desacuerdos, se comentaba: *si uno está en grupos así es porque uno aquí evoca muchas cosas emotivas que uno trae, porque te apasiona esto*. Pero un aspecto fundamental para manejar positivamente los conflictos que se dan en las relaciones humanas es que exista coordinación entre los intereses personales y el proyecto grupal (*si te gusta estar aquí puedes tener voluntad de trabajar en armonía. No te*

gusta, qué padre que aclares que no te agrada y que no tienes la voluntad ni las ganas de trabajar). Sin embargo, para hacer avanzar un proyecto colectivo es necesario contar con una madurez suficiente por parte de sus integrantes (*no es posible que en cada junta estemos pensando que moñitos ponerle a las palabras para que el otro no se moleste. No hay por qué un comentario llegue a tener un roce personal o dañar un proyecto cuando es sólo una sugerencia, un comentario. Si se dice con humildad pero también se recibe con humildad la situación sería otra*). Los aspectos emocionales que están presentes en todos los conflictos, como queda de manifiesto en el último comentario, no son solo de los protagonistas de los mismos. Las emociones son producto de la cultura y la posibilidad de expresarlas abiertamente está moldeada por patrones socialmente establecidos como se enfatiza en una de las entrevistas: *lo que veo es que sí son rollos emocionales y personales, pero creo que es también una cuestión cultural, y lo vas a encontrar en todos los grupos y colectivos porque están hechos de personas*. (Fig. 5)

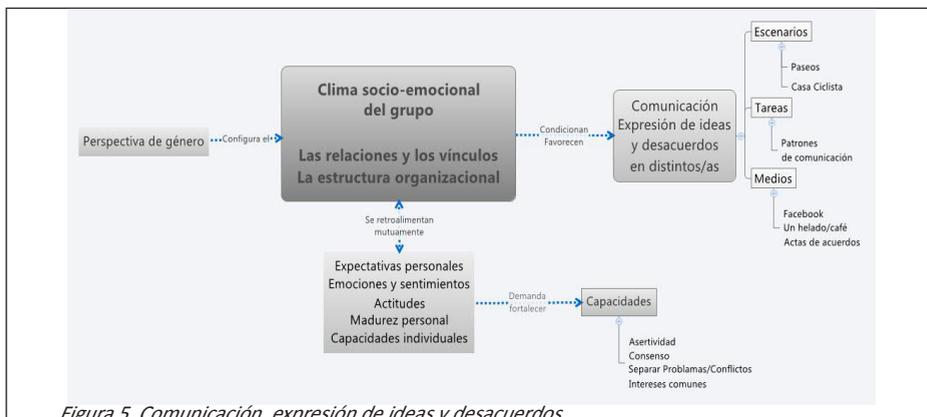


Figura 5. Comunicación, expresión de ideas y desacuerdos.

ESCENARIOS DE CONFLICTOS.

El contexto en el que se desarrollan los conflictos es un elemento importante a considerar al plantearse las posibilidades que existen para transformarlos positivamente. Incluso, cuando se considera un conflicto como “intratable”, la recomendación que se hace es actuar sobre el contexto. Tomando como parámetros el tiempo, el modo, el lugar o las circunstancias de los conflictos, se encontró que *en los paseos nocturnos hay más energía masculina* y por

eso, los paseos de Femibici son a las 5:30 de la tarde. En cuanto al modo de hacer las cosas se mencionaba: *si van haciendo desordenparamos el paseo y le pedimos a la gente que se salga del paseo | van en su cotorreo de bicicleta de carreras, pero no muchas mujeres tendemos a hacer eso: indirectamente nos excluyen*. El lugar y las circunstancias, afectan también el desarrollo y la evolución que adquieran los conflictos (*la Casa Ciclista ayuda a que fluyan los canales de comunicación y la convivencia | cuando surgimos como sistema de bicis públicas ya “El Informador” empezaba a prestar sus bicicletas | están sucediendo tantas cosas en la ciudad, en el país, que es difícil concentrarse en una sola causa*) y se debe contar con ciertas condiciones para hacer que los proyectos avancen (*para que llegue a ser un sistema masivo de inclusión de bicicletas, lo tiene que adoptar el gobierno | Había gente que usaba los ciclopuertos, podíamos entonces también rentar bicis*).

Como se señalaba anteriormente, muchas de las posibilidades que existen para incidir en el curso de los conflictos, está en la posibilidad de identificar o construir las mediaciones adecuadas. Aunque explícitamente no los menciona como mediaciones sino como satisfactores, Max-Neef (2006) plantea la importancia de identificar todas aquellas capacidades, acciones, espacios, normas, procesos individuales o grupales, que existen en los contextos particulares, que contribuyen a satisfacer las necesidades que están presentes en el fondo de cualquier conflicto. Los satisfactores –aclara el autor– son infinitos, y los grupos ciclistas los han identificado y están trabajando en su consolidación cuando, para resolver sus discrepancias, se proponen salir de otro lugar de la ciudad, a otra hora, vinculándose a otros actores o siguiendo otras lógicas (con paramédicos, utilizando disfraces, saliendo de la ciudad, atendiendo jóvenes adolescentes...). (Fig. 6)



Figura 6. El contexto de los conflictos

LIDERAZGO GRUPAL.

Las agrupaciones analizadas, al no tener fincada su organización en objetivos, reglamentos y estructuras claras, tratan de conseguir sus propósitos en base a liderazgos. Esta forma de operar ha traído consigo problemas de autoritarismo, toma de decisiones de manera unilateral o resentimientos de diversa índole, provocados por luchas entre egos (*no voy a dejar que me quiten ese liderazgo / este es 'mi' espacio, 'mi' lugar de trabajo, no se metan con 'mis' proyectos*); aunque por otro lado, se reconoce lo relevante que resulta el liderazgo como referente para actores externos que no forman parte del colectivo (*la gente necesita forzosamente ubicarse con un líder / personas que no están vinculadas a la organización pueden identificar fácilmente de qué grupo se trata a través de su líder*), así como por las importantes funciones que desempeña al interior de los grupos (*fungen como mediadores cuando surgen problemas / logran ver la trascendencia de las acciones que se realizan / delega tareas y busca apoyos externos*). Un líder —se explicaba en una de las entrevistas— se configura cuando alguien se especializa en un asunto determinado, promueve aquello que le apasiona o es alguien que por su forma de ser y sus cualidades logra tener mayor visibilidad. A pesar de lo anterior, en la mayoría de los grupos se observó una negación explícita para considerar el liderazgo como su forma idónea de organización (*no estoy de acuerdo en la palabra líder, no creo en el liderazgo*), se toma a la ligera haciendo mofa de ello (*entre nosotros decimos: tú eres el líder religioso, tú el líder moral, tú el líder mecánico*) y se plantea, incluso, que *lo mejor sería que no existieran esas caras visibles en los movimientos*. Más que líderes, los entrevistados se consideran a sí mismos como encargados de proyectos, animadores o promotores. Esa actitud negativa hacia el liderazgo quizá responde a una preocupación por la forma como se toman las decisiones (*aquí no hay líderes: las decisiones las tomamos entre todos y siempre las respetamos*). En cualquier caso, cabe cuestionar si la falta de un reconocimiento explícito de los liderazgos es la mejor alternativa para la visibilidad social y la incidencia política que se persigue, o lo falta es una capacitación explícita en este terreno para ejercerlo adecuadamente. Sin embargo, en una de las entrevistas se señalaba algo que permite pensar alternativas para regular positivamente los conflictos que se suscitan en esta materia: *hay que tomar en cuenta que en algunos proyectos somos la base y en otras ocasiones subimos en ciertos rangos*. Esta afirmación, lejos de negar el liderazgo, puede servir para pensar alternativas para potenciarlo, en la medida en que cada integrante de un grupo reconozca en qué asuntos es líder, lo haga explícito a los demás y lo

ejerza en las actividades cotidianas (*unos pueden ayudar a mantener el orden, otros a organizar los premios, uno más la página web*). (Fig. 7)

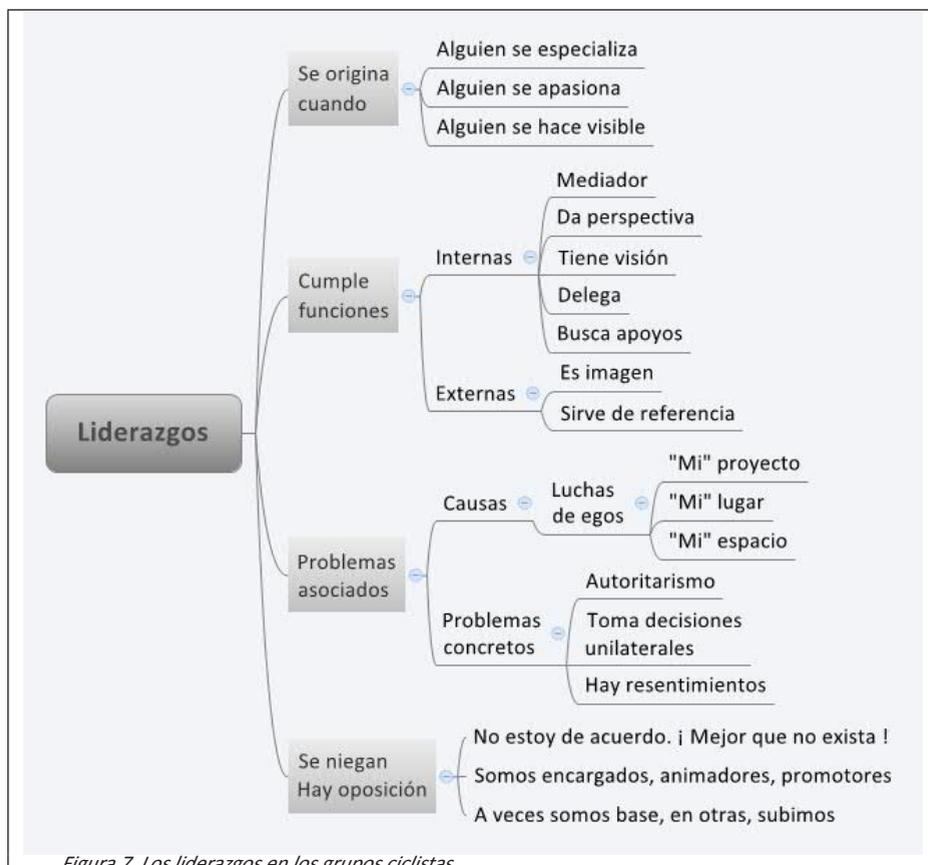


Figura 7. Los liderazgos en los grupos ciclistas.

PODERES Y BASES DE PODER

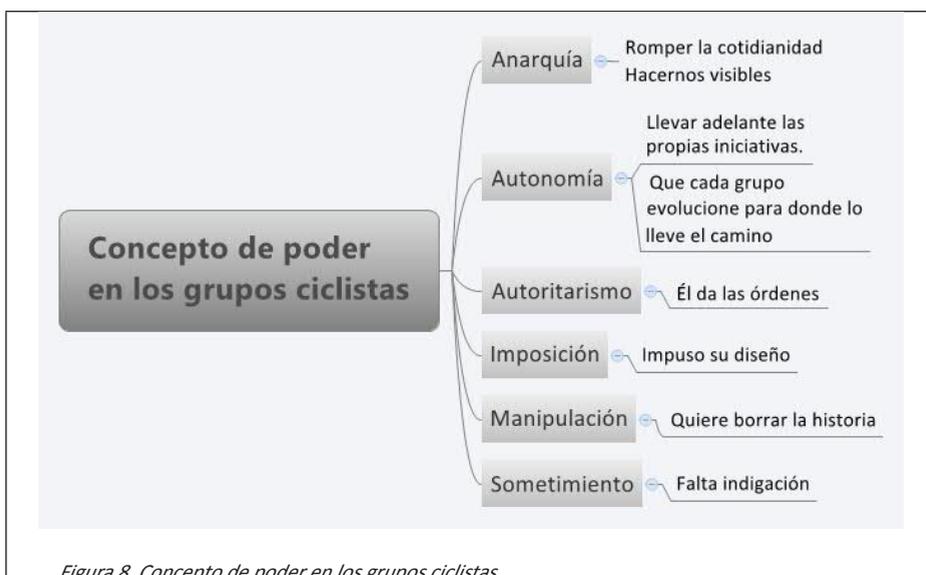
El poder es una dimensión que explícita o implícitamente está presente en todas las interacciones humanas. Paris (2009) lo considera un bien imprescindible para la vida, ya que contribuye a que las personas y los colectivos logren satisfacer sus necesidades o conseguir sus metas. En la investigación que aquí se reporta encontramos expresiones que aluden a la manera como en estas agrupaciones se concibe el poder en general. *La anarquía*—se decía en

uno de los grupos— *es un valor que funciona como una ruptura para reencauzar las fuerzas del cambio*. En otro, se resaltaba la importancia de la autonomía: *nadie nos limita, no le damos beneficios a nadie, no hay oportunidad de que agentes externos estén interesados en nosotros*. En otros casos, el poder fue señalado como autoritarismo (*él da las órdenes de lo que se va a hacer, toma decisiones sin consultar a nadie*), imposición (*impuso ese diseño: este es mi diseño y se queda*), manipulación (*moldea a la gente nueva, quiere borrar la historia*) o sometimiento (*mi reacción frente al autoritarismo no generó una reflexión dentro de los voluntarios*). (Fig. 8)

En estas afirmaciones, logra identificarse las dos maneras como generalmente es conceptualizado el poder, descritas por Tomás Ibáñez (1982). Tradicionalmente —a clara—, el poderse entiende como un intercambio, una transacción entre unos que mandan y otros que obedecen, y desde esta perspectiva, los temas que se analizan son las amenazas, la manipulación, el engaño o el autoritarismo. Esta visión de lo que es el poder —plantea Ibáñez— se olvida del carácter productivo que tiene, y que contribuye a fecundar y enriquecer las capacidades de los sujetos (situación que sólo quedó insinuada por los ciclistas en sus referencias a la anarquía y la autonomía). Abordar con nuevos ojos el poder demanda pensarlo en términos de libertad —sugiere Ibáñez—, es decir, desplazar el foco de análisis del polo dominante al polo dominado³.

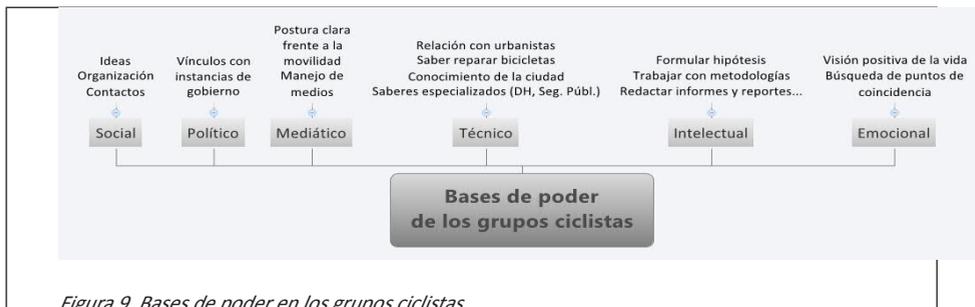
«Pensar el poder en relación a la libertad o a la autonomía conduce a plantearlo en términos de los *efectos* que tiene sobre los sujetos [...] Poner la libertad en la idea misma del poder es, al mismo tiempo, reintroducir el hombre, individual, único, *sujetivo* como criterio último» (Ibáñez, 1982: 3-4)

³ Una visión del poder acorde a los planteamientos del Construcciónismo Social que orienta el trabajo de esta investigación.



Esta nueva manera de entender el poder, como ejercicio de libertad, está presente en la cultura de la mayor parte de los grupos ciclistas analizados. En las entrevistas, al preguntar por las bases de poder con las que cuenta el grupo para el logro de sus objetivos, fueron mencionados diferentes ámbitos en los que se ejerce (Fig. 9). En lo social, su fortaleza estriba en las utopías e ideologías que promueven, la organización, constancia y responsabilidad con la que actúan, la apertura con la que se acepta a todos, los contactos que se mantienen con redes ciclistas a nivel local, nacional e internacional y el hecho de hacerse socialmente visibles a través de sus paseos. En lo político, algunas agrupaciones han logrado establecer relaciones con instancias del gobierno municipal o estatal para incidir en las políticas públicas. En cuanto a lo mediático, algunos de ellos consolidan su presencia al mantener una postura firme en los temas de movilidad y al saber manipular adecuadamente los medios electrónicos (facebook, blogs, videos, crónicas, fotografías, etc.) para exponer sus visiones e intereses y convocar a la base social que los sigue. El poder técnico logra afianzarse gracias a vínculos que se establecen con urbanistas o arquitectos locales y nacionales, a conocimientos especializados con que se cuenta en materia de derechos humanos, seguridad pública o prevención de accidentes; y a otro tipo de saberes cotidianos como moverse con facilidad por la ciudad o reparar sin contratiempos una bicicleta. En el aspecto intelectual, el poder grupal

capacita a sus integrantes para ofrecer opiniones fundamentadas, plantearse hipótesis y comprobarlas, utilizar metodologías para el desarrollo de nuevos proyectos, productos o servicios, así como para elaborar informes y reportes. Finalmente, en aspectos emocionales, el poder de los grupos se traduce en un modo positivo general de actuar y en la búsqueda de coincidencias con los demás equipos ciclistas.



PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y ESPACIO PÚBLICO.

Igualmente en términos de empoderamiento, en los diálogos que se dieron con los grupos ciclistas encontramos elementos que muestran formas de pensar en relación a la participación social y a la participación política, asociadas a formas particulares de entender lo que es el espacio público y el ejercicio de derechos en un contexto democrático. En cuanto a la participación social, en la entrevista con las integrantes de Femibici, se señalaba que *si tú como hombre quieres ir (al paseo), ponte un elemento femenino, algo que te haga valorizar que este paseo es de mujeres*. Así mismo se comentaba la respuesta de una señora a quien se le dio un volante para asistir a uno de los paseos: *ese sábado fue y nos dijo: 'dejé a mi marido viendo películas' (y se vino con nosotras)*. Por otra parte, el involucramiento en la acción de los grupos es la que va capacitando a las personas para la participación en procesos sociales como lo señalaba uno de los organizadores del PCN: *yo no sabía nada de bici, ni de organizar, ni de movimientos de masas, a base de prueba o error llegamos a lo que somos ahora*. Dicha participación acarrea beneficios para quienes se involucran, como se afirmaba en Bici10: *yo creo que el paseo ha evolucionado, ha cambiado mucho a las personas*. Sin embargo, la participación en el aspecto estrictamente político no es contemplada como prioridad en la mayoría de las

entrevistas (*no somos un grupo que está detrás de las leyes o buscando que el gobernador haya abierto una ciclo vía*).

A pesar del desdén como es valorado el quehacer político, en diferentes expresiones se identificaron alusiones al uso del espacio público (*tenemos la libertad de dar vuelta e ir por la avenida si así lo queremos | un ciclo puerto es un estacionamiento para bicicletas y la hipótesis [...] era generar, crear demanda y poseer un espacio digno para el ciclista*), mismo que es utilizado por los grupos e individuos para expresar sus intereses y visiones (*que realmente asimilen que [Femibici] es nuestro espacio y que si ellos quieren un paseo para puros vatos que lo hagan | hay algunas personas que sólo con andar en bici están contentos pero hay otras que necesitan hacer relajo y gritar y falta al respeto, y hay otro grupito que van a entrenar*).

La falta de una participación más política para la incidencia en el espacio público, tiene entre como una de sus causas, según algunos entrevistados, la pasividad y la ignorancia (*hace falta que la gente que usa los camiones se dé cuenta del poder que tiene, la gente sigue pensando que el gobierno le hace un favor y yo creo que hay que darle la vuelta y que se dé cuenta que tiene derecho a exigir y que tienen mucho poder porque es la mayoría de la población; pero ahí es dónde se atora porque la gente no sabe y, ¿cómo hacerle para que sepa?*); y necesita estar orientada por principios o valores, que enriquezcan las relaciones entre los ciclistas, más allá de los meros paseos (*si por un lado estamos diciendo que queremos las calles compartidas entre ciclistas y automovilistas, por el mismo principio pues, queremos paseos compartidos, hombres y mujeres. No les vamos a quitar espacio, pero queremos ganar espacio para ir también [...] y derecho a aprender en los espacios públicos*).

Esta participación activa e informada, orientada por valores, y que se lleva a cabo en el espacio público, es una forma particular que han encontrado estos grupos para el ejercicio de derechos (*a una movilidad en bicicleta, a la equidad, o sea, el derecho al ser incluidas, a gozar de forma equitativa*), derechos que pretenden fundamentarse desde las perspectivas de la universalidad e inalienabilidad (*posicionarte en la sociedad como reivindicando el derecho como mujer a una movilidad en bici, el derecho político que tenemos todas. Para mí también como un acto de liberación, de autonomía*), aunque sin quedarse en el idealismo. Por el contrario, en aquellas afirmaciones donde se encontraron alusiones a los derechos, éstos se entienden como algo cercano y concreto a lo que hace la gente, que le sirven para potenciar o dar fuerza a sus acciones y, así, lograr sus objetivos (*es un proceso, ¿cómo dar herramientas*

para que más chicas tengan el derecho a la movilidad en bicicleta? | buscamos reivindicar derechos, no solo paseos lúdicos | el ciclista [...] también tiene derecho a andar por su ciudad sin tener miedo a los autos [de hecho, el seguro de los autos, es una licencia para matar a los ciclistas: no se vale]. Sin embargo, hay un sector de ciclistas que tienen miedo a tener derechos porque implicaría tener obligaciones (pagar impuestos, hacerse acreedor a sanciones, etc.).

Nos encontramos pues frente a un dilema, ya que los derechos de quienes participan colectivamente en los grupos ciclistas, utilizando el espacio colectivo, tienen que ser garantizados por las autoridades gubernamentales; sin embargo, *el Estado, en México, ve los derechos, no de manera institucional sino que depende su avance de la buena voluntad de quien esté a cargo [...] no los ven como una obligación sino como algo opcional y de buena voluntad.* Esta manera de entender y vivir el Estado de Derecho, contrasta con lo que sucede en otros países en los que *el gobierno incitaba a usar la bicicleta [pero aquí en México] tampoco hay quien regule, que se sigan las reglas, ni sanciones.* Aunado a lo anterior, llama la atención una forma particular de entender la democracia que, considerada en el contexto de problemas señalados en el Apartado I de este trabajo, nos permite vislumbrar alternativas para promover una movilidad no-motorizada en Guadalajara: *yo creo que la democracia es enemiga de la razón. Se vota por lo más fácil o rápido, no por lo más sensato o razonable. Cuando en un ejercicio democrático se resuelve en un dos por tres, deciden si argumentos, sin metodología, sin razones, sin nada. El que tiene mejor discurso o labia, gana.*

Finalmente, dos afirmaciones más aportan otras miradas para pensar la participación relacionada a la movilidad de los ciclistas: *todos tenemos responsabilidad social de participar, de cambiar nuestro mundo, pero también tenemos diferentes capacidades, habilidades, autoridad. Hay gente a la que le pagan por implementar una movilidad sustentable y no lo hace. ¿Entonces quién tiene mayor responsabilidad? ¿Quién debe hacerlo? ¿Mi mamá? Sí, todos somos responsables, pero, ¿a qué nivel? | Guadalajara salió el año pasado en el número doce de ciudades más amigables con la bicicleta, que se debió a que el movimiento ciudadano sacó 10. Si el gobierno hiciera su parte ocuparíamos como el tercer lugar.* (Fig. 10)



Figura 10. Participación social y política.

IV.- DISCUSIÓN.

Tradicionalmente el conflicto ha sido entendido como una contraposición de intereses, visiones o valores entre actores sociales. Desde esta perspectiva, los objetivos que persiguen los colectivos ciclistas se tendrían que plantear en términos de opuestos (educación vial o diversión, incidir en políticas públicas o promover la salud, gozar la ciudad y sus alrededores o capacitar a los ciudadanos). Aunque pensar de esta manera resulta ser un modelo sencillo para comprender la conflictividad humana, en la realidad las cosas no son tan simples. Desde otras perspectivas, Muñoz y Molina (2010) proponen abordar los conflictos en términos de la complejidad que los constituye argumentando que:

«el ser humano es a la vez especie, grupo e individuo, naturaleza y cultura, una red de escenarios sub, inter, intra y supra personales, en los que confluyen una serie de estratos o instancias: animalidad, subconsciente, inconsciente, conciencia, grupalidad, comunidad, nación o estado. Por ello, la vida personal y social comporta conflictos surgidos de las demandas de cada nivel.» (Muñoz y Molina, 2010: 48)

Desde esta perspectiva de ver las cosas consideramos que ninguno de los grupos que participaron en este estudio puede, por sí solo, abarcar todas las dimensiones que supone configurar una cultura ciclista en esta ciudad. Solamente mediante trabajo colaborativo es posible consolidar intereses comunes. Pero para avanzar en esa dirección, un primer aspecto que puede

contribuir a transformar los conflictos que se dan entre los grupos sería aprender a reconocer de manera intersubjetiva las aportaciones específicas que cada uno de ellos hace⁴. Esto supondría organizar y potenciar las interacciones entre los grupos, preguntarse por las múltiples combinaciones que es posible realizar entre estos intereses (educación con política, salud emocional y cuidado del medio ambiente, etc.), trabajar de la mano con otros actores (empresarios, medios de comunicación, instituciones educativas, etc.), romper o cuestionar paradigmas vigentes en muchos órdenes de la vida urbana, formar e informar a la gente sobre sus derechos, promover una educación vial y ciclista.

Por otro lado, tomando en cuenta que la realidad es siempre *una-realidad-para-nosotros, una-realidad-desde-nuestra-perspectiva*, existen mil formas válidas de ver, sentir y valorar el uso de la bicicleta. A partir de las diferentes percepciones y valores que fueron señalados en el apartado anterior, podemos afirmar que los problemas que se dan entre los grupos no sólo surgen por tener perspectivas divergentes, sino por la incapacidad para construir visiones compartidas. En una sociedad tan diversa como la de Guadalajara, cada grupo ciclista tiene derecho a hacer valer ante los demás su visión particular de las cosas, pero no está facultado para imponerle a nadie la propia. Sólo a través del diálogo, el consenso o la negociación, es posible identificar tópicos en torno a los cuales sea posible la interacción colectiva. En este sentido, vale la pena retomar uno de los planteamientos de Axel Honneth cuando señala que:

«los conflictos sociales ocasionan en los sujetos la emergencia de una disposición a reconocerse recíprocamente, como destinados unos a otros y, no obstante, al mismo tiempo, como personas plenamente individualizadas [...] el conflicto representa una especie de mecanismo de colectivización social que fuerza a los sujetos a reconocerse recíprocamente...» (Honneth, 1997: 37-53)

Quienes usan la bicicleta porque está de moda, aquellos que se oponen a solidarizarse con las causas sociales, los que aman su bicicleta por encima de todas las cosas o quienes pretenden innovar en materia ciclista; tienen sus razones para actuar de esa manera, y suponen/esperan/desean/anhelan que de una u otra manera se les reconozca su muy particular forma de entender y posicionarse frente al ciclismo. Sin embargo, previo a establecer escenarios para el diálogo y la negociación es importante que las partes en conflicto sean

⁴ Axel Honneth (2011) señala la diferencia entre “conocer” y “reconocer”. Lo primero, es la identificación no pública de alguien; por el contrario, “reconocer” es apreciarlo como un acto público (la invisibilidad es la negación de este reconocimiento social).

capaces de reconocerse “como destinados unos a otros”.

Casi la totalidad de grupos con los que se interactuó en esta investigación están conformados por voluntarios o amigos que se reúnen informalmente para transitar por la ciudad en sus bicicletas, ejerciendo lo que genéricamente se entiende como derechos ciudadanos. Dicha informalidad, conlleva ventajas y limitaciones que sólo pueden ser ponderadas por los propios grupos en función de sus intereses y valores. La institucionalidad que supone elaborar planes y programas, o contar con reglas, normas y criterios bien establecidos, no forma parte de las preocupaciones de la mayoría de quienes integran estos grupos. Sin embargo, tales formatos organizativos solo tienen razón de ser si se consideran como mediaciones para potenciar las interacciones. En este sentido nos preguntamos qué tan conveniente sería que, para avanzar como movimiento ciclista, cada uno de los grupos clarificara ante sí y ante los demás los aspectos organizativos o institucionalizados que considera propicios para lograr sus propósitos. Ciertamente la anarquía y la informalidad contribuyen a ensanchar y profundizar los conflictos sociales que se generan por el uso excesivo de los automóviles y así contribuir a su transformación, pero si la intención como grupos ciclistas es incidir en la educación o la política pública es necesaria una mínima organización.

Así mismo, el hecho de funcionar con voluntarios, mantener relaciones horizontales entre las personas o tomar decisiones por consenso, acarrea otro tipo de problemas. Nuevamente, la perspectiva compleja de los conflictos propuesta por Muñoz y Molina (2010), lejos de encasillarnos en un pensamiento dicotómico, nos ofrece alternativas para plantearnos las acciones que pueden contribuir a lograr la mayor cantidad posible de equilibrios dinámicos. Las relaciones horizontales no son la panacea para decidir sobre todos los asuntos, en todas las circunstancias y en todos los grupos, ni las estructuras jerárquicas son del todo nefastas. Entre ambos extremos existen múltiples combinaciones de espacios y tiempos donde los integrantes de los grupos pueden organizarse de maneras diferentes para realizar tareas específicas en función de encargos, roles, puestos o funciones cambiantes. En cualquier caso, sería importante ponerles un nombre y apellido a estas formas de organizarse y no dejarlas completamente abiertas a la improvisación, recordando que, como señala Redorta (2005: 67), al nombrar algo no sólo se está designando un objeto, sino que igualmente se está legitimando la acción que posibilita conseguirlo.

En cuanto a los conflictos que tienen que ver con la comunicación que se da entre los grupos ciclistas, podemos enfatizar la necesidad de aprender a integrar

las voces disidentes, así como reconocer y validar las propuestas discordantes. Esto supone la práctica constante de la asertividad para saber decir la palabra justa, en el momento preciso, ante la persona indicada; o callarse. Así mismo hay que entender que el consenso no es ni mayoría de votos, ni unanimidad, sino aceptación libre, consciente y responsable de acuerdos formulados y aceptados colectivamente (Seminario de Educación para la Paz, 1994: 55-61) ya que cada uno de los integrantes del grupo debe sentir que sus intereses y necesidades forman parte de los acuerdos colectivos. Hay que entender también las diferencias y relaciones que se establecen entre conflictos y problemas, así como la forma diferente de afrontar unos y otros. La mala comunicación, la desinformación, la presencia de estereotipos o una percepción equivocada, son problemas que pueden atenderse puntualmente si se trabaja sistemáticamente sobre ellos. Por el contrario, las diferencias esenciales o incompatibilidades que se dan en torno a intereses, deseos, opiniones, criterios o valores, son aspectos que constituyen en sí el conflicto y que, como aclara Lederach (1997: 20-32), deben ser tratados para solucionar los problemas. Se debe también tomar conciencia de que no existen buenos o malos intereses de por sí. Cada quien tiene derecho a luchar por aquello que considera digno para sí mismo o el grupo del que forma parte. Lo importante es aprender a incorporar en los propios intereses, elementos de aquellos asuntos que resultan relevantes para los demás y poder llegar a establecer intereses comunes. Éstos, siempre tendrán que ser objeto de negociación y es aquí donde adquiere todo su sentido esta estrategia que se utiliza en el manejo de los conflictos⁵. Finalmente, hay que entender el carácter socio-cultural de las emociones⁶, tomando en cuenta que una regulación positiva de la conflictividad implica cambiar aquellos patrones sociales en los que se maltrata y excluye a las personas, por otros donde sea posible exteriorizar las propias necesidades y los sentimientos, tomando en cuenta que «sólo el sentimiento de ser reconocido y afirmado en su específica naturaleza de querencia hace que en un sujeto se origine el grado de confianza en sí que le capacita para una legítima participación en la formación de la voluntad política.» (Honneth, 1997: pp.53-54)

En cuanto al empoderamiento, un hecho que apareció en nuestros análisis y que no podemos dejar de pasar por alto es el rol que cumple el liderazgo en

⁵ «[Una negociación] es siempre un proceso de interacción y comunicación entre personas que defienden unos intereses determinados que se perciben como incompatibles.» (Fisas, 1998:191)

⁶ El carácter social de las emociones es expuesto entre otros autores por Maturana (1995: Cap. II), Gergen (2006: 75-85 y 99-115), Gergen (1996: 211-215) y Redorta et. al. (2006: Caps. 4 y 5)

este tipo de organizaciones. Una persona, no es un líder de por sí. Llega a serlo en función del reconocimiento que obtiene de quienes lo rodean en un contexto determinado. Pero, ¿en qué momento una persona deja de fungir como líder? ¿Qué relevancia tiene el auto-reconocimiento o la negación del propio liderazgo? Sin tener una respuesta clara a estas cuestiones, nuevamente las ideas de Honneth (1997) pueden aportar luces para comprender los conflictos que se dan en este terreno y vislumbrar alternativas. En las sociedades modernas –aclara el autor– los individuos requieren saberse reconocidos en sus capacidades y cualidades particulares para autorrealizarse, y exigirse valorados socialmente para poder llevar a cabo aquellas operaciones que han sido definidas por el grupo como valiosas. Esta valoración sólo puede surgir en sociedades que no están organizadas jerárquicamente por estratos. El sujeto, en tanto individuo, es quien entra en dicho campo de valoración, en la medida en que es capaz de traducir en hechos concretos, muchos de los objetivos definidos por la sociedad de manera abstracta. Ni las leyes, ni las convicciones personales, sirven de base para este reconocimiento. Son solamente las actitudes intersubjetivas las que contribuyen para lograrlo, lo cual supone contar con instituciones capaces de garantizar el ejercicio de la libertad. De esta manera, los conflictos en relación al liderazgo pueden explicarse en relación a esas pretensiones de valoración y reconocimiento recíproco donde «los ciudadanos de la comunidad, en los usos públicamente practicados, podían reconocer una expresión intersubjetiva de su respectiva particularidad.» (Honneth, 1997: 23).

A la luz de estas ideas podemos afirmar que, más que “luchas entre egos”, lo que existe entre los líderes ciclistas es una necesidad de saberse reconocidos en sus capacidades y cualidades personales. Cuando se habla de ‘mi’ espacio, ‘mi’ lugar de trabajo o ‘mis’ proyectos, implícitamente se sabe que son iniciativas consideradas como valiosas por el grupo en el que se participa. Pero al no estar organizados de manera jerárquica o por funciones, al tomar colectivamente las decisiones, al considerarse a sí mismos como “encargados”, “animadores” o “promotores” de paseos y no como líderes ciclistas, es decir, al mantener relaciones horizontales; podemos afirmar, junto con Honneth (1997) que nos encontramos frente a espacios sociales donde se valoran las aportaciones subjetivas y ‘se pone sobre el candelabro’ lo que cada integrante aporta al proyecto común. Cuando alguien se vuelve especialista en un asunto determinado o promueve lo que le apasiona, es el sujeto, en tanto individuo, quien entra en el campo de valoración y es por lo que llega a ser considerado líder esa materia. Por lo anterior, podemos afirmar que los grupos ciclistas que

aquí se analizaron son terreno fértil para avanzar en la valoración social, en el reconocimiento ético que todos necesitamos a nivel individual. Sin embargo, al no asumir explícitamente el liderazgo que ejercen algunos de sus miembros, se está bloqueando la posibilidad de traducir en hechos concretos (ciclovías, ciclopuertos, políticas de movilidad no-motorizada, etc.) los objetivos sociales que han sido definidos de manera abstracta (cuidado del medio ambiente, educación cívica, seguridad ciudadana, etc.). No son los reglamentos, ni las estructuras organizativas las que constituyen el liderazgo. Tampoco son sólo las convicciones personales (querer ser líder) las que llegan a configurarlo. Las actitudes intersubjetivas son las que contribuyen al reconocimiento y a la valoración social –como lo señala Honneth–, y éstas se encuentran ya presentes de manera incipiente en la cultura de estos grupos cuando señalan la trascendencia de las funciones que desempeña el líder al interior y al exterior del grupo o por la manera como se garantiza la libertad de acción de sus integrantes.

Desde otra perspectiva, el concepto de poder que lo entiende como imposición y autoritarismo y que dio origen al Estado moderno –explica Ibáñez (1982)–, ha hecho que los problemas sociales sean considerados como algo ajeno a las preocupaciones propias de la vida cotidiana, contribuyendo a desvanecer la idea del control que ejerce el propio sujeto sobre lo social y dándole un peso enorme a la propia lógica del poder. Sin embargo, los problemas actuales (crecimiento desmedido de las ciudades, incremento sin límites de vehículos motorizados, falta de infraestructura para el ciclista, etc.) nos plantean otros retos. Pensar el poder desde la libertad –sugiere Ibáñez– debe conducirnos a revisar la naturaleza y las condiciones como opera, los mecanismos y dispositivos en los que se funde con el saber (el poder moldea los propios criterios de decisión de los sujetos), reconocer su carácter expansivo y de autopropulsión que lo caracterizan («*el poder crea las condiciones de su propia necesidad y transforma el medio en que opera para que éste sea el más propicio y adecuado para su propio desarrollo*» [Ibáñez, 1982: 16]), así como impulsar la heterogeneidad y a velar por la construcción de diferencias compatibles. El poder no puede ser pensado separado de la interacción en la que se produce (Paris, 2009; Redorta, 2005). La vida personal, social, comunitaria, nacional e internacional son siempre relaciones de interdependencia. Este hecho, aunado a la perspectiva compleja de los conflictos (Muñoz y Molina 2010) y a la idea de poder que contribuye a potenciar libertades (Ibáñez, 1982), demanda otra manera de ver el poder que utilizan los colectivos ciclistas en sus interacciones.

Herrera Flores, al explicar lo que entiende por una “metodología relacional”, nos ofrece algunas pistas para pensar tales interacciones e interdependencias constitutivas del poder. Hay que analizar los fenómenos en sus relaciones mutuas –señala–, en las relaciones que establecen con el contexto, en las relaciones que se dan entre las diferentes formas de interpretarlos («debemos tener siempre presente que un proceso singular sólo puede ser entendido completamente en términos del conjunto social del cual forma parte. Una concepción aislada de un fenómeno sólo puede conducirnos a malentendidos». [Herrera, 2000: 39]). Desde esta perspectiva, podemos plantearnos un conjunto de preguntas para relacionar entre sí los diversos tipos y niveles de poder (sub, intra, inter y supra personales) en las agrupaciones ciclistas: ¿Cuáles son las utopías, propuestas, modelos o proyectos, distintos al imaginario de ciudad y de movilidad urbana vigente en nuestro contexto, que podrían desatar el potencial que de manera incipiente ya existe en estos grupos? ¿Con qué otras agrupaciones ciclistas y no ciclistas, locales, nacionales o extranjeras, integradas o no en redes, podría vincularse cada uno de los grupos para potenciar sus capacidades en lo social, técnico, político o mediático? ¿Con qué oficinas, secretarías, áreas o niveles de gobierno se pueden establecer relaciones para consolidar las políticas públicas que se requieren en materia de movilidad no motorizada? ¿Qué acciones de resistencia, desobediencia, no-cooperación o rebeldía podrían ponerse en marcha ante la negativa de las autoridades para promover las políticas que resultan indispensables para garantizar los derechos de los ciclistas? ¿Qué saberes teóricos y metodológicos (en relación a movimientos sociales, autonomía, liderazgo, empoderamiento, políticas públicas, medio ambiente, cultura, género, teatro, fotografía, etc.) se pueden promover entre los integrantes de los grupos para relacionar el uso de la bicicleta con otras problemáticas y temáticas sociales?

Pero las interacciones e interdependencias que son constitutivas del poder suponen la participación libre y consciente de las personas. La participación, señala Max-Neef (1998), es una de las necesidades fundamentales de los seres humanos cuya satisfacción está en función de las relaciones sociales que logremos establecer. Al analizar su significado, logramos identificar diferentes niveles en los que se puede participar: como intercambio, cooperación, adhesión, fusión, solidaridad, etc. Así, esa señora que acude al paseo de *Femibici* y deja a su esposo en casa un sábado por la tarde, participa de un modo distinto a como lo hace aquel grupo de ciclistas expertos que se suma a uno de los paseos con la intención de continuar entrenando. La señora, participa en

términos de adhesión, los otros, como fusión. Aunque en ambos casos se trata de ciudadanos que utilizan la vía pública para satisfacer su necesidad, no se identifica en ambos una explícita intencionalidad política.

Finalmente, extrapolando las ideas que Fernández y Ramos plantean en relación a la ecología urbana, podemos afirmar que los grupos ciclistas son «espacios de una pluralidad irreductible a la homogeneidad, en los que convive una amplia diversidad de personas con formas de entender y usar el espacio diferentes, con necesidades y expectativas dispares» (Fernández, 2010: 71). Con sus paseos, reivindican el derecho a la ciudad, el cual está asociado fundamentalmente a bienes de carácter colectivo (espacio público, vivienda, equipamientos, servicios públicos, etc.), y es en torno a éstos donde se dan los conflictos más significativos y las innovaciones más interesantes en los espacios urbanos —señala el autor. Más aún, con sus acciones, los ciclistas están propiciando una reflexión sobre lo que significa la calle «como espacio de conformación de comunidades y de interacciones físicas y simbólicas con el ambiente y el territorio [y así] restablecer la calidad de los espacios mediante la intensificación de las relaciones que se dan dentro de ellos» (Fernández, 2010: 74).

CONCLUSIONES.

Los grupos ciclistas de Guadalajara aquí estudiados, pretenden ser respuesta a una de las problemáticas más complejas que se vive en las ciudades contemporáneas: la movilidad urbana basada en el uso del automóvil. Sin embargo, ante la inexistencia de políticas que promuevan el uso de transportes colectivos alternativos, ciudadanos y ciudadanas se organizan para posicionarse como sujetos de derechos a utilizar la infraestructura urbana en igualdad de condiciones como lo hacen los carros, a reunirse para circular libremente de manera colectiva, a disentir sobre las formas convencionales de moverse por la ciudad. Pero en el proceso de constituirse como movimiento social, las diferentes percepciones de lo que son la bicicleta y la ciudad, los intereses divergentes entre ciclistas expertos y novatos, la desigualdad socio económica que permite o no contar con equiponecesario para moverse con seguridad, así como el reconocimiento social del que se goza por “ser el mejor paseo”, “el más antiguo”, “el que está de moda”, “el que incluye a todos”, “el que ofrece diversión” ...; se han convertido en temas de conflicto entre estos

grupos. Con la investigación que aquí se reporta, más que la resolución de estos conflictos, lo que se busca es utilizar el dinamismo que se encierra en ellos (en cuanto a emociones, valores, percepciones, actitudes, intereses, utopías, etc.) para transformar a esta sociedad que ha hecho del automóvil y de las megaciudades símbolos de bienestar, riqueza o progreso. Dicha transformación demanda “adquirir nuevos lentes para ver de otra manera los viejos problemas”. A lo largo de este trabajo, dejamos señalados algunos de estos lentes nuevos: 1) el conflicto es un fenómeno complejo, presente en todas las relaciones sociales, que puede abrirnos a nuevas posibilidades si lo consideramos más allá de las meras contradicciones, 2) podemos pensar el poder no sólo como una relación vertical de imposición-sumisión sino como potencia para el ejercicio de las libertades, 3) la realidad puede ser construida socialmente de diversas maneras en función de las múltiples relaciones que la constituyen, 4) el reconocimiento intersubjetivo en términos afectivos, éticos y jurídicos puede ser intencionado para contribuir a un manejo positivo de la conflictividad que se da entre los grupos, al interior de éstos, con otros sectores de la sociedad, así como con instancias gubernamentales del Estado.

Con este estudio se logró clarificar que los distintos tipos de conflictos (al interior de los grupos, los que se mantienen con otros colectivos y aquellos que se generan en la interacción con autoridades del Estado) tienen elementos y dinanismos específicos que, para su estudio, deben ser abordados con métodos diferentes. En los primeros, donde los aspectos subjetivos (emociones, percepciones, valores, etc.) juegan un papel fundamental, se pueden utilizar las autonarraciones, para comprender la forma como a través de los conflictos nos identificamos con nosotros mismos y con los demás⁷. En el caso de los conflictos entre grupos, donde se hacen más evidentes: los intereses de los diversos actores, las estrategias de comunicación que se utilizan para conseguir los propios objetivos, la interacción entre liderazgos que cuentan con distintos tipos de poder, etc.; lo fundamental es documentar las interacciones, las relaciones que se dan entre los distintos actores, las relaciones que existen entre las diferentes formas de interpretar. Para ello, se pueden utilizar métodos etnográficos (observación participante, entrevistas o grupos de discusión) pues, como especifican Díaz y Velasco (2003:34): mientras las observaciones producen descripciones y documentan el discurso propio del investigador, en las entrevistas individuales o grupales queda plasmado el discurso de los

⁷ Con las autonarraciones, nos hacemos inteligibles en el seno del mundo social, contamos relatos para hacernos comprender, nuestras relaciones con los otros se viven de forma narrativa –señala Gergen (1996).

sujetos. En el tercer tipo de conflictos (con las autoridades del Estado), donde se pone en juego el poder de los ciudadanos que utilizan los espacios públicos (la calle) para hacer valer sus derechos; es fundamental reconocer y hacer valer las mediaciones institucionales y legales en las que todas las personas se ven y se sienten reconocidas, mediaciones que solo pueden hacerse operativas mediante la participación consciente y pública de la colectividad.

Por otro lado, tomando en cuenta que este trabajo fue el primer acercamiento al objeto de investigación (el empoderamiento, los conflictos, las agrupaciones sociales), al momento del análisis se pudo constatar la necesidad de focalizar con mayor precisión tanto los conceptos con los que se trabaja, como la población con la que se hace la investigación. Para avanzar en esa dirección es necesario: 1°) profundizar en el modelo para el análisis de los conflictos sociales que propone Axel Honneth (2011), en donde las ideas de exclusión y menosprecio que propone juegan un papel fundamental para transformar las divergencias que se dan en términos éticos, jurídicos y emocionales, 2°) precisar con mayor detalle lo que se entiende por un *estudio de caso* (¿el caso son los conflictos internos, los conflictos intergrupales o los conflictos con el Estado? ¿Caso es cada uno de los colectivos ciclistas sin importar su antigüedad, tamaño, localización geográfica? ¿Caso es el tema de la movilidad ciclista en relación a otros tipos de movilidad no-motorizada?), 3°) utilizar preguntas abiertas que permitan identificar los dinamismos que se encierran en los conflictos desde una metodología relacional y compleja como lo proponen Herrera (2000) y Muñoz y Molina (2010), 4°) conceptualizar de manera más clara lo que se entiende por las *agrupaciones sociales* objeto del estudio (¿son asociaciones civiles, movimientos, colectivos, redes, empresas?)

Muchas preguntas más quedan abiertas para futuras investigaciones: ¿Qué experiencias se han dado en otras ciudades para posicionar la bicicleta como una alternativa de movilidad sustentable? ¿Cómo llevar a cabo un diálogo de saberes entre aquellos que utilizan diariamente la bicicleta para transportarse por la ciudad y el “conocimiento experto” sobre los conflictos, empoderamientos y movimientos sociales? ¿De qué manera afrontar hechos de violencia (que se dan en algunos paseos ciclistas) desde la óptica de la transformación positiva de conflictos? ¿Con qué discursos y a través de qué formatos es posible construir socialmente otra perspectiva de la movilidad urbana, lejos de los valores en los que actualmente se fundamenta el uso desmedido del automóvil?

BIBLIOGRAFÍA

Agenda Ciudadana para la Movilidad Sustentable

Díaz de Rada, Ángel y Velasco, Honorio. *La lógica de la investigación etnográfica*, Trotta, Madrid, 2003

Fernández Durán, Ramón (s/f) *Un planeta de metrópolis (en crisis). Explosión urbana y del transporte motorizado, gracias al petróleo*, en: http://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_planeta_metropolis.pdf, Consulta: 26 de julio de 2012).

Fernández Casadevante, José L. y Ramos, Alfredo. "Aceras, plazas y parques: la potencialidad de la ecología urbana y las prácticas barriales", en *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, núm. 111, otoño 2010

Fisas, Vicenc. *Cultura de paz y gestión de conflictos*, Icaria, Barcelona, 1998.

Galtung, Johan. *Paz por medios pacíficos. Paz y conflicto, desarrollo y civilización*, Bakeas/GernikaGogoratuz, Bilbao, 2003.

Trascender y transformar. Una introducción al trabajo de conflictos, Montiel y Soriano, México, 2004

Gergen, Kenneth J. *Construir la realidad: el futuro de la psicoterapia*, Paidós, Barcelona, 2006.

Realidades y relaciones. Aproximaciones a la construcción social. Paidós, Barcelona. 1996.

González Hurtado, Javier. "La urbanización del mundo", en *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, No. 111, FUHEM, Madrid, 2010.

Herrera Flores, Joaquín. *El vuelo de Anteo. Derechos Humanos y crítica a la razón liberal*, Desclée de Brouwer, Bilbao, 2000.

Honneth, Axel. *La lucha por el reconocimiento. Por una gramática moral de los conflictos sociales*, Crítica, Barcelona, 1997.

La sociedad del desprecio, Trotta, Madrid, 2011

Ibáñez Gracia, Tomás. *Poder y libertad. Estudio sobre la naturaleza, las modalidades y los mecanismos de las relaciones de poder*, Hora, Barcelona, 1982.

Psicología Social Construccionalista. Textos recientes, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, 1994.

Ibáñez Gracia, Tomás e Íñiguez, Lupicinio. "Aspectos metodológicos de la Psicología Social Aplicada", en Álvaro, José Luis, Garrido, Alicia y Torregrosa, J.R. (Coord.) *Psicología Social Aplicada*, McGrawHill Interamericana de España, Madrid, 1996.

Lederach, Jonh Paul. *Construyendo la paz. Reconciliación sostenible en*

sociedades divididas, Bakeas/GernikaGogoratuz, Bilbao, 1998.

Enredos, pleitos y problemas. Una guía práctica para ayudar a resolver conflictos. Clara-Bogotá/Semilla-Guatemala, 1997

López Martínez, Mario. "Empoderamiento", en *Enciclopedia de paz y conflictos*, Universidad de Granada, Granada, 2004

Luna, Matilde (coord.) *Nuevas perspectivas para el estudio de las asociaciones*. Anthropos-Barcelona/UNAM-México, 2010.

Maturana, Humberto. *La realidad: ¿objetiva o construida?* Anthropos, Barcelona, 1995.

Max-Neef, Manfred A. *Desarrollo a escala humana: conceptos, aplicaciones y algunas reflexiones*, Icaria, Barcelona, 2006.

Muñoz, Francisco A. "Qué son los conflictos", en *Manual de paz y conflictos*, Universidad de Granada, Granada, 2004

Muñoz, Francisco A. y Molina Rueda, Beatriz. "Una Cultura de Paz compleja y conflictiva. La búsqueda de equilibrios dinámicos", en *Revista de Paz y Conflictos*, núm. 3, IPC/UGR, Granada, 2010

Paris Albert, Sonia. *Filosofía de los conflictos. Una teoría para su transformación pacífica*, Icaria, Barcelona, 2009.

Pérez Viramontes, Gerardo, Bautista Farías José y Peralta Varela Carlos. "La experiencia en la investigación sobre conflictividad social y empoderamiento", en *Complexus*, núm. 2, CIFS-ITESO, Tlaquepaque, 2012.

Conflictividad y empoderamiento en agrupaciones sociales contemporáneas de Jalisco. (Protocolo de investigación actualizado al 23 de septiembre 2011), en: <http://sdrv.ms/10xFMvO>

Plan Maestro para la Movilidad Urbana No-Motorizada del Área Metropolitana de Guadalajara. 2009.

Propuesta de Red de Movilidad en Bicicleta para la Zona Metropolitana de Guadalajara. 2008.

Redorta, Josep. *El poder y sus conflictos*. Paidós, Barcelona, 2005.

Redorta, Josep, Obiols, Maritxell y Bisuqerra, Rafel. *Emoción y conflicto: aprenda a manejar las emociones*. Paidós, Barcelona, 2006.

Rodríguez Uribe, Lorenzo, de la Peña Padilla, Magdalena Sofía y Hernández Valdés, Oscar Gonzalo. "La intervención social universitaria: un campo de estudio emergente", en *Complexus*, núm. 1, CIFS-ITESO, 2011.

Sánchez Pilonieta, Alfonso. "Dispositivos de empoderamiento para el desarrollo psicosocial", en *Universista Psicológica*, Jul-Dic. Año/Vol 1, Número 002. Pontificia Universidad Javeriana, Bogotá, 2002.

Seminario de Educación para la Paz. *Educar para la paz: una propuesta posible*, Los Libros de la Catarata, Madrid, 1994.

Solano Gabriela. "Ciclismo urbano. Más que recreación y deportes: personas en movimiento" [DE disponible en <http://www.magis.iteso.mx/content/ciclismo-urbano-mas-que-recreacion-y-deportes-personas-en-movimiento>, consultada el 3 de abril de 2013].

Vinyamata, Eduard. *Conflictología. Curso de Resolución de Conflictos*, Ariel, Barcelona, 2005.

Zibechi, Raúl. *Dispersar el poder. Los movimientos como poderes antiestatales*, La casa del Mago, Guadalajara, 2006.

Gerardo Pérez Viramontes

gerardpv@iteso.mx

Doctor en Paz y Conflictos por la Universidad de Granada

Coordinador de investigación en el Centro de Investigación y Formación Social (CIFS) del ITESO.

Línea de investigación: conflictos vinculados a la movilidad ciclista. Docente en la Licenciatura de Ciencias Políticas y Gestión Pública del ITESO.