



## Cicloactivismo en México: De la acción confrontativa a la incidencia institucional

### Cycling Activism in Mexico: From Confrontational Action to Institutional Advocacy

Ruth Pérez-López\*  <https://orcid.org/0000-0002-3818-6774>

*Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco, México, ruth.perez@azc.uam.mx*

Sergio Andrade-Ochoa  <https://orcid.org/0000-0003-0396-1205>

*Universidad Autónoma de Chihuahua, México, sandrade@uach.mx*

\*Autora de  
correspondencia:  
Ruth Pérez-López,  
[ruth.perez@azc.uam.mx](mailto:ruth.perez@azc.uam.mx)

**Abstract:** This article examines the evolution of cycling activism in Mexico, highlighting its transition from protest to institutional advocacy. Based on 60 semi-structured interviews and 484 surveys conducted with cycling activists across 30 states, it analyzes their motivations, demands, and strategies. Drawing on Cox's (2019) typology of change models, various forms of action are identified, ranging from direct interventions and lobbying to collaboration with international organizations. The results indicate that, despite the diversity of strategies—including protests, participation in public office, and project management—the movement maintains a shared vision of the city, with road safety and the right to mobility as central demands, according to the multivariate analysis. The findings show that the strategic combination of protest tactics and institutional participation mechanisms has been key to legitimizing the demands of cycling activism and strengthening its impact on the public agenda.

**Keywords:** cycling activism, urban mobility, bicycle, urban social movements, Mexico.

**Resumen:** Este artículo examina la evolución del cicloactivismo en México, destacando su transición de la protesta a la incidencia institucional. A partir de 60 entrevistas semiestructuradas y 484 cuestionarios aplicados a cicloactivistas de 30 estados, se analizan sus motivaciones, demandas y estrategias. Con base en la tipología de modelos de cambio de Cox (2019), se identifican diversas formas de acción, desde intervenciones directas y cabildeo hasta la colaboración con organismos internacionales. Los resultados indican que, pese a la diversidad de estrategias—protestas,

Recepción:  
10/03/2025

Aceptación:  
24/09/2025

Publicación:  
18/11/2025



participación en cargos públicos y gestión de proyectos—, el movimiento mantiene una visión compartida de la ciudad, con la seguridad vial y el derecho a la movilidad como demandas centrales, según el análisis multivariante. Los hallazgos muestran que la combinación estratégica de tácticas de protesta y mecanismos de participación institucional ha sido clave para legitimar las demandas del cicloactivismo y fortalecer su impacto en la agenda pública.

**Palabras clave:** cicloactivismo, movilidad urbana, bicicleta, movimientos sociales urbanos, México.

## Introducción<sup>1</sup>

El modelo de desarrollo urbano centrado en el automóvil, denominado “sistema automóvil” por Urry (2004) ha tenido un impacto profundo en la configuración espacial de las ciudades contemporáneas. Este sistema está siendo sostenido hasta la fecha por diferentes medidas y políticas como el subsidio a la gasolina, reglamentos de construcción que obligan a la implementación de estacionamientos, construcción de vialidades y un desarrollo urbano con patrones de usos de suelo que favorecen la utilización del automóvil (González-Arellano, 2013). Este sistema tiene repercusiones negativas para quienes no se desplazan en automóvil, limitando y dificultando su acceso a servicios, equipamientos, áreas urbanas y actividades de la vida cotidiana (Jirón y Mansilla, 2014). Carreteras, vías rápidas, vialidades elevadas, puentes y demás infraestructuras fragmentan el espacio y dificultan la movilidad de un amplio sector de la población, incluyendo a las y los ciclistas, poniendo en riesgo su seguridad e integridad física (Li *et al.*, 2020). Las ciudades que priorizan la movilidad motorizada tienden a presentar índices de siniestralidad elevados, mientras que aquellas que fomentan el desarrollo de infraestructura ciclista tienden a ser más seguras para todos sus habitantes (Marshall y Ferenchak, 2019).

El “sistema automóvil”, caracterizado por políticas e infraestructuras que privilegian el uso del auto, se contraponen al concepto de “velomobility”, entendido como un sistema integral que propone un cambio profundo en la manera de pensar, diseñar y construir las ciudades (Cox, 2019). Este modelo alternativo busca enfrentar problemáticas urbanas derivadas del

---

1 Los autores quieren agradecer a los estudiantes de Sociología de la Universidad Autónoma Metropolitana-Azcapotzalco que participaron en la recolección de datos a través del servicio social del proyecto “Movilidad urbana en la Zona Metropolitana del Valle de México”. De igual manera agradecen a todos los colectivos y organizaciones civiles que participaron en el presente proyecto.

uso masivo del automóvil, como la contaminación ambiental y la congestión vial. En México, el cicloactivismo va más allá de promover el uso de la bicicleta como modo de transporte; su objetivo central es impulsar la transición hacia el sistema de “*velomobility*” mediante diversas acciones que cuestionan y buscan transformar el modelo urbano vigente.

A pesar del amplio desarrollo de investigaciones sobre movimientos sociales en América Latina durante las últimas décadas, estas se han enfocado principalmente en movimientos campesinos, guerrilleros, de derechos humanos, indígenas, así como en luchas por la democracia y contra el modelo económico capitalista (Inclán, 2018; Murga Frassinetti, 2006). En contraste, los movimientos sociales urbanos han recibido menos atención, aunque destacan estudios sobre la defensa del derecho a la vivienda y al agua (Ramírez Saíz, 1984; Luna Nemecio, 2021), siendo estos los temas más abordados, aunque no los únicos.

Sólo en años recientes han comenzado a surgir investigaciones enfocadas en los movimientos activistas por el derecho a la movilidad, en particular el cicloactivismo. Estos movimientos han generado un interés creciente, especialmente en los países del norte global (Cox, 2023 y 2024; Soliz, 2021; Balkmar y Summerton, 2017; Aldred, 2012; Batterbury, 2003) y, más recientemente, en países latinoamericanos como Chile (Gillot y Rérat, 2024; Sagaris y Arora, 2017; Sagaris, 2014), Colombia (Castañeda y Moscoso, 2022; Castañeda, 2020), Perú (Pasapera, 2024) y Brasil (Lemos, 2020). Este campo emergente ofrece nuevas perspectivas para analizar las formas de organización, las reivindicaciones y el impacto social de los movimientos cicloactivistas en ciudades del sur global marcadas por profundas desigualdades socioespaciales.

En México, el estudio del activismo urbano, especialmente el cicloactivismo, también ha cobrado relevancia en años recientes. Chérubin (2019) examina, desde la sociología política y mediante entrevistas a actores clave, cómo el cicloactivismo logró posicionar gradualmente la movilidad sostenible en la agenda política desde una posición periférica. También examina la “improbable convergencia” entre cicloactivistas de clases medias superiores y microempresarios de transporte concesionado (“microbuses”) de clases populares, quienes colaboraron en la implementación de la primera línea de BRT (“Metrobús”) articulando intereses locales e internacionales (Chérubin, 2020).

Por su parte, Acosta García (2023) analiza las acciones de los colectivos ciclistas en la Ciudad de México, identificándolas como formas de “urbanismo de base”, destacadas por su capacidad de organización,

solidaridad y resiliencia frente a crisis como el sismo de 2017 y el desabasto de gasolina de 2019. Dichas iniciativas reflejan cómo el cicloactivismo no sólo impulsa la movilidad sustentable, sino que también ofrece respuestas colectivas ante emergencias urbanas, fortaleciendo las redes comunitarias. En cuanto a García (2023), desde una perspectiva antropológica aborda la transgresión de las normas de tránsito por parte de los cicloactivistas, interpretándola como un ritual urbano que, además de desafiar el orden establecido, visibiliza las injusticias de las políticas de movilidad y expone la vulnerabilidad de quienes se desplazan en bicicleta.

Estos y otros estudios destacan diferencias clave entre los movimientos sociales tradicionales y los nuevos movimientos. Quienes defienden el uso de la bicicleta y la movilidad sustentable provienen principalmente de las “clases medias superiores” (Chérubin, 2020) y de las “clases medias ambientalistas” (Sosa López, 2021), con una participación femenina notable, a diferencia de los movimientos tradicionales, históricamente liderados por sectores populares (Chérubin, 2020, p. 535). Además, su formación académica, experiencia internacional y redes globales les otorgan mayores capacidades para negociar con autoridades, movilizar medios de comunicación y aprovechar el capital social global (Chérubin, 2020, p. 539).

Estos movimientos también se distinguen por su carácter “prefigurativo” (Zamorano Villareal, 2019), ya que no buscan acceder al poder político, sino construir desde los márgenes alternativas urbanas que anticipan la ciudad que desean habitar. Zamorano Villareal (2019) diferencia entre los movimientos sociales urbanos de “corte clásico”, enfocados en el acceso a la tierra y la vivienda, y los de “corte emergente”, menos vinculados a partidos políticos y orientados a la defensa de derechos urbanos. Según la autora, en este último grupo se encuentran los colectivos de cicloactivistas como el movimiento pionero *Bicitekas*, fundado en 1997 y constituido legalmente como asociación civil en 2001.

Según Neveu (2019), los movimientos sociales son formas de acción colectiva, concertada e intencional, con un claro componente político orientado a defender una causa común bajo una lógica de reivindicación. Se fundamentan en una “intención explícita de cooperación” y buscan actuar como un contrapeso colectivo frente a las dinámicas sociales, exigiendo respuestas concretas a los problemas que motivan su movilización. Siguiendo esta perspectiva, los movimientos sociales que logran mantenerse en el tiempo y alcanzar cierto grado de éxito tienden a transformarse en grupos de presión. Esta evolución les permite acceder a los espacios donde se definen y negocian las políticas públicas, dejando de

ser actores marginales para convertirse en interlocutores legítimos en los procesos de toma de decisiones. La “cristalización” en grupos de presión implica que su capacidad de incidencia ya no dependa exclusivamente de movilizaciones masivas o acciones disruptivas, sino de su integración en los marcos formales de la política, participando activamente en debates y negociaciones. En esta misma línea, Santillán (2013) sostiene que la sociedad civil no puede mantenerse siempre como una entidad completamente separada o en constante oposición al Estado; es fundamental que interactúe con las instituciones del poder público para incidir de manera efectiva.

Partiendo de esta premisa, el presente artículo analiza cómo el movimiento ciclista en México ha evolucionado a través de la transformación de sus formas de acción y organización, proceso esencial para la legitimación de sus demandas y el posicionamiento de sus principales causas en la agenda pública. Dicha evolución ha permitido al cicloactivismo consolidarse como un actor clave en la transformación de las políticas de movilidad en el país. Además, explora los factores que motivan la participación en el cicloactivismo y analiza sus principales demandas, poniendo especial atención a su evolución. Para ello, tras presentar la metodología empleada y el perfil de los entrevistados, se abordarán los siguientes ejes de análisis: 1) las motivaciones y palancas para la acción (razones y causas que impulsan la participación en los movimientos ciclistas); 2) las prioridades en las reivindicaciones y acciones, reflejadas también en el imaginario ciclista sobre la ciudad; 3) las formas de acción y los repertorios de protesta, analizados a partir de la tipología propuesta por Cox (2019), basada en Lofland (1993); y 4) la evolución y transformación de dichas estrategias a lo largo del tiempo. El uso de la tipología de Cox permite identificar las acciones más recurrentes dentro del cicloactivismo mexicano y evaluar, según los testimonios de los participantes, cuáles han tenido un mayor impacto. De este modo, se examinan las formas de acción y los repertorios de protesta que, según los propios cicloactivistas, han sido fundamentales para legitimar la agenda ciclista tanto a nivel local como nacional.

## Metodología

La metodología empleada es de naturaleza mixta, combinando técnicas cualitativas y cuantitativas, y adoptando un enfoque fenomenológico orientado a explorar en profundidad las experiencias, motivaciones, percepciones y estrategias empleadas por los activistas, proporcionando

una comprensión de las reivindicaciones, causas y modos de acción del movimiento ciclista en diferentes contextos locales.

En el componente cualitativo, durante 2023 se realizaron 60 entrevistas semiestructuradas a personas que se identificaron como “cicloactivistas” o “activistas de la bicicleta”, quienes respondieron a una convocatoria difundida a través de redes sociales como X y Facebook. La muestra incluyó participantes de 30 estados de la República Mexicana,<sup>2</sup> lo cual permitió captar diversas perspectivas regionales. Dado que los entrevistados residían en distintas ciudades del país, las entrevistas se llevaron a cabo mediante videoconferencias, facilitando así la participación y el acceso a voces representativas del movimiento a nivel nacional.

Como parte del enfoque cuantitativo, se aplicaron 484 cuestionarios breves con la finalidad de identificar las diferentes causas del movimiento ciclista de México. El cuestionario inició con la autodesignación del encuestado como cicloactivista, pidiéndole que se autocalificara en una escala del 1 al 10 en función de su grado de involucramiento en el movimiento y su autopercepción como tal. Posteriormente, el encuestado respondió tres preguntas relacionadas con la identidad y las causas del movimiento ciclista en México: ¿Qué tipo de movimiento es el cicloactivismo? ¿Cuáles son las principales luchas del cicloactivismo? y ¿qué acciones tienen mayor impacto para promover el uso de la bicicleta?

El análisis multivariante consistió en construir modelos de clasificación mediante algoritmos genéticos, partiendo del valor autoasignado como cicloactivistas como la variable dependiente y la calificación brindada a las opciones de respuesta como variables independientes. Los modelos se verifican utilizando técnicas de re-muestreo y validación externa, basándose en el coeficiente de determinación ( $R^2$ ), el coeficiente de validación cruzada ( $Q^2$ ), la desviación estándar ( $s$ ) y el estadístico F de Fisher, derivados del análisis de varianza del modelo (Pavan *et al.*, 2004). Aunado a lo anterior, la interacción cruzada entre las variables fue analizada mediante un análisis de ANOVA y mediante Análisis de Componentes Principales (PCA).

La combinación de entrevistas detalladas con el uso de un cuestionario estructurado permitió la triangulación de datos, proporcionando tanto un análisis profundo de las experiencias individuales como una visión más amplia de las tendencias generales dentro del movimiento cicloactivista en México.

---

2 Los estados de Baja California y Zacatecas no se encuentran representados.

## Resultados y discusión

### *Perfil sociodemográfico de las personas entrevistadas*

El presente estudio buscó, en la mayor medida posible, alcanzar la paridad de género entre los participantes. Como resultado, la distribución de las personas entrevistadas fue casi proporcional, con 53.3% de hombres y 46.7% de mujeres, tal como se muestra en la Tabla 1.<sup>3</sup> En cuanto a la edad, la mayoría de las personas entrevistadas se concentró en el rango de 30 a 50 años, representando 76.7% de los participantes. No se encontraron diferencias significativas en el estado civil o nivel de estudios en relación con el género de las personas participantes en el análisis cualitativo. Respecto al nivel de ingresos, la mayoría de los entrevistados se ubicaron en los estratos correspondientes a la clase media (31.7%) y clase media-alta (35%), de acuerdo con los criterios del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2021). Por su parte, 25% se ubicó en el rango de clase baja y 8.3%, en el de clase alta.

En lo que respecta al análisis cuantitativo, únicamente se recopiló el dato de género en los cuestionarios breves, obteniendo una distribución de 50.8% hombres y 49.2% mujeres.

### *Motivaciones para la acción*

Las motivaciones que impulsan a las personas a actuar se basan en una combinación compleja de razones y causas: las razones son argumentos conscientes o razonamientos deliberados que las personas exponen para justificar su acción, mientras que las causas representan los factores estructurales o contextuales que influyen en la decisión de actuar (Bajoit, 2009, p. 15). Por ejemplo, movilizarse por la convicción de combatir el cambio climático es una razón, mientras que un contexto de creciente inseguridad vial es una causa estructural que incita a la movilización. En este apartado, analizamos cómo estas razones y causas se manifiestan en el contexto del cicloactivismo, explorando de qué manera las convicciones individuales se entrelazan con los factores estructurales para impulsar a las personas a la acción.

---

3 Las tablas y las figuras se encuentran en el Anexo, al final del presente artículo (Nota del editor).

## Del sentimiento de vulnerabilidad a la lucha por la seguridad vial

El análisis de las entrevistas revela que la condición esencial para convertirse en cicloactivista radica, fundamentalmente, en el uso de la bicicleta como modo de transporte. Muchos cicloactivistas comenzaron a usar la bicicleta por motivos personales, como mejorar su salud, perder peso, por esparcimiento, pasear, hacer ejercicio en la montaña, acudir a la universidad o como una forma de ahorrar dinero. Para algunos, la bicicleta surgió como una alternativa económica y eficiente frente a un transporte público deficiente, permitiéndoles mayor flexibilidad en sus horarios y desplazamientos. El siguiente testimonio ejemplifica este punto:

Buscaba un medio de transporte más ágil, más económico y también que me permitiera organizar mejor mis horarios, siendo estudiante todavía de una licenciatura (mujer, 26 años, Ciudad de México).

Al empezar a usar la bicicleta como modo de transporte, una parte importante de las personas entrevistadas comenzó a vivir en carne propia las dificultades y desafíos de la movilidad en un entorno urbano hostil para los ciclistas, lo que generó en ellas un gran sentimiento de vulnerabilidad.

Este sentimiento de vulnerabilidad es una constante para los ciclistas urbanos. Sensaciones como el miedo, la aprehensión y el enojo surgen con frecuencia al enfrentar la falta de infraestructura adecuada y la inseguridad vial, exacerbada por el incumplimiento de las normas de tránsito por parte de los conductores de vehículos motorizados. Dicha inseguridad genera una preocupación constante por su integridad física cuando se desplazan en bicicleta por la ciudad.

Sí, el enojo. El miedo también, porque vas rodando y ocurre algún incidente justo por la falta de infraestructura y peligra tu vida. Entonces desde el enojo y el miedo de que me pueda pasar algo, ¿quién va a responder por mí?, ¿quién me va a acucpar?, ¿cómo prevenir que me pase algo? y es la mayor exigencia de que haya infraestructura ciclista (mujer, 26 años, Ciudad de México).

Para muchos, este sentimiento de vulnerabilidad y peligro actúa como un catalizador que impulsa la exigencia de mejores condiciones para circular con seguridad y una mayor protección en el espacio vial.

Y a partir de usar ya la bici como medio de transporte en un 95%, es que empiezo a darme cuenta de todas las circunstancias, la inseguridad que tenemos, que acá en Colima no hay ciclovías adecuadas, hay sólo tramos y empiezo a conectarme con gente que tiene más tiempo en esto de la bici y empezamos a platicar sobre lo que podríamos hacer (mujer, 65 años, Colima).

## Un evento desencadenante: la muerte de un ciclista como punto de quiebre

De manera más excepcional, tres entrevistados mencionaron la muerte de un ciclista, ya sea amigo o familiar, como un detonante clave para involucrarse en el cicloactivismo. Estas tragedias no sólo impactaron profundamente a quienes las experimentaron o presenciaron, sino que también se convirtieron en un impulso decisivo para asumir un papel más activo en la lucha por la seguridad de los y las ciclistas.

[Un día] en la esquina de mi casa, aquí en Querétaro, un compañero ciclista [...] fallece a causa de un asesinato, un accidente [...]. Ese día hice un cambio de “OK, yo estoy promoviendo el ciclismo, pero también tiene este otro lado preocupante que es que nos están asesinando”. Ese día cambió el chip a ser un poco más activista [...]. En ese momento [...] nació otro colectivo que se llama Ciclismo Urbano Querétaro que está muy metido el visibilizar, denunciar, señalar omisiones, la falta de infraestructura [...] y fue así como yo empecé a considerarme un activista del ciclismo (hombre, 29 años, Querétaro).

En un sólo caso, una mujer que no usaba la bicicleta se convirtió en cicloactivista ante la muerte de su hermana, cuando ésta fue atropellada por una unidad de transporte público. Por lo tanto, aunque es menos frecuente, la muerte de un ciclista puede convertirse en un punto de inflexión que motive a las personas a involucrarse en la causa, incluso cuando no eran usuarias de la bicicleta previamente.

## La experiencia en el extranjero: descubrir la viabilidad del transporte en bicicleta

Otro detonante clave para convertirse en cicloactivista es la experiencia de haber vivido en ciudades extranjeras donde la bicicleta es un modo de transporte seguro y ampliamente utilizado. Esta vivencia pone de manifiesto que la bicicleta es una alternativa viable para desplazarse. El enfoque suele ser también en la seguridad: el contraste entre la movilidad ciclista en el extranjero y la precariedad de las condiciones en su ciudad de origen genera un impulso para exigir mejores condiciones de movilidad.

Cuando regresé a la Ciudad de México estuve viviendo unos años y seguí utilizando el transporte público, o sea no fue inmediato mi cambio y todavía no existía mucha condición para moverse en bicicleta en la ciudad (2007) y entonces ni siquiera me pasó por la cabeza replicar esa forma de vida que tuve allá. Desde ese momento me quedó muy claro que había una forma diferente de hacer las cosas (mujer, 39 años, Ciudad de México).

Al regresar a México, llevan consigo la convicción de que existen otras formas de “hacer ciudad” y que es crucial promover un cambio en la manera de gestionar la movilidad, para crear un entorno más seguro y respetuoso. Esta influencia externa origina y/o refuerza su compromiso con el cicloactivismo, convirtiendo su experiencia personal en una base desde la cual impulsar el cambio en sus propias ciudades.

### El paseo ciclista como espacio de socialización y plataforma de activismo

Este proceso de difusión también se manifiesta en los paseos ciclistas, que actúan como espacios clave de socialización y construcción del cicloactivismo. Lo que en un principio surge como una actividad recreativa, pronto se transforma en una plataforma de concientización y activismo. Los participantes, que al comienzo buscan simplemente un espacio de esparcimiento, se encuentran con otros ciclistas que comparten preocupaciones y propuestas sobre temas como la movilidad urbana, la seguridad vial, la infraestructura ciclista y otros asuntos relevantes.

Después, por una cuestión recreativa, asistí al paseo ciclista de Bicitekas los miércoles en la noche y aprendí a andar en bici [...]. La experiencia del paseo es increíble, no podía creer que podía disfrutar de la ciudad a las 9 de la noche [...]. Entonces, por una cuestión recreativa y vivencial me empecé a clavar en comenzar a usar cada vez más la bici y en este paseo fui conociendo gente y activistas que justo comenzaron a hablarme del derecho a la ciudad, de la sustentabilidad, de todos estos temas (mujer, 46 años, Ciudad de México).

Yo no conocía a nadie y empecé a ir. Organizaban un paseo semanal y [...] me empecé a involucrar cada vez más. Empecé a ir a las juntas, empecé a entender más de qué se trataba el colectivo. Después abrimos un poquito el panorama [y] nos unimos a la Bicired, y empezamos a aprender un poco acerca de la política de la bicicleta (hombre, 39 años, Tamaulipas).

Los paseos ofrecen a los participantes la oportunidad de disfrutar la ciudad desde una perspectiva distinta, pero también crean un ambiente propicio para el intercambio de ideas y preocupaciones sobre la movilidad urbana. Estos relatos evidencian cómo una actividad inicialmente lúdica puede convertirse en un punto de entrada hacia el activismo.

### De la iniciativa individual a las acciones colectivas

Las teorías en ciencias sociales han dedicado gran atención a entender el proceso mediante el cual las acciones individuales se transforman en

acciones colectivas (Alonso, 2013). Este interés se basa en la necesidad de comprender cómo los comportamientos aislados de personas, motivadas por sus intereses y/o preocupaciones, logran converger en esfuerzos colectivos coordinados. A partir de los datos recolectados en campo, se observa que muchas personas iniciaron su participación de manera individual antes de integrarse en un grupo y colaborar en acciones colectivas. En muchos casos, este proceso de involucramiento comienza con iniciativas personales, como la promoción del uso de la bicicleta en el entorno laboral o en comunidades locales, y gradualmente evoluciona hacia un compromiso más amplio dentro del cicloactivismo.

Me propuse [...] recorrer los 58 municipios que integran San Luis Potosí para promover con las autoridades locales el uso de la bicicleta como medio de transporte [...] finalicé ese recorrido obviamente con mayor convicción de promover el ciclismo como una herramienta para garantizar la sostenibilidad de nuestras ciudades (hombre, 36 años, San Luis Potosí).

Desde este hombre potosino que emprendió recorridos en bicicleta por su ciudad para visibilizar su uso, hasta una mujer de Cuernavaca que decidió impartir clases de ciclismo urbano en su comunidad y una joven de la Ciudad de México que, de manera independiente, promovió la instalación de biciestacionamientos en su lugar de trabajo, estas iniciativas personales destacan por el deseo de generar un cambio a pequeña escala. Suelen ser, también, el primer paso hacia una participación más activa en las dinámicas de la sociedad civil organizada. Dicha participación está motivada por la búsqueda de alianzas estratégicas, la expectativa de unir esfuerzos en torno a una causa común y el sentido de pertenencia a una comunidad con intereses compartidos.

### *Valores, demandas y reivindicaciones*

#### Modelos de clasificación

Para hacer una primera descripción del cicloactivismo en México se llevó a cabo la construcción de modelos de clasificación, los cuales se han utilizado ampliamente para realizar la exploración de datos, investigar interrelaciones de variables y establecer prioridades. En este caso, los modelos permitieron conocer la autopercepción del movimiento, así como las prioridades de reivindicaciones y acciones de quienes se autodefinen como cicloactivistas.

El análisis cuantitativo generó modelos que mostraron una relación directa con indicadores de autopercepción del movimiento y sus demandas

(Tabla 2). En este sentido, todos los modelos encontraron una autopercepción fuerte del cicloactivismo con el movimiento social (M6) y su demanda por la seguridad vial (L1). El tercer indicador siempre varió en la construcción de los modelos, el de mayor significancia fue el de la demanda por el derecho a la movilidad (L2), el modelo 2 incorporó la demanda por el derecho a la ciudad (L5) y finalmente el modelo 3 se construyó incorporando otro indicador de autopercepción, indicando que el cicloactivismo es un movimiento ambientalista (M4). En la Figura 1 se puede observar la actividad predicha frente a la actividad experimental, utilizando un conjunto de entrenamiento para los modelos 1, 2 y 3.

### Las causas defendidas por el cicloactivismo

El análisis multivariante identificó a la seguridad vial y al derecho a la movilidad como las principales reivindicaciones del cicloactivismo (Figura 2). En los apartados anteriores se subrayó la relevancia de la seguridad vial no sólo como un factor que impulsa a las personas a involucrarse en el cicloactivismo, sino también como un pilar fundamental en la lucha por mejores condiciones para el ciclista. Un estudio realizado con mujeres cicloactivistas en Santiago de Chile también destacó estos factores. Las participantes señalaron que la legislación vigente fue elaborada principalmente por tomadores de decisiones, usuarios de modos motorizados, cuya perspectiva sesgada ignora o minimiza las necesidades de quienes se desplazan mediante modos no motorizados (Robles *et al.*, 2023).

La sostenibilidad ambiental también es un tema clave de los movimientos ciclistas, al resaltar que la bicicleta es mucho más que un modo de transporte; es, también, una herramienta que permite construir ciudades más respetuosas con el medioambiente. La lucha contra la crisis climática, la descarbonización, la reducción de la contaminación del aire y el uso eficiente de la energía son algunos de los principales objetivos que motivan la promoción de la bicicleta. En este contexto, el cicloactivismo se vincula estrechamente con la defensa ambiental mediante acciones concretas, como la protección y conservación de espacios naturales. Un ejemplo representativo de ello ocurrió en Aguascalientes, donde una rodada organizada en defensa de un bosque, tras años de movilización y persistencia, logró su reconocimiento oficial como área natural protegida.

Aunque muchas de las demandas ciclistas son de carácter local, como la creación de ciclocarriles o la mejora de la infraestructura urbana para bicicletas, estas reivindicaciones forman parte de una lucha más amplia

que trasciende los límites territoriales y se conecta con desafíos globales, como la sostenibilidad ambiental y la mitigación del cambio climático. Dicha dinámica es coherente con la perspectiva de Touraine (1992), quien argumenta que los nuevos movimientos sociales combinan una dimensión local, orientada a las necesidades y demandas inmediatas de las comunidades, con una dimensión global que los sitúa en el contexto de grandes transformaciones estructurales.

El análisis multivariante revela cómo el perfil cicloactivista asocia la sostenibilidad ambiental con el derecho a la ciudad y la lucha por ciudades más humanas, reivindicando el papel del ciclista en la búsqueda de entornos urbanos justos, inclusivos y democráticos. Aunque otros temas, como la promoción de la salud también forman parte de la agenda del cicloactivismo, su relevancia es menor en comparación con la seguridad vial y el derecho a la movilidad. No obstante, estos aspectos siguen siendo objetivos importantes para muchos activistas. Por ejemplo, algunos incluyen el ciclismo de montaña como parte de su repertorio de acción. Una activista de Tlaxcala lo expresa así: “Me considero cicloactivista porque hemos inculcado a la gente al deporte, a que por tus propios méritos llegues a donde todo el grupo va a llegar”.

Esta falta de sinergia entre el ciclismo deportivo y el ciclismo como modo de transporte también ha sido documentada en Argentina (Rinaldi, 2018). La principal disyuntiva radica en que el ciclismo deportivo se percibe principalmente como una actividad recreativa. Sin embargo, algunos colectivos en México sostienen que la promoción de la salud mediante el ciclismo de montaña también puede ser una forma de reivindicar el papel de la bicicleta, utilizando el deporte como herramienta para reconectar con el medio ambiente no urbano y para destacar su relevancia en el ámbito social y ambiental.

Otra causa importante del movimiento ciclista, aunque menos explícita que otras, es el esfuerzo por romper con los estigmas asociados al uso de la bicicleta. Esta causa busca transformar las representaciones sociales de la bicicleta, alejándose de la percepción de que es un modo de transporte de las clases bajas y posicionándose como una opción viable y atractiva para la clase media.

Yo creo que lo más interesante de las actividades [que hacíamos] era que la bicicleta se volviera más aspiracional, que se volviera algo sexy. Por decirlo así, cosa que será difícil hacer con el transporte público. Entonces tal vez también tuvo que ver [...] Ecobici y la infraestructura que se hizo, pero sí se volvió [...] un tema [...] de moda en el buen sentido de la palabra. Y ahora sí, creo que la bicicleta ya se volvió como un estilo de vida (hombre, 53 años, Ciudad de México).

## La ciudad ideal: la visión de los y las cicloactivistas

La diversidad de las causas que defienden los y las cicloactivistas se refleja en la abundancia de adjetivos, la riqueza del vocabulario y la variedad de imágenes que utilizan para describir su visión de la ciudad ideal. Para las personas entrevistadas, la ciudad ideal es una ciudad que cumple con un diseño diferente, es una ciudad “mixta y densa”, “con más espacios públicos”, “calles completas” y “zonas escolares claramente definidas”, en definitiva, una ciudad más “caminable”. También es una ciudad más “humana”, lo que incluye que sea más “empática”, “segura”, “pacífica”, “amable”, en donde reina la “paz vial” y la “convivencia”. También hace referencia a una ciudad más “saludable”, “activa” y “sana” que se enfoca en el tema de la salud pública y, en este sentido, es una ciudad que se prioriza en el bienestar de la gente, en la cual las personas tengan “menos estrés”, “mejor estado de ánimo”, “sean más alegres”, donde la niñez “pueda ser feliz” porque viviría en una ciudad “disfrutable” y “más divertida”.

Otro aspecto clave de estas representaciones es la visión de una ciudad incluyente, pensada “para todos”, que contemple las necesidades de personas con discapacidad, niñez, adolescentes y mujeres encargadas de labores de cuidado, configurando así un entorno “más justo y democrático”. Asimismo, se imagina una ciudad comprometida con el medioambiente, caracterizada por una “mayor biodiversidad”, “calles verdes” y una “vegetación y arbolado fuera de serie”, que contribuyan al bienestar colectivo y a la sostenibilidad urbana.

En resumen, la visión de la ciudad ideal que proyectan los y las cicloactivistas expresa un deseo profundo de transformar los entornos urbanos en espacios más agradables, inclusivos y sostenibles, que garanticen la salud y el bienestar de sus habitantes. Tal como señala Rodríguez-Mera (2021) en su estudio sobre organizaciones ciclistas en Quito, Ecuador, la acción colectiva del cicloactivismo se articula en torno a la bicicleta no sólo como un modo de transporte, sino como una herramienta de transformación social y urbana. Sin embargo, cada colectivo ciclista impulsa proyectos específicos y adopta formas de activismo propias, adaptadas a sus contextos locales, lo cual evidencia su diversidad y los intereses particulares que los distinguen como un grupo social heterogéneo.

### *Modalidades de acción colectiva y estrategias de protesta*

Cox (2019) desarrolla una tipología de seis modelos de cambio que fundamentan las distintas formas de acción del cicloactivismo, la cual es utilizada como marco analítico en este estudio para examinar las estrategias implementadas por los y las cicloactivistas en México.

El primer modelo es el del contagio social, donde el ciclista actúa como ejemplo a seguir, incentivando a otras personas a adoptar el uso de la bicicleta al visibilizar sus beneficios. El segundo modelo se refiere a las actividades educativas y de formación, orientadas a mejorar las habilidades ciclistas y aumentar la conciencia sobre los problemas de movilidad. El tercer modelo aborda acciones innovadoras y tecnológicas; México ha visto colectivos de ciclistas mapear y georreferenciar siniestros viales incluso antes que las autoridades, utilizando sistemas de información geográfica, datos abiertos y procesos participativos para informar políticas de movilidad más seguras. El cuarto modelo implica el cabildeo institucional, a través del cual los activistas promueven reformas legislativas y políticas que favorezcan el uso de la bicicleta y el desarrollo de infraestructura ciclista. El quinto modelo está relacionado con acciones disruptivas y de protesta social, como las rodadas masivas o “Masas Críticas”, que buscan visibilizar las demandas de los ciclistas. Finalmente, el sexto modelo consiste en las iniciativas prefigurativas, donde se adoptan prácticas que anticipan el cambio deseado, promoviendo el uso constante de la bicicleta como parte de un estilo de vida que refleja la ciudad sustentable que el movimiento aspira a construir.

Partimos de esta tipología para analizar cuáles de estas formas de acción son más recurrentes dentro del cicloactivismo mexicano y cuáles, según los testimonios de los participantes, han tenido un mayor impacto en la legitimación de sus demandas y en la transformación de las políticas de movilidad a nivel local y nacional.

#### Repertorios de protesta y acciones más efectivas

Al consultar a los y las cicloactivistas sobre las acciones más efectivas para alcanzar las reivindicaciones del movimiento, la mayoría coincidió, en primer lugar, en que las intervenciones directas en el espacio público son las más impactantes, especialmente aquellas que evidencian la falta de infraestructura ciclista (véase Figura 3). Un ejemplo destacado son las “vallas humanas ciclistas”, una acción colectiva que busca garantizar el

paso seguro de los ciclistas en rutas de alta afluencia, subrayando la necesidad urgente de implementar ciclovías seguras y continuas en estas zonas.

Asimismo, los y las activistas resaltaron el urbanismo táctico como una estrategia ciudadana clave, utilizada tanto como forma de protesta como herramienta para transformar el uso y la percepción del espacio urbano. Este tipo de intervenciones temporales, como la instalación de ciclovías emergentes o la ocupación de espacios públicos, busca redistribuir el espacio urbano a favor de las poblaciones más vulnerables (Silva, 2016). La creciente popularidad de estas acciones ha sido ampliamente documentada en los últimos años como ejemplos de protesta efectiva y de impulso a cambios sociales (Tonkiss, 2013; Finn, 2014; Sawhney *et al.*, 2015).

En segundo y tercer lugar, los y las cicloactivistas destacaron la efectividad de “predicar con el ejemplo” y de las actividades educativas. Ambas estrategias, analizadas conjuntamente a través del Análisis de Componentes Principales (PCA), conforman un enfoque integral que combina acciones cotidianas con procesos de formación. Esto incluye iniciativas como las biciescuelas, orientadas a fomentar el uso de la bicicleta entre la población, y cursos dirigidos a tomadores de decisiones, cuyo objetivo es incorporar la agenda ciclista en las políticas públicas y urbanas.

Otras acciones relevantes dentro del cicloactivismo están relacionadas con el uso estratégico de la tecnología para enfrentar los desafíos de la movilidad urbana. Un ejemplo destacado es el trabajo del Observatorio por la Movilidad Sostenible de Mérida en Yucatán, colectivo Bicicleta Blanca en Guadalajara y el colectivo Fixiebeat en Ciudad Juárez, que comenzaron a mapear las muertes por siniestros viales mediante Sistemas de Información Geográfica (SIG) antes que las propias autoridades. Los datos cartográficos generados por estas herramientas han sido clave para identificar los entornos con mayor riesgo vial (Hernández-Hernández, 2012), proporcionando evidencia sólida para las denuncias colectivas y presionando a las autoridades a tomar decisiones informadas. Esta acción tecnológica se articula con estrategias de incidencia en políticas públicas, donde los colectivos colaboran directamente con instituciones gubernamentales a través de asesoramiento y acompañamiento técnico, con el objetivo de incorporar sus reivindicaciones en la agenda urbana.

La protesta pública es otra forma clave de acción dentro del cicloactivismo, manifestándose en diversas modalidades. Un ejemplo emblemático es la Bicicleta Blanca, un antimonumento colocado en los sitios donde ciclistas han perdido la vida en siniestros viales. Esta acción simbólica

busca recordar los peligros que enfrentan los ciclistas y exigir mejoras en la seguridad vial (Costantini, 2019). Asimismo, los bloqueos de vías se utilizan para llamar la atención sobre la urgente necesidad de entornos urbanos más seguros y accesibles.

Entre las formas de protesta más representativas destaca la rodada ciclista, considerada una de las actividades más emblemáticas del cicloactivismo. Este evento colectivo ha sido fundamental para visibilizar a los ciclistas en el espacio público. Más allá de su carácter recreativo, las rodadas poseen un fuerte contenido simbólico y político, ya que representan una demanda colectiva por el derecho a circular con seguridad y dignidad en las ciudades.

Hace 15 años [...] un grupo de personas, de amigos, de activistas, teníamos un colectivo, no tenía nombre el colectivo, y habíamos decidido unos meses antes que tendríamos que hacer algo para que lo que hacíamos y lo que pensábamos tuviera una trascendencia social, tuviera un impacto social. Entonces decidimos llamar [...] a una rodada. Dijimos, vamos a llamar a la gente que le gusta andar en bici, que no sabemos cuántos son y dónde están (hombre, 62 años, Aguascalientes).

El acuerpamiento colectivo es una característica central de las rodadas ciclistas. En un contexto donde la infraestructura urbana privilegia al automóvil, los ciclistas, al rodar juntos en grandes grupos, se protegen mutuamente y se hacen visibles ante el resto del tráfico. Este acto de unión no sólo busca la seguridad física ante los riesgos viales, sino también visibilizar la necesidad de una transformación estructural en la forma en que se planean y viven las ciudades. Rodar en Masa Crítica significa ocupar un espacio que, en muchas ocasiones, les ha sido negado o invisibilizado por las políticas urbanas.

En el contexto latinoamericano existe amplia evidencia sobre la Masa Crítica como repertorio de acción de los movimientos sociales en bicicleta. Cicloactivistas de Brasil y Uruguay, por ejemplo, señalan que esta actividad funciona también como una herramienta pedagógica, promoviendo procesos educativos de respeto mutuo y solidaridad en las vías urbanas, mediante la visibilidad y la participación activa (Troncoso *et al.*, 2019).

De la protesta callejera al diálogo con las autoridades

A lo largo de la evolución del cicloactivismo en México, la relación entre los activistas y las autoridades ha experimentado una transformación significativa. En sus inicios, estas interacciones se caracterizaban por la

confrontación: los activistas cuestionaban abiertamente las decisiones gubernamentales que, a su juicio, favorecían la infraestructura automotriz y obstaculizaban el avance hacia una movilidad urbana sostenible.

En sus inicios, las protestas y acciones en el espacio público fueron la principal herramienta del cicloactivismo para visibilizar su descontento y generar presión social. Sin embargo, según los testimonios de los entrevistados, con el tiempo los cicloactivistas se consolidaron como interlocutores clave en el ámbito político. Este cambio representó una transformación estratégica significativa: de la resistencia y la crítica surgió la posibilidad de abrir canales de diálogo con tomadores de decisiones, facilitando una participación más activa en la formulación de políticas públicas. Así, el movimiento amplió su enfoque, complementando las acciones de protesta con estrategias de cabildeo, fortalecimiento de capacidades y activación ciudadana, lo que consolidó su papel como actor relevante en la transformación de la movilidad urbana.

A partir de iniciativas como “No al segundo piso” o “No a las vías rápidas”, el cicloactivismo en México evolucionó hacia la exigencia de compromisos formales por parte de las autoridades para implementar una agenda de transporte sustentable. Los y las cicloactivistas comenzaron a demandar compromisos concretos a candidatos a cargos públicos, realizaron evaluaciones formales de políticas públicas y propusieron alternativas propositivas, incluyendo el diseño de Planes Integrales de Movilidad Urbana Sostenible dirigidos a las autoridades.

Esta colaboración más estrecha con algunas instituciones públicas permitió que ciertos cicloactivistas accedieran a puestos de toma de decisiones dentro del gobierno, desde donde pudieron cabildear eficazmente, gestionar asignaciones de recursos públicos y posicionar el discurso de la movilidad sustentable en espacios políticos que anteriormente lo ignoraban. Además, su influencia se extendió al ámbito internacional al integrarse en organizaciones como el *World Resources Institute* (WRI) y el *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP).

Otra cosa que ha cambiado es que los que en su momento se concebían como activistas también dieron un salto para convertirse en tomadores de decisiones y participar en el cambio desde adentro de las estructuras de gobierno (hombre, 33 años, Jalisco).

No obstante, el paso de algunos cicloactivistas a la función pública generó suspicacias y tensiones dentro del propio movimiento. Varios entrevistados señalaron que el acceso a estos cargos podría implicar la búsqueda de intereses personales, lo cual ha generado dudas sobre si el

compromiso sigue centrado en el bienestar colectivo o si las dinámicas de poder han desviado los principios y demandas fundamentales del cicloactivismo.

Hay quienes llegaron a la política y piensan “vamos a aprovechar, estamos haciendo relaciones”, entonces buscan que los apoyemos [...]. Creo que particularmente algunas personas en la política han obstaculizado algunos procesos (hombre, 37 años, Querétaro).

De manera paralela, organizaciones civiles como Bicitekas, A.C., que en un inicio operaban exclusivamente con voluntariado, comenzaron a recibir financiamiento de organismos internacionales, como la Fundación Hewlett, e incluso del propio gobierno de la Ciudad de México. Según los entrevistados, el acceso a estos recursos permitió acelerar la agenda pública a favor de la movilidad sustentable y no motorizada, ampliando sus capacidades de incidencia.

La relación entre los colectivos que actúan desde las calles, los empleados de organismos internacionales, los miembros de asociaciones civiles que reciben financiamiento para diseñar y/o implementar proyectos especializados y quienes han ingresado a la función pública no sólo refleja la diversidad del cicloactivismo en México, sino que también ha generado conflictos, tensiones y desafíos en la coordinación de esfuerzos para lograr transformaciones urbanas. Sin embargo, a pesar de estas diferencias en estrategias y formas de acción, persiste una visión compartida sobre los cambios urbanos que buscan impulsar, alineada con un modelo común de ciudad ideal.

### *La conquista del espacio público y político*

Aunque las ciudades mexicanas continúan estando predominantemente influenciadas por el “sistema automóvil”, los relatos de los y las cicloactivistas destacan cómo, desde su perspectiva, el cicloactivismo ha logrado avances significativos en la apropiación tanto del espacio público como del espacio político. Esto se refleja en la ampliación de la infraestructura ciclista, el incremento del número de personas que utilizan la bicicleta y un mayor reconocimiento político de este modo de transporte como legítimo y necesario en el entorno urbano.

Las vías recreativas, por ejemplo, surgieron como una iniciativa del cicloactivismo y se consolidaron posteriormente como política gubernamental en ciudades como Ciudad de México, Guadalajara, Puebla, Monterrey y Tijuana. Estas acciones, que implican cerrar calles a vehículos

motorizados y abrirlas a las personas para actividades recreativas (Sarmiento *et al.*, 2017), buscan promover la movilidad activa, fomentar la actividad física y el disfrute del espacio público.

La conquista del espacio urbano no se limita a políticas temporales de recuperación de calles, sino que también incluye transformaciones profundas de la infraestructura urbana. En Ciudad de México, entre 2018 y 2024, la red de ciclovías se expandió de 274 a 573 kilómetros, incluyendo 473 kilómetros activos y algunos tramos temporales o fuera de servicio. Paralelamente, los viajes en bicicleta aumentaron 71%, pasando de 267,000 a más de 450,000 viajes diarios (Gobierno de la Ciudad de México, 2024).

Otro gran cambio en la gestión de la movilidad urbana ha sido la incorporación de sistemas de bicicletas públicas en las principales ciudades del país. En la zona metropolitana de Guadalajara, por ejemplo, el sistema MiBici cuenta actualmente con 3,972 bicicletas y 360 estaciones distribuidas en los municipios de Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque (AMIM, 2024). En Ciudad de México, la expansión del sistema Ecobici incluye ahora 678 cicloestaciones y 9,300 bicicletas (Gobierno de la Ciudad de México, 2024).

Aunque en estas dos zonas metropolitanas se ha ganado espacio público y discursivo, el esfuerzo colectivo por consolidar la agenda urbana continúa en otras entidades. En San Luis Potosí, el cicloactivismo protesta para evitar el retiro de infraestructura ciclista consolidada; en Querétaro, denuncia la construcción de nuevos ejes viales que no consideran la movilidad ciclista y peatonal; en Ciudad Juárez, la Masa Crítica mensual convoca a miles de personas para recuperar los ejes viales; en Guanajuato, los cicloactivistas han interpuesto amparos para redirigir presupuestos de movilidad, enfrentando la resistencia del municipio de León. En Aguascalientes, las biciescuelas organizadas por activistas locales se han transformado en programas gubernamentales y privados, orientados no sólo a fomentar el uso de la bicicleta, sino también a capacitar a operadores de transporte de carga.

### Del ámbito local al nacional

Con el tiempo, la suma de todas las acciones previamente mencionadas ha logrado trascender el ámbito local, expandiendo su influencia a nivel nacional. Iniciativas como paseos ciclistas, talleres, protestas y esfuerzos de cabildeo han sido clave para impulsar políticas públicas en favor de la

bicicleta, la movilidad sustentable y la seguridad vial. Un ejemplo destacado es la participación de la sociedad civil organizada en el impulso del reconocimiento de la movilidad como un derecho, que se consolidó en la Constitución mexicana el 18 de diciembre de 2020, cuando el Congreso aprobó reformas al Artículo 4° de la Carta Magna. Estas reformas establecen que “toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”.

La modificación en la Constitución permitió posteriormente la promoción de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial (LGMSV, 2023). Publicada el 17 de mayo de 2022 en el *Diario Oficial de la Federación* (DOF), esta ley busca garantizar el derecho a la movilidad y establece medidas para reducir los siniestros de tránsito, y promover un uso más seguro y eficiente del espacio vial.

Este proceso, que tomó varios años, fue liderado, cabildeado y defendido por decenas de organizaciones civiles y colectivos, coordinados a través de la Coalición Movilidad Segura, con el objetivo de mejorar la normatividad mexicana y garantizar mejores condiciones de movilidad para todos. La profesionalización de los colectivos ciclistas junto con una comunicación fluida entre las distintas organizaciones del país, el uso estratégico y coordinado de las redes sociales, y una colaboración cercana con legisladores, permitió al movimiento ciclista avanzar significativamente en la creación de la LGMS. Además, este esfuerzo facilitó la posterior armonización de las leyes estatales, consolidando así un marco legal coherente en todo el país.

Me tocó hablar con legisladores para convencerles de que necesitábamos este derecho en nuestra Constitución, y después con la ley explicar por qué ciertas disposiciones eran clave para la jerarquía de la movilidad (mujer, 39 años, Ciudad de México).

En este sentido, como lo expone Pasapera (2024) en su estudio con cicloactivistas de Perú, la formación de redes y conexiones entre agrupaciones a nivel local, nacional e internacional es fundamental para la retroalimentación de saberes y la concreción de acciones que se traducen en políticas públicas. Además, según Sagaris y Arora (2017), los procesos participativos inclusivos actúan como catalizadores de políticas de movilidad; la participación ciudadana no sólo permite expresar necesidades, sino que se convierte en una herramienta de co-creación de políticas públicas que favorecen la inclusión social, la efectividad y la legitimidad.

La visibilidad del movimiento y su capacidad para establecer vínculos han sido clave para que diversas iniciativas privadas implementen programas permanentes de seguridad vial, tanto al interior como al exterior de sus empresas. El impulso de la sociedad civil ha fomentado la participación de compañías como la aseguradora AXA, a través de su programa Reacciona por la Vida, así como de iniciativas locales como Mapasin en Culiacán y Fundación Placemaking.

Aunado a lo anterior, distintos colectivos y cicloactivistas han desarrollado consultorías especializadas para ofrecer servicios técnicos a las autoridades, con el fin de apoyar proyectos de movilidad urbana. Entre estas consultorías se encuentran: *Bikencity*, *CityEs!*, *Moverte* y *Céntrico*. Cabe destacar que muchos de los líderes de estas consultorías no provienen de estudios superiores directamente vinculados al urbanismo, sino que son profesionales de diversas áreas que han hallado en la agenda urbana un espacio para canalizar sus habilidades y contribuir a la transformación de las ciudades.

## De la marginación a la legitimación del ciclismo urbano

Para las personas entrevistadas, el uso de la bicicleta en México ha experimentado una notable transformación, pasando de ser visto como algo marginal o excéntrico a un modo de transporte cada vez más aceptado y normalizado. Lo que antes era percibido como una actividad fuera de lo común ha ganado legitimidad social: la presencia de la bicicleta en el espacio público ha dejado de ser cuestionada de manera tan sistemática, lo que refleja un cambio profundo en la mentalidad colectiva.

Yo veo amigos que hace 10 años me tiraban de loca porque me moví en bicicleta y que hoy me escriben así “tenías razón, ya uso Ecobici, ya tengo mi propia bicicleta y está padrísimo” (mujer, 35 años, Ciudad de México).

El reconocimiento del uso de la bicicleta no sólo ha crecido entre la población, sino también entre las autoridades. Si bien el avance no ha sido uniforme ni suficiente, se ha logrado un cambio en el discurso oficial:

Ganamos un poco la discusión de que [la bicicleta] tiene que estar dentro de las políticas de movilidad sustentable, aunque [...] no se ha hecho lo suficiente, pero ya por lo menos a nivel discursivo ya no es como antes que nos decían que México no era Amsterdam o que [la bicicleta] era para pueblo bicicletero [...]. Las ciudades más avanzadas empezaron a marcar el camino y mostrar que una política de movilidad sostenible tenía que incluir a la bicicleta, entonces se empezó a ver más

interés o más decisión que antes eran impensables (hombre, 53 años, Ciudad de México).

El cambio en la postura gubernamental es evidente también en las promesas electorales y las decisiones políticas.

Ya ahorita ningún alcalde está hablando de retirar las ciclovías, que fue una batalla que sí la tuvimos que dar en 2018. Sí fue una batalla muy ruda porque casi que había sido promesa de campaña, llegar y demoler esa ciclovía (mujer, 41 años, Guerrero).

Esa fijación en la agenda pública la logramos a través de muchos años de estar insistiendo en el tema. Yo me acuerdo cuando era diputada, nadie hablaba de la movilidad. [...]. Los reporteros no sabían ni siquiera cómo se comía, los políticos menos, tenía yo que andarlos persiguiendo por todos lados para que nos dieran una entrevista y poder posicionar el tema y hablar de lo que queríamos hacer [...]. Hoy no hay un solo gobierno, un solo político que quiera conseguir un cargo público [...] que no pon[ga] la movilidad como una de sus propuestas centrales (mujer, 41 años, Ciudad de México).

## Conclusiones

Aunque el cicloactivismo en sus inicios se centró en visibilizar los problemas urbanos mediante la crítica a obras viales, megaproyectos y la confrontación directa con las autoridades, su capacidad para generar cambios duraderos ha dependido de dos factores que trascienden la protesta y movilización en las calles. En primer lugar, la formalización de los movimientos sociales en organizaciones estructuradas, constituidas como asociaciones o consultorías, ha permitido su reconocimiento por parte de interlocutores políticos y un mayor ejercicio de influencia en las causas que defienden (Neveu, 2019). En segundo lugar, su integración en los procesos formales de diálogo y negociación política, descrita como la “institucionalización del debate público” (Bajoit, 2009), ha facilitado que las demandas del cicloactivismo no sólo ganen visibilidad, sino que se traduzcan en modificaciones concretas del diseño urbano y en la creación de nuevas leyes, programas y normativas.

Las múltiples causas defendidas por el cicloactivismo ponen de relieve la intersección entre movilidad urbana, medioambiente, seguridad vial, equidad social y salud pública. Esto evidencia cómo el cicloactivismo forma parte de un movimiento más amplio por el derecho a la ciudad, que aboga por un acceso más equitativo a los recursos urbanos y promueve la participación activa de los habitantes en el diseño y transformación de

la ciudad. Esta participación incluye la capacidad de influir en las políticas de planificación y en los procesos de urbanización, así como de reinventar la ciudad de acuerdo con las necesidades de sus habitantes (Harvey, 2013).

Aunque la lucha por el derecho a la ciudad no siempre se articula explícitamente en los discursos del cicloactivismo, las reivindicaciones en México reflejan, en la práctica, este objetivo de transformar el espacio urbano en favor de una ciudad más justa y participativa. El reclamo del movimiento ciclista va más allá de la promoción del uso de la bicicleta; demanda una participación activa en la agenda urbana, situando la ciudad a escala humana como eje central de las políticas urbanas.

## Referencias

- Acosta García, Raúl (2023). Cycloactivism in Mexico City: Breaking the Rules Between Bodily Experiences and Technocratic Politics. *Ethnologia Fennica*, 50(1). Finlandia: Association of Finnish ethnologists. DOI: 10.23991/ef.v50i1.115168.
- Aldred, Rachel (2012). The role of advocacy and activism. *Cycling and sustainability*, 1. DOI: 10.1108/S2044-9941(2012)000001006.
- Alonso, Jorge (2013). *Repensar los movimientos sociales*. México: Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social.
- AMIM (2024). Acerca de MiBici. Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad y Gobierno del Estado de Jalisco. Recuperado de <https://www.mibici.net/es/acerca-de-mibici/>.
- Bajoit, Guy (2009). *Socio-analyse des raisons d'agir. Etudes sur la liberté du sujet et de l'acteur*. Canadá: Presses de l'Université Laval.
- Balkmar, Dag y Summerton, Jane (2017). Contested mobilities: politics, strategies and visions in Swedish bicycle activism. *Applied Mobilities*, 2(2). DOI: 10.1080/23800127.2017.1293910.
- Batterbury, Simon (2003). Environmental activism and social networks: Campaigning for bicycles and alternative transport in West London. *The Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 590(1). DOI: 10.1177/0002716203256903.
- Castañeda, Paola y Moscoso Arias, Juan Carlos (2022). Los colectivos de bicicleta en la ciudad de Bogotá: Una expresión social de lugares en los "no lugares". *Journal of Tourism and Heritage Research*, 5(2). Colombia: Universidad Externado de Colombia.
- Castañeda, Paola (2020). From the right to mobility to the right to the mobile city: Playfulness and mobilities in Bogotá's cycling activism. *Antipode*, 52(1). DOI: 10.1111/anti.12581.
- Chérubin, Audrey (2019). Transition écologique et trajectoires sociales: les traducteurs de la mobilité durable à Mexico entre expertise internationale et politique locale. *Lien social et Politiques*, (82). DOI: 10.7202/1061882ar.
- Chérubin, Audrey (2020). Quand militant-es cyclistes et chauffeurs de bus font cause commune. *Revue française de sociologie*, 61(4). DOI: 10.3917/rfs.614.0531.

- Costantini, Nicole (2019). Bikes and bodies: Ghost bike memorials as performances of mourning, warning, and protest. *Text and Performance Quarterly*, 39(1). DOI: 10.1080/10462937.2019.1576919.
- Cox, Peter (2019). *Cycling. A sociology of velomobility*. Inglaterra: Routledge. DOI: 10.4324/9781315533698.
- Cox, Peter (2023). *Cycling activism: Bike politics and social movements*. Inglaterra: Routledge. DOI: 10.4324/9781003082248.
- Cox, Peter (2024). What if there were no cars? Prefigurative cycling activism for a degrowth world. *ephemera: theory & politics in organization*, 24(1). Inglaterra: Queen Mary University of London.
- Balkmar, Dag y Summerton, Jane (2017). Contested mobilities: politics, strategies and visions in Swedish bicycle activism. *Applied Mobilities*, 2(2). DOI: 10.1080/23800127.2017.1293910.
- Finn, Donovan (2014). DIY urbanism: Implications for cities. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, 7(4). DOI: 10.1080/17549175.2014.891149.
- García Acosta, Raúl (2023). Cycloactivism in Mexico City: Breaking the Rules Between Bodily Experiences and Technocratic Politics. *Ethnologia Fennica*, 50(1). DOI: 10.23991/ef.v50i1.115168.
- Gillot, Matthieu y Rérat, Patrick (2024). The plurinational cycling revolution in Santiago de Chile: demands for mobility justice. *Applied Mobilities*, 9(1). DOI: 10.1080/23800127.2022.2145078.
- Gobierno de la Ciudad de México (2024). *Infraestructura vial ciclista*. Recuperado de <https://datos.cdmx.gob.mx/dataset/infraestructura-vial-ciclista>.
- González-Arellano, Salomón (2013). El sistema automóvil: Propuesta conceptual a partir de la noción de operador espacial. *Quivera Revista de Estudios Territoriales*, 15(2). Recuperado de <https://quivera.uaemex.mx/article/view/9976>.
- Harvey, David (2013). *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. México: Ediciones Akal.
- Hernández-Hernández, Vladimir (2012). Análisis exploratorio espacial de los accidentes de tránsito en Ciudad Juárez, México. *Revista Panamericana de Salud Pública*, (31). Estados Unidos: Organización Panamericana de la Salud. Recuperado de <https://iris.paho.org/handle/10665.2/9324>.
- Inclán, María (2018). Latin America, a continent in movement but where to? A review of social movements' studies in the region. *Annual Review of Sociology*, 44. DOI: 10.1146/annurev-soc-073117-041043.
- INEGI (Instituto Nacional de Estadística y Geografía) (2021). *Estadísticas experimentales. Cuantificando la clase media en México 2010-2020*. México: INEGI. Recuperado de [https://www.inegi.org.mx/contenidos/investigacion/cmedia/doc/cm\\_desarrollo.pdf](https://www.inegi.org.mx/contenidos/investigacion/cmedia/doc/cm_desarrollo.pdf).
- Jirón, Paola y Mansilla, Pablo (2014). Las consecuencias del urbanismo fragmentador en la vida cotidiana de habitantes de la ciudad de Santiago de Chile. *EURE (Santiago)*, 40(121). Chile: Pontificia Universidad Católica de Chile. DOI: 10.7764/539.
- Lemos, Leticia (2020). Cycling advocacy in São Paulo: influence and effects in politics. *The Politics of Cycling Infrastructure*. DOI: 10.51952/9781447345169.ch011.

- LGMSV (Ley General de Movilidad y Seguridad Vial) (2023). Artículo 6. Establece la jerarquía de movilidad para la República Mexicana. *Diario Oficial de la Federación*, 29 de diciembre.
- Li, Qingfeng *et al.* (2020). Road safety risk factors for non-motorised vehicle users in a Chinese city: An observational study. *Injury Prevention*, 26(2). DOI: 10.1136/injuryprev-2018-043071.
- Lofland, John (1993). *Polite Protesters: The American Peace Movement of the 1980s*. Estados Unidos: Syracuse University Press.
- Luna Nemecio, José Manuel (2021). Conflictos socioambientales por la defensa del agua en México: un meta-análisis cartográfico conceptual. *Revista Universidad y Sociedad*, 13(4). Cuba: Universidad de Oriente.
- Marshall, Wesley y Ferenchak, Nicholas (2019). Why cities with high bicycling rates are safer for all road users. *Journal of Transport & Health*, 13. DOI: 10.1016/j.jth.2019.03.004.
- Murga Frassinetti, Antonio (2006). Los movimientos sociales en América Latina (1980-2000): una revisión bibliográfica. *Polis*, 2(2). Chile: Universidad de los Lagos.
- Neveu, Érik (2019). *Sociologie des mouvements sociaux*. Francia: La Découverte.
- Pasapera, Nohelia (2024). Derecho a la ciudad desde una perspectiva feminista. El caso de las activistas ciclistas en dos ediciones del Foro Mundial de la Bicicleta (Lima, 2018 y Quito, 2019). *Quid 16. Revista del Área de Estudios Urbanos*, (21). DOI: 10.62174/quid16.i21\_a307.
- Pavan, Manuela *et al.* (2004). Total ranking models by the genetic algorithm variable subset selection approach for environmental priority settings. *Analytical and Bioanalytical Chemistry*, 380. DOI: 10.1007/s00216-004-2762-3.
- Ramírez Saíz, Juan Manuel (1984). Los movimientos sociales urbanos en México: elementos para una caracterización. *Nueva Antropología*, 6(24). Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México.
- Rinaldi, Fernando Javier (2018). El Biciactivismo en ciudades emergentes. El caso del Biciespacio en Posadas. *Revista Transporte y Territorio*, (19). DOI: 10.34096/rtt.i19.5323.
- Robles Troncoso, Sandra *et al.* (2023). Experiencias y vivencias de mujeres cicloactivistas en la promoción de la bicicultura en Santiago de Chile. *Retos: nuevas tendencias en educación física, deporte y recreación*, (49). DOI: 10.47197/retos.v49.98167.
- Rodríguez-Mera, Andrés (2021). Redes de comunicación, acción colectiva y organizaciones de ciclistas de Quito. *GIGAPP Estudios Working Papers*, 8. España: Grupo de Investigación en Gobierno, Administración y Políticas Públicas. Recuperado de <https://www.gigapp.org/ewp/index.php/GIGAPP-EWP/article/view/256>.
- Sagaris, Lake (2014). Citizen participation for sustainable transport: the case of 'Living City' in Santiago, Chile (1997-2012). *Journal of Transport Geography*, 41. Holanda: Elsevier.
- Sagaris, Lake y Arora, Anvit (2017). Cycling for social justice in democratizing contexts: Rethinking "sustainable" mobilities. *Urban Mobilities in the Global South*. DOI: 10.4324/9781315265094.
- Santillán, José (2013). *El despertar de la sociedad civil: Una perspectiva histórica*. México: Océano Expres.

- Sarmiento, Olga *et al.* (2017). Reclaiming the streets for people: Insights from Ciclovías Recreativas in Latin America. *Preventive Medicine*, 103S. DOI: 10.1016/j.ypmed.2016.07.028.
- Sawhney, Nitin *et al.* (2015). Civic engagement through DIY urbanism and collective networked action. *Planning Practice & Research*, 30. DOI: 10.1080/02697459.2015.1054662.
- Silva, Paulo (2016). Tactical urbanism: Towards an evolutionary cities' approach? *Environment and Planning B: Planning and Design*, 43. DOI: 10.1177/0265813516657340.
- Soliz, Aryana (2021). Creating sustainable cities through cycling infrastructure? Learning from insurgent mobilities. *Sustainability*, 13(16). Suiza: MDPI.
- Sosa López, Oscar (2021). Bicycle policy in Mexico City: Urban experiments and differentiated citizenship. *International Journal of Urban and Regional Research*, 45. Inglaterra: Wiley-Blackwell. DOI: 10.1111/1468-2427.12992.
- Tonkiss, Fran (2013). Austerity urbanism and the makeshift city. *City*, 17. DOI: 10.1080/13604813.2013.795332.
- Touraine, Alain (1992). Beyond social movements? *Theory, Culture & Society*, 9. Inglaterra: Sage. DOI: 10.1177/026327692009001007.
- Troncoso, Leandro *et al.* (2019). Procesos educativos vivenciados por cicloactivistas en la promoción del ciclismo urbano. *Motricidades: Revista da Sociedade de Pesquisa Qualitativa em Motricidade Humana*, 3. DOI: 10.29181/2594-6463-2019-v3-n1-p3-16.
- Urry, John (2004). The System of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21. DOI: 10.1177/0263276404046059.
- Zamorano Villarreal, Claudia Carolina (2019). Movimientos sociales urbanos en la Ciudad de México en el siglo XXI. ¿Activismo encauzado al derecho versus acción prefigurativa? *Desacatos*, (61). DOI: 10.29340/61.2130.

## Anexo

**Tabla 1**  
**Composición general de la muestra (cicloactivistas entrevistados)**

Variables	Personas entrevistadas	
	n	%
	Género	
Hombre	32	53.3
Mujer	28	46.7
Total	60	100
	Edad (años)	
20-29	5	8.3
30-39	25	41.7
40-49	21	35
50-59	6	10
60-69	3	5
Total	60	100
	Estado civil	
Casado	16	26.7
Soltero	30	50
Separado	4	6.7
Unión libre	10	16.6
Total	60	100
	Nivel de estudios	
Educación posgrado	19	31.6
Educación superior	34	56.7
Educación medio superior	7	11.7
Total	60	100
	Nivel de ingresos	
Clase baja	15	25
Clase media baja	15	15
Clase media alta	10	16.7
Clase alta baja	15	35
Clase alta alta	5	8.3
Total	60	100

Fuente: Elaboración propia con base en las entrevistas semiestructuradas.

Tabla 2

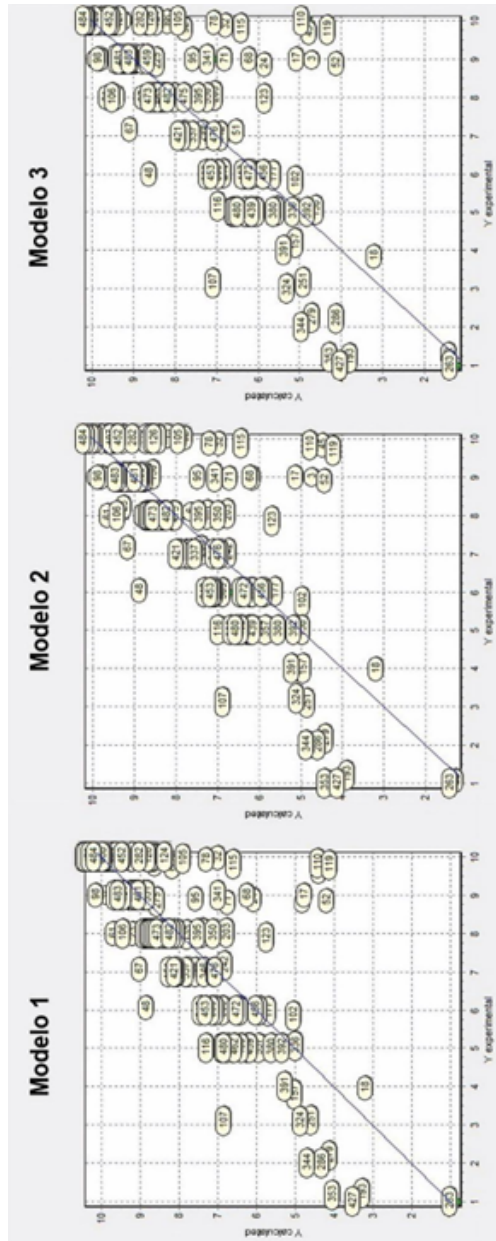
**Modelos de clasificación**

Modelo 1:				
$\text{Cicloactivismo} = 0.6897(\text{M6}) + 0.3328(\text{L1}) + 0.0531(\text{L2}) - 0.1379$				
n = 484	$R^2 = 79.30$	$Q^2 = 78.68$	s = 1.07	f = 289.6
Modelo 2:				
$\text{Cicloactivismo} = 0.4663(\text{M6}) + 0.2998(\text{L1}) + 0.0163(\text{L5}) - 0.4766$				
n = 484	$R^2 = 78.88$	$Q^2 = 77.51$	s = 1.02	f = 289.4
Modelo 3:				
$\text{Cicloactivismo} = 0.4053(\text{M6}) + 0.2861(\text{L1}) + 0.0586(\text{M4}) - 0.4603$				
n = 484	$R^2 = 76.98$	$Q^2 = 75.59$	s = 1.02	f = 289.2

$R^2$  = coeficiente de la determinación,  $Q^2$  = cuadrado del coeficiente de validación, s = desviación estándar, F = estadístico de Fisher del análisis de varianza.

Fuente: Elaboración propia con base en las encuestas cortas (n = 484).

Figura 1  
Autopercepción del cicloactivismo calculado vs. autopercepción del cicloactivismo real en modelos de clasificación

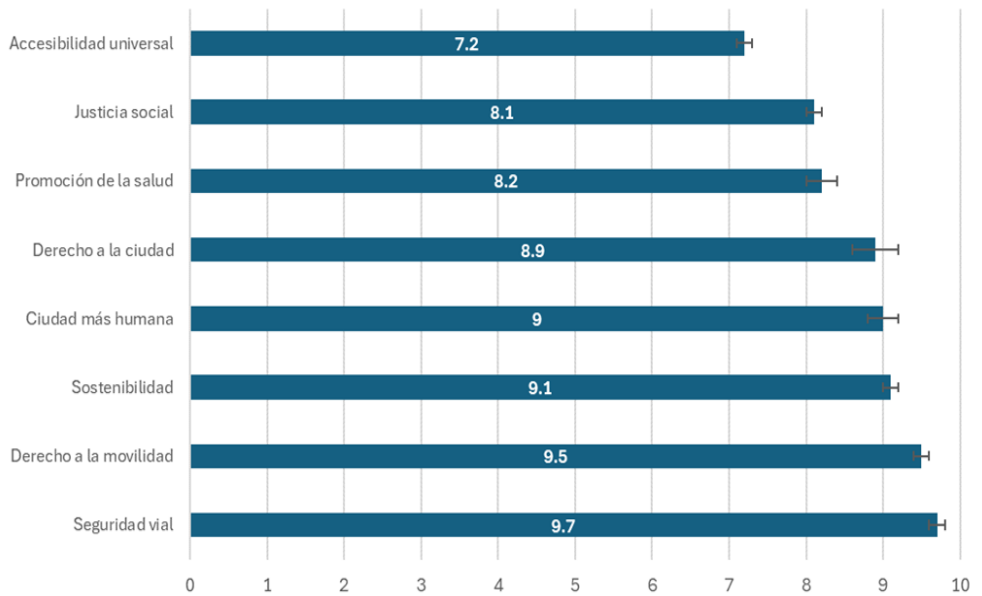


Fuente: Elaboración propia con base en las encuestas cortas (n = 484).

Figura 2

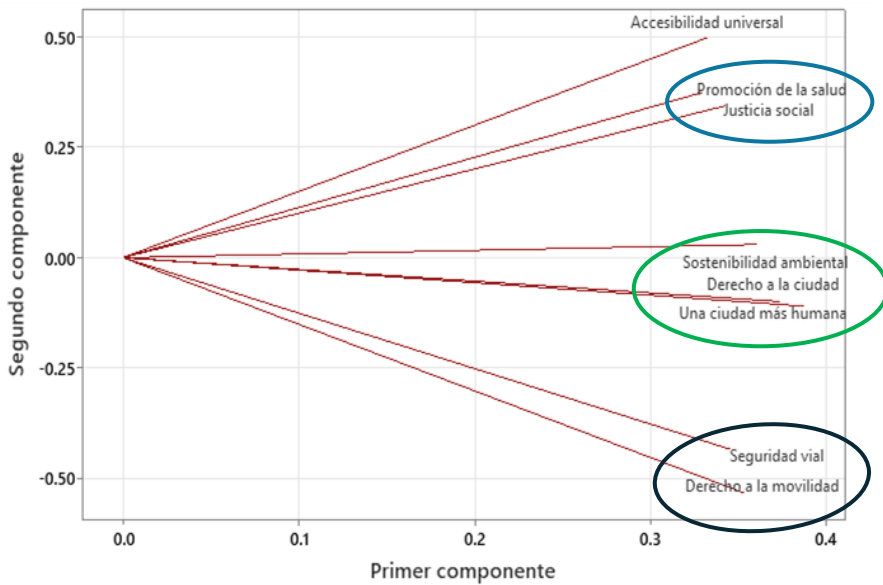
**Análisis cuantitativo respecto a las reivindicaciones del movimiento ciclista en México**

a)



a) Puntaje promedio de las causas del movimiento ciclista según los cicloactivistas encuestados;

b)



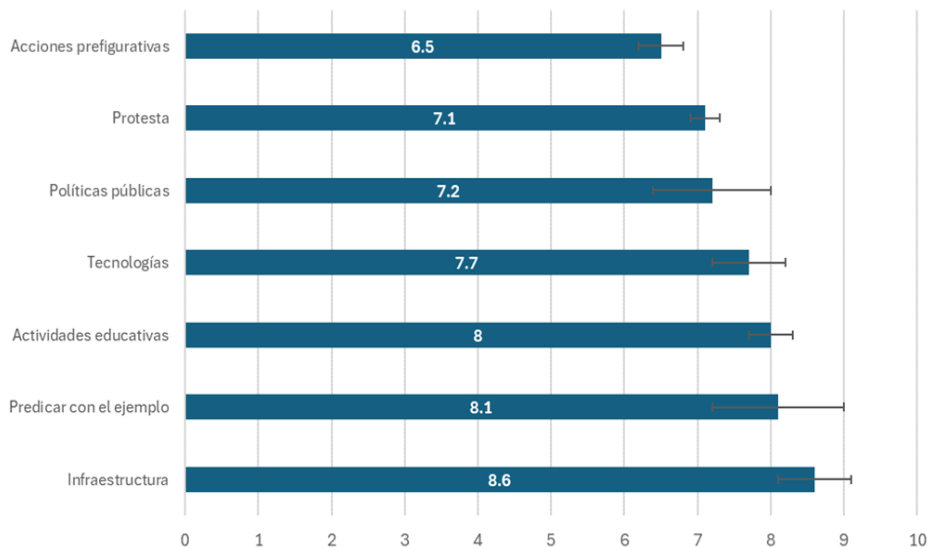
b) Análisis de Componentes Principales para las causas del movimiento ciclista en México frente a la calificación autoasignada de cicloactivismo.

Fuente: Elaboración propia con base en las encuestas cortas (n = 484).

Figura 3

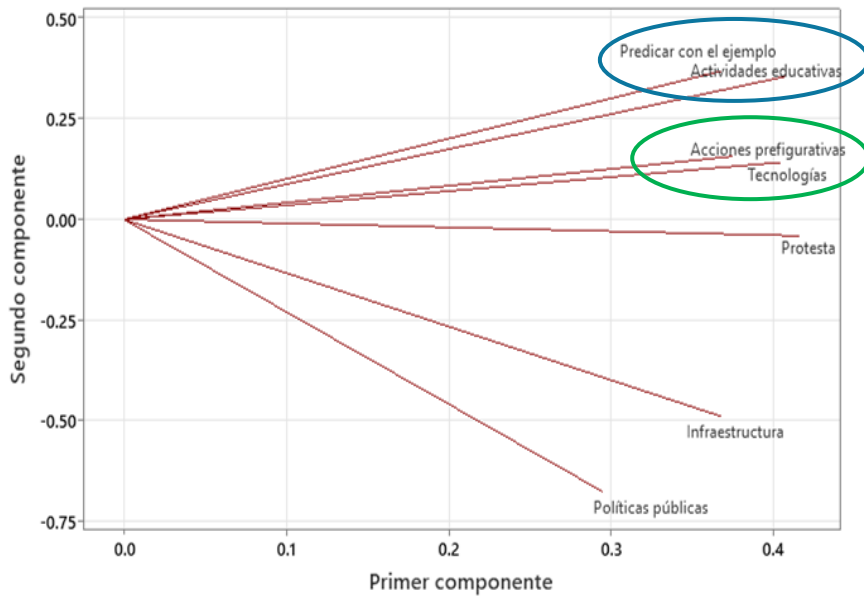
**Análisis cuantitativo respecto a las acciones del movimiento ciclista en México**

a)



(a) Puntaje promedio de las actividades realizadas por el movimiento ciclista según los cicloactivistas encuestados;

b)



b) Análisis de Componentes Principales para las actividades del movimiento ciclista en México frente a la calificación autoasignada de cicloactivismo.

Fuente: Elaboración propia con base en las encuestas cortas (n=484).

**Ruth Pérez López.** Doctora en Cambio Social por la Universidad de Lille1 (Francia, 2006), miembro del Sistema Nacional de Investigadores e Investigadoras de México, Nivel II y profesora-investigadora de la Universidad Autónoma Metropolitana, unidad Azcapotzalco. Líneas de investigación: análisis del espacio público, movilidad urbana. Publicaciones recientes: 1) Pérez-López, Ruth, Castañeda Archundia, Perla (2024). Quand le secteur privé s'empare du trottoir: contrôle et usages de l'espace public à Mexico. *Géocarrefour*, 98(2). DOI: 10.4000/13a5l. 2) Pérez-López, Ruth (2023). Sobre el derecho a la movilidad urbana en contextos de vulnerabilidad: el caso de los barrios periféricos de la Ciudad de México. *Scripta Nova*, 27(3). Recuperado de <https://revistes.ub.edu/index.php/ScriptaNova/article/view/41755>. 3) Capron, Guénola, Monnet, Jérôme & Pérez López, Ruth (2023). The sidewalk: between traffic and other uses, the challenges of a hybrid urban order. *Culturales*, 11. DOI: 10.22234/recu.20231101.e763.

**Sergio Andrade Ochoa.** Doctor en Ciencias Quimicobiológicas. Líneas de investigación: salud urbana, violencia infraestructural que se vive en el entorno urbano y cómo se expresa en la vida cotidiana de las personas. Publicaciones recientes: 1) Algara-Siller, Marcos, Medina-Martínez, Fuentesanta, Gómez Martínez, Beatriz Montserrat y Andrade-Ochoa, Sergio (2024). *La ciudad de San Luis Potosí: Transitar hacia un espacio de inclusión laboral y movilidad sostenible*. México: Programa Universitario de Estudios sobre la Ciudad (PUEC), Universidad Nacional Autónoma de México. 2) Cruz-Castillo, Adrián Ulises, Rodríguez-Valdez, Luz María, Correa-Basurto, José, Noguera-Torres, Benjamín, Andrade-Ochoa, Sergio y Nevárez-Moorillón, Guadalupe Virginia (2023). Terpenic constituents of essential oils with larvicidal activity against *Aedes aegypti*: A QSAR and docking molecular study. *Molecules*, 28(6). DOI: 10.3390/molecules28062454. 3) Andrade Ochoa, Sergio y Chaparro Gómez, Valeria Ivonne (2022). Relación cuantitativa entre atropellamientos y puentes peatonales en Chihuahua, México. *Revista INVI*, 37(106). DOI: 10.5354/0718-8358.2022.67149.