



Anduli

Revista Andaluza de Ciencias Sociales

Nº 18

2019

Expectativas de las mujeres perceptoras de transferencias monetarias condicionadas en Argentina

MARIA KENDZIUR
LAURA RAFFO

Social organization and scientific practices at the Van Ayanis archaeological excavation

YÜCEL KARADAŞ

¿Siguen vigentes los modelos teóricos clásicos de la inserción laboral juvenil?

JOSE-MANUEL GARCÍA MORENO
LAURA FELUCIANO-PÉREZ

¿Es “nuestra música”? Rock con raíces e identidades nacionales en España

DIEGO GARCÍA-PEINAZO

Maneras de vivir: emoción, política e identidades en movimiento

CARLOS DIZ

Prácticas de natación, cuerpo y ocio en un balneario de mar, Argentina siglo XX

GISELA KACZAN

El liderazgo facilitador de Juan Francisco Megino en el “Grupo Independiente por Almería” (GIAL)

FRANCISCO COLLADO-CAMPAÑA

La inseguridad terrorista en Mali

OU MAR DIALLO

R&D Projects as instruments for enhancing gender equality in universities

CONSTANTIN-MARIUS APOSTOAE
ADRIANA PRODAN
IRINA TEODORA MANOLESCU

What twitter can tell us about the stock market

SAMA-MOHAMED HAZEM
EHAB K. A. MOHAMED
HEBA ALI

MANERAS DE VIVIR: EMOCIÓN, POLÍTICA E IDENTIDADES EN MOVIMIENTO

WAYS TO LIVE: EMOTION, POLITICS AND IDENTITIES IN MOVEMENT

Carlos Diz

Universidade da Coruña

carlos.diz@udc.es

Resumen

Este artículo se centra en el análisis del activismo urbano. Se analizan las maneras de vivir de los activistas de la bicicleta, más concretamente las emociones que despliegan, las políticas que articulan y las identidades que replantean. Se trata de entender cómo surgen y se afianzan sus subjetividades, rastreando para ello la importancia de conceptos como el cuerpo, la tecnología y la movilidad. Metodológicamente, se aplican técnicas cualitativas como el trabajo de campo etnográfico, las entrevistas en profundidad y la historia de vida. Analizando sus discursos y describiendo su cotidianidad, la etnografía nos permite comprender cómo los activistas producen otras maneras de vivir que ofrecen resistencia –práctica y simbólicamente– a la lógica cultural del neoliberalismo. Los resultados ponen de manifiesto la utilidad de una sociología y antropología de las emociones para abordar los procesos de subjetivación contemporáneos en el campo de los movimientos sociales. Entre las conclusiones metodológicas destaca que la emoción, la política y la identidad se ensamblan incesantemente.

Palabras clave: Antropología del cuerpo y las emociones, bicicleta, cambio social, España, etnografía, movilidad, movimiento social, sociología urbana, subjetividad

Abstract

In this paper, we will focus our attention on the analysis of urban activism. We will analyze the ways of living of bicycle activists, more specifically the emotions they display, the policies they articulate and the identities they rethink. We will try to understand how their subjectivities arise and strengthen, tracing the importance of concepts such as body, technology and mobility. Methodologically, we will use qualitative techniques such as ethnographic fieldwork, in-depth interviews and life history. Analyzing their speeches and describing their everyday life, ethnography will allow us to understand how activists produce other ways of living that try to resist -practically and symbolically- the cultural logic of neoliberalism. Finally, this work shows how a sociology and anthropology of emotions becomes useful to address contemporary processes of subjectivation in the field of social movements, and concludes that emotion, politics and identity are incessantly assembled.

Keywords: Anthropology of the body and the emotions, bicycle, ethnography, mobility, social change, social movement, Spain, subjectivity, urban sociology

Cómo citar este artículo: Diz, Carlos (2019). Maneras de vivir: emoción, política e identidades en movimiento. ANDULI, Revista Andaluza de Ciencias Sociales 18, pp. 93-117.
DOI: <http://dx.doi.org/10.12795/anduli.2019.i18.05>



1. Introducción

Hablaba siempre en un tono suave, pero con la pasión en la garganta. Hablaba como vivía, y era la vida la que ocupaba el centro de su discurso, de sus palabras y acciones. Como en aquel verso de Rimbaud, Lois quería “cambiar la vida”, y para ello no encontraba manera más simple, alegre, eficaz y hermosa que subirse a una bicicleta. Era a través de ella, y a través de las relaciones que con ella establecía, como anhelaba crear otras maneras de vivir en la ciudad: otras “maneras de hacer” y sentir, que atravesadas de cotidianidad, y viendo lo cotidiano como el ámbito primordial de lo político –cuyo signo es el conflicto y no el orden (Certeau, 1999)–, pudiesen llegar a replantear el mundo social.

Cuando hablaba, Lois le atribuía a la bicicleta una “eficacia existencial”, y describía las relaciones construidas en torno a ella como un “territorio”. Es decir, el plano de lo político aterrizaba y se concretaba materialmente en las dos ruedas, en su sentido práctico y simbólico, en sus usos múltiples, ordinarios y contradictorios que permitían intervenir directa, somática y subjetivamente en la realidad, pudiendo (o no) cambiar la vida cotidiana de cada pedaleante. Así, “poner la vida en el centro”, una clásica reivindicación feminista hoy tan en boga, se colaba en sus palabras, justo en una época de crisis global en la que, de las proclamas del “buen vivir” en el Sur –enfrentado a notables procesos de extractivismo– al reclamo de una “vida digna” en el Norte –enfrentado a pérdidas de soberanía, conflictos humanitarios y el menoscabo en países como el nuestro de derechos sociales fundamentales (trabajo, sanidad, educación, vivienda)–, la vida es a la vez objeto de extracción neoliberal y de sujeción biopolítica pero también el centro de un complejo proceso colectivo de reimaginación, resistencia y producción de alternativas.

Con su lenguaje técnico y preñado de lecturas, Lois describía sus relaciones –siguiendo a Deleuze y Guattari (2004)– como un territorio, no físico sino existencial. Así podrían entenderse hoy las subjetividades políticas: un conglomerado de territorios vivenciales y experienciales que se expanden y repliegan sin cesar; territorios frágiles, mestizos y dinámicos, abiertos y nunca perfilados del todo, donde hibridan todo un campo de experiencias, deseos, relaciones, agencias y emociones. En este caso, las subjetividades e identidades aquí rastreadas, etnográficamente y en el contexto del activismo coruñés, se fraguaban en movimiento, a menudo literalmente, pues nuestros protagonistas hacían presencia moviéndose de un lado a otro y recorriendo la ciudad a pedales.

En este sentido, hablar de subjetividades implica hablar de procesos, poner la mirada ya no en sujetos fijos y unitarios –como los sujetos tradicionales: el pueblo, el proletariado–, sino en dinámicos, contingentes y descentralizados procesos de subjetivación que se componen y recomponen a cada paso (Bifo, 2007), con sus variadas modulaciones y singularidades (Palacios Ramírez y Navas López, 2016). Si entendemos la realidad de la vida cotidiana como un mundo intersubjetivo que compartimos, creamos y recreamos en interacción con otros (Berger y Luckman, 1968), las subjetividades rebeldes del activismo contemporáneo –performadas en los terrenos múltiples de la acción, el lenguaje, el conocimiento, la memoria, el cuerpo, los afectos, la estética o el *storytelling* (Biehl et al., 2007)– operan a menudo como un desacato colectivo a la subjetividad dominante (patriarcal, neoliberal, capitalista...), pues contestar la realidad implica volver a pensarla, sentirla y vivirla subjetivamente desde el plano de la experiencia. Vivimos en mundos que cambian y así lo hacemos nosotros; al tiempo que la globalización neoliberal rehace los límites y condiciones de nuestra vida, así se transforman nuestros procesos íntimos y subjetivos: identidades,

memorias, saberes o emociones (Kleinman y Fitz-Henry, 2007). Por ello el “nosotros”, o el nosotros “activista”, ya no es algo que venga dado —único, coherente, estático—, sino que siempre está por inventarse (Fischer, 2007; Garcés, 2018).

Porque inventar (o reinventar) es lo que hacen los activistas: ingeniar otras maneras de vivir y traer al mundo otros relatos, también sobre sí mismos. Relatos con los que se cuentan y se desmarcan. Si bien, por ejemplo en el campo de la sexualidad, las nociones de “masculinidad” o “feminidad” funcionan como ficciones políticas —que crean el mito de la unicidad y la coherencia o naturalizan los límites morales del binarismo—, pero ficciones vivas y encarnadas que mueven el mundo (Preciado, 2014), también las subjetividades activistas funcionan en parte como ficciones; son relatos, o contrarrelatos, con los que se identifican a la vez que se desidentifican de otras ficciones dominantes (la política, el género o la identidad). Son contraficciones diseñadas e incorporadas para intervenir en el mundo, pero no por ser ficciones dejan de ser verdaderas, sentidas y disputadas (Diz y Piñeiro Aguiar, 2018); no pensemos que la ficción es lo contrario de la realidad: “(...) es una forma de esculpir en la realidad, de agregarle nombres y personajes, escenas e historias que la multiplican y la privan de su evidencia unívoca” (Rancière, 2010: 55).

Contando su propia historia, Lois, un veterano —pese a su juventud— de los movimientos sociales de A Coruña, activo a lo largo de los años en diversos proyectos y militante de varios centros sociales autogestionados, recuerda cómo el “cicloactivismo” y los movimientos organizados alrededor de la bicicleta (Masa Crítica, talleres de auto-reparación de bicis...), tan presentes en nuestras ciudades en las últimas décadas, afectaron su vida cotidiana y su relación con el activismo. Sobre ruedas, dirá, encontró una alegría especial¹, una sensación distinta a la experimentada en otros activismos, vividos a veces, señala, “como algo patológico, no que sufrimos”:

Facer activismo coa bici é todo o contrario. Síntome moi ben no mundiño este. De facer unha política que ten moito de autoconsumo (un discurso consolidado, unha burbulla na que estás cómodo) á bicicleta, á Masa, ao ReCiclos [taller de auto-reparación coruñés]; foi como reconciliador co mundo, ata co mundo do traballo e da mecánica. Mellorou moitísimo a miña vida (...) A Masa Crítica, a min, cambioume a vida, como —en maior ou menor grao— a moita xente. Ao mellor non se conseguiron cambiar as políticas das institucións ou da administración, pero si que hai unha eficacia existencial que cambia os hábitos de vida. (E4)

Cambiar la vida. Entender el activismo como la politización de lo cotidiano, vivido al margen —o mejor, más allá— de las instituciones². Y sentido en el cuerpo, somatizado: a veces con dolor, con sufrimiento, otras con alegría; el cicloactivismo entendido y expresado como un estado sociopolítico incorporado, cuya “eficacia existencial” consiste en cambiar —a mejor, según él— los pequeños hábitos del día a día: las rutinas, los cuidados, los desplazamientos, la movilidad entendida como el refuerzo de una identidad positiva. Pero cambiar la vida, claro está, “pasa necesariamente por comprender, aceptar y acoger colectivamente sus límites” (Garcés, 2018: 88), tomando cuenta también de las contradicciones, los riesgos y las dificultades. Ahora ya en la treintena, teniendo que ganarse la vida y trabajando actualmente como mecánico

1 “¡Alegría entre tus piernas!”, justamente, es uno de los lemas del movimiento.

2 Esta afirmación requeriría de un análisis más detallado. No se vive al margen sino en los márgenes, y aun así el Estado precisa de estos tanto como ellos lo necesitan a él para situarse, auto-definirse y resubjetivarse (Das y Poole, 2003). A su vez, los movimientos no dejan de dotarse de instituciones propias, o si se quiere de contrainstituciones, como los centros sociales autogestionados (Diz, 2017).

en su propia tienda de bicis, Lois se inició en la Masa Crítica coruñesa en el verano del 2007, cuando aún cursaba sus estudios en la universidad, viviendo con pasión la última década de movimientos en la ciudad: okupas y centros sociales, ciclo-talleres, cooperativas, 15M, movimiento anti-desahucios.... En realidad, su historia con la mecánica viene de lejos, ligada a su infancia y al taller de coches de su padre, de donde deriva –dice él– su culto al transporte:

A min de neno gustábanme moito os coches, as motos... e as bicis menos, porque é algo ao que tes un acceso máis fácil, mentres que o outro se reserva para unha idade e vaiche facendo salivar... De aí ven o tema emocional do transporte. (E4)

He ahí el automóvil, símbolo de la edad adulta y del deseo juvenil y libidinal salivando en la boca. En frente, la eterna vinculación de la infancia y las dos ruedas. Y he ahí el culto a la bicicleta como un culto sentimental, bañado de unas emociones que contrastan con las que Lois y otros –a menudo con rabia y un exceso de simplificación– les atribuyen a los coches. Automóviles que, históricamente, han proporcionado a sus propietarios cierto status a través de las ideas de movilidad social, velocidad, seguridad, progreso, protección, familia, libertad, potencia, escape, autonomía, independencia, gusto, masculinidad o éxito sexual y profesional; “emociones automovilísticas inherentes al hecho de poseer y ser dueño de un automóvil” (Dennis y Urry, 2011: 51).

A continuación, siguiendo las experiencias de Lois y otros compañeros, rastreamos ciertas prácticas y expresiones cicloactivistas atendiendo a cuestiones emocionales, políticas e identitarias, las cuales –atravesadas en el mundo de la bicicleta y del activismo de la movilidad urbana por asuntos tan amplios como la ciudad y el urbanismo, la participación y la igualdad, la accesibilidad y la diversidad, la globalización y el capitalismo, los cuidados, el género y los feminismos, la economía y la ecología, la salud y el medio ambiente, la migración y la cuestión étnica, la seguridad y el territorio, o el cuerpo y la tecnología– inciden en el debate en torno a las subjetividades políticas contemporáneas, etnografiadas y analizadas con más calma en otro lugar (Diz, 2016). Primero comentaremos los aspectos metodológicos de este trabajo. Seguidamente reflexionaremos en torno a las emociones, un terreno ambiguo y fuertemente disputado en la contemporaneidad. Después, valiéndonos de la descripción etnográfica y las voces de nuestros informantes, discutiremos la política activista como una manifestación cotidiana y abordaremos la identidad de nuestros protagonistas como la puesta en movimiento de un conjunto de emociones politizadas. Por último, trataremos de entender las subjetividades como ensamblajes, como el (des) encuentro de agencias y cuestiones múltiples, donde cuerpos, objetos, tecnologías o movilidades adquieren gran relevancia.

2. Metodología

El presente artículo es resultado de una etnografía multisituada desarrollada en varias etapas y lugares de 2010 a 2014, y centrada en este caso en la ciudad de A Coruña. En dicha investigación tenía por objetivo principal comprender cuáles eran los usos políticos de la bicicleta entre los cicloactivistas coruñeses. Más concretamente, quería entender la relación entre estos usos y el repertorio de emociones e identidades que desplegaban en movimiento, atendiendo a cuestiones que me parecían relevantes para el activismo en general y el cicloactivismo en particular: el cuerpo y su relación con la ciudad, la ciudad y su relación con la movilidad, la movilidad y su relación con la tecnología. Para ello, me centré específicamente en el movimiento

biciclista de la Masa Crítica y en la cotidianidad del ciclotaller ReCiclos, un taller autogestionado de auto-reparación de bicicletas.

En mi trabajo de campo me serví de técnicas cualitativas, de entre las que destacaron principalmente la observación participante, las entrevistas en profundidad, las historias de vida, los grupos de discusión y el análisis de documentos y artefactos. En este artículo los resultados que se presentan derivan de la aplicación de estas técnicas, haciendo énfasis en la descripción, las entrevistas con nuestros informantes o contrapartes y la historia de vida de Lois, el activista con el que iniciamos este relato. Para interrogar y comprender sus emociones, políticas e identidades se ha apostado por conjugar la descripción etnográfica con el análisis de narrativas, sabiendo que estas componen un dato social relevante siempre que se combinen con la primera, ya que “las narrativas nunca hablan solas, igual que no se produjeron solas” (Palacios Ramírez y Navas López, 2016: 100).

A continuación se presentan las fichas técnicas de las entrevistas analizadas para este artículo. Por supuesto, la muestra de la investigación es mucho más amplia:

Perfil de la persona entrevistada	Datos de contexto de la entrevista:
<i>Pseudónimo:</i> Olivia	<i>Lugar:</i> A Coruña
<i>Código:</i> E1	<i>Fecha:</i> 12/11/2014
<i>Edad:</i> 33	<i>Duración:</i> 95'
<i>Sexo:</i> mujer	
<i>Criterio:</i> Cicloactivista y participante en la Masa Crítica y el taller ReCiclos	

Perfil de la persona entrevistada	Datos de contexto de la entrevista:
<i>Pseudónimo:</i> Xabi	<i>Lugar:</i> A Coruña
<i>Código:</i> E2	<i>Fecha:</i> 13/11/2014
<i>Edad:</i> 42	<i>Duración:</i> 113'
<i>Sexo:</i> hombre	
<i>Criterio:</i> Cicloactivista y participante en la Masa Crítica y el taller ReCiclos	

Perfil de la persona entrevistada	Datos de contexto de la entrevista:
<i>Pseudónimo:</i> Tomás	<i>Lugar:</i> A Coruña
<i>Código:</i> E3	<i>Fecha:</i> 20/11/2014
<i>Edad:</i> 45	<i>Duración:</i> 174'
<i>Sexo:</i> hombre	
<i>Criterio:</i> Cicloactivista y participante en la Masa Crítica y el taller ReCiclos	

Perfil de la persona entrevistada	Datos de contexto de la entrevista:
<i>Pseudónimo:</i> Lois	<i>Lugar:</i> A Coruña
<i>Código:</i> E4	<i>Fecha:</i> 21/11/2014
<i>Edad:</i> 26	<i>Duración:</i> 110'
<i>Sexo:</i> hombre	
<i>Criterio:</i> Cicloactivista y participante en la Masa Crítica y el taller ReCiclos	

3. El gobierno de las emociones

Bien sabemos que la crisis ha sembrado nuestra época de convulsiones. De todo tipo: políticas, urbanas, sociales, económicas, ecológicas, morales, existenciales... y también emocionales. Los movimientos de la última década, especialmente a partir de la catarsis general que supuso el 15M en 2011, han sido el reflejo social de un vasto y profundo hervidero de emociones. El grito en las plazas, el humor indignado, la acción sensible de las mareas, el dolor y el sufrimiento social llevado a veces hasta las últimas consecuencias en la Plataforma de Afectados por la Hipoteca (PAH) o Stop Desahucios, donde las emociones (intensas, quebradas) viajaban de un mundo íntimo y privado a otro público y colectivo. Expresiones plurales de un activismo más nutrido, muchas veces, de lo afectivo y emocional que de ideologías fijas (Alonso y Fernández, 2013). Un activismo que ha puesto de relieve cómo la política es también un fenómeno físico, afectivo e incluso erótico (Esteban, 2016), que pone en marcha lo que cierto feminismo llamó una “política apasionada” (hooks, 2000). Algo que, aunque desatendido durante tiempo por la antropología, no representa ninguna novedad en los movimientos sociales (Flam y King, 2005). Véase un ejemplo cercano en el tiempo, el de colectivos como ACT UP a finales de los 80 y primeros 90, que movilizaban y hacían circular las emociones al tiempo que las politizaban, accionando la rabia, el orgullo, la vergüenza o la esperanza (Gould, 2009).

Entre los cicloactivistas, algunas de estas emociones también se movían e intercambiaban como mensajes. No solo la alegría: también la furia, la ira o el enfado, y aquellas desprendidas del cansancio, el dolor o la precariedad. Porque las emociones, hoy, son un campo de batalla, no solo en el activismo sino –en términos generales– en esta fase de capitalismo global. A veces, las emociones que envuelven y potencian a los movimientos son captadas y redirigidas por las industrias del espectáculo y la comunicación. Basta con pensar en el reverso neoliberal de las emociones, en los mecanismos de la publicidad y la sociedad de consumo (Baudrillard, 2012). O basta con recordar la plaga de libros de autoayuda, *coaching*, motivadores y “entrenadores personales”, que convierten el “pensamiento positivo” (¡Sonríe o muere!) en un desgarrador elemento ideológico en simbiosis con el neoliberalismo: si el optimismo es la clave para el éxito material no hay excusa para el fracaso; el reverso del pensamiento positivo es el mantra de la responsabilidad individual, la actitud ganadora y competitiva (¡y alegre! 😊) y la búsqueda de resultados (Ehrenreich, 2011). Cabría añadir que a esta captación de las emociones se le suma la captación de los objetos y símbolos que las desatan; pensemos la bicicleta no solo como el símbolo verde, emancipador, político, empoderador y democratizador que –idealmente– es para el activismo, sino también como la avanzadilla de distinción estético-material de la nueva ola de *hipsterismo* y gentrificación urbana, pasando de la calzada y los centros sociales a las tiendas más *cool* y a los bares más *chic*, colgada como objeto de disputa de las nuevas guerras culturales.

Quizá un ejemplo de estas disputas se esté dando en el terreno de la *Smart City*, donde lo emocional y sensible –que puebla los discursos cicloactivistas en cuanto a sus prácticas cotidianas y a los usos políticos de la bicicleta– se intenta vaciar de subjetividad y reducir a una métrica objetiva e inteligible. Es lo que ocurre en algunas ciudades con los procesos de medición de la vida de las ciclistas mediante dispositivos de *self-tracking* o auto-registro (Tironi y Valderrama, 2016). Invitando a devenir “co-diseñadores de la ciudad” y bajo la premisa de que son los ciclistas, expuestos diariamente a/en las calles, quienes más conocen las necesidades en materia de movilidad e infraestructura ciclista, estos procesos instalan en las bicis

dichos dispositivos con el objeto de rastrear en tiempo real sus trayectos y recorridos; siguiendo sus rastros será posible mapear el territorio y tomar decisiones eficientes en pos de una *bicycle-friendly city*. Sin embargo, estos procesos de cuantificación, digitalización y dataficación del espacio urbano anulan toda condición subjetiva y performativa al reducirse a métricas y códigos algorítmicos, chips, bits y sensores miniaturizados, y al tomar a los ciclistas urbanos por agentes puramente racionales que se mueven en un espacio neutro y estático. Si bien se vende la idea de una ciudadanía participativa, por otra parte los usuarios se convierten en generadores de información de interés para gobiernos y empresas, y su voz se sustituye por sus datos.

Desde luego, el gobierno de las emociones no es una tarea simple. Sabemos que no hay fenómeno simple cuando tratamos de escudriñar la complejidad de lo humano (Morin, 2014), y tampoco el activismo escapa a esta ley³. Las emociones no responden solo a procesos fisiológicos e individuales sino que son colectivas y relacionales. Son el producto dinámico de una construcción histórica, política y sociocultural, situada y cambiante. Su carácter social las traslada así al terreno de la interpretación, la significación, la expresión y el intercambio; movilizan un vocabulario, un discurso, un repertorio de gestos y expresiones corporales; actúan como formas de comunicación, reconocimiento y afiliación comunitaria (Abad González y Flores Martos, 2010; Le Breton, 2012).

También en el trabajo de campo gobernar las emociones representa un desafío: “Lo personal es campo. La investigación se siente” (Gómez Abeledo, 2018). Emociones propias y ajenas que sobre el terreno nos hacen enfrentar “dilemas éticos” (Del Olmo, 2010), pues el campo nos afecta tanto como lo afectamos (Piñeiro y Diz, 2018). Algo aún más presente en una antropología que se dice implicada, apegada al terreno o “descalza” (Scheper Hughes, 1997), “militante” (Juris, 2008; Malo, 2004), “encarnada” y “desde una misma” (Wacquant, 2004; Esteban, 2006), o “pública” (Ferrándiz, 2013). En cualquier caso el trabajo de campo, como el activismo, se define por su carácter intersubjetivo. En mi caso, reconocido como “compañero” por ellos y ellas y abocado al estudio –entre otras cosas– de la “acción directa”, esto es, de la puesta en movimiento de las emociones y de la puesta en práctica de valores e ideas, no me quedaba más que adaptarme somáticamente y “poner el cuerpo”, sabiendo “que solo se puede pensar actuando y que solo se puede actuar pensando” (Garcés, 2018: 20). De ese modo, emocionarse resultaba clave para entender y sentir el campo, para “sentipensar” a la vez que el resto, poniendo a trabajar al mismo tiempo la cabeza y el corazón (Fals Borda, 1999; Escobar, 2016).

Poner las emociones en juego, en el campo y por escrito, supone encarar un entramado de dudas, trampas, fracasos, miedos, preguntas, desencuentros y vulnerabilidades, propias y ajenas. La vulnerabilidad, eso sí, siendo un tropo recurrente en el cicloactivismo⁴, entendida ahora como potencia (Butler, 2008; Esteban, 2016); esto es, reconocerse vulnerable como un gesto activo que no equivale a ser víctima, y la vulnerabilidad como un ejercicio interdependiente que indica que los cuerpos vulnerables pueden fortalecerse entre sí cuando se unen en alianza. Así, la implicación de los cicloactivistas en su política cotidiana, como en cualquier ejercicio etnográfico, supone repensar y reaprender su lugar en el mundo y junto a los demás:

3 Agradezco a los revisores sus sugerencias en torno a la epistemología de la complejidad de Edgar Morin.

4 “¡Desnuds ante el tráfico!”, decían en sus marchas ciclonudistas, denunciando con sus cuerpos desnudos su desprotección frente a los coches.



Estar implicado es una pérdida de control sobre lo que vemos y lo que sabemos. Contra la ficción de la seguridad, que pretende verlo y preverlo todo, la perspectiva de la implicación, inscrita en las situaciones materiales que nos constituyen realmente, no puede verlo ni saberlo todo. Actúa más allá de lo que sabe, a la vez que sabe más allá de lo que ve. (Garcés, 2010: 82)

4. La política que se confunde con la vida

Allá por el 2007, cuando Lois se inició en la Masa Crítica local, A Coruña representaba (y aún representa) “un modelo cochedependiente”, dirá Tomás –otro cicloactivista coruñés–, “una ciudad huérfana de urbanismo, diseñada con el único objetivo de no molestar a los coches” (E3). Un modelo nutrido de autovías y altas velocidades que acentúan la segmentación, aumentan las distancias, multiplican la congestión y favorecen desarrollos urbanos ghettoizados. El coche, el otro por antonomasia, hace de la ciudad “un putito infierno”, entiende Tomás: “Los coches no son sanos. Cuando voy en coche voy encapsulado. Me siento oprimido porque no soy dueño de mi movilidad”. Al referirse a los atascos, dice que le producen un dolor en el cuerpo: “¡Son horas que me duelen! Cada hora que paso en un atasco me desgarró”⁵ (E3). La alegría de la bicicleta, para él, consiste en hacer que el tiempo no duela. Ella es su aliada, no solo un vehículo sino un símbolo y artefacto político. En su discurso, se presenta como un objeto sagrado, de salvación, capaz de cambiar a la gente y a la sociedad. Es “el vehículo más humano”, dirá, por la velocidad y el ritmo que admite y despliega en la ciudad, por su proximidad relativa con el peatón, porque no contamina (tanto) ni genera ruido. Su visión, como la del resto, ensalza siempre las virtudes de la bicicleta en contraposición con el automóvil.

Para subvertir o alterar durante un rato este modelo urbano dominado por el coche, Lois y compañía se juntaban cada primer viernes de mes en la Masa Crítica, iniciada en la ciudad en 2005. “Paseo colectivo”, “encuentro”, “celebración” o “coincidencia (no) organizada” eran algunas de las etiquetas que se le daban, a veces ambiguas y contradictorias, como parte de los discursos en torno a la bici. Esta suerte de fiesta callejera y reivindicación cicloactivista, pionera en cuestiones organizativas como la descentralización, la acción directa desenfadada, el *networking*, la horizontalidad y la lucha anti-liderazgos, se inició en 1992 en San Francisco y recorre hoy las calles de cientos de ciudades de todo el mundo (Diz y Vázquez, 2012); una prueba más de cómo los movimientos viajan, se singularizan y se reterritorializan en la era global (Diz, 2016). Reunidos en hora punta, a las ocho de la tarde y frente al ayuntamiento, se echaban a rodar entre cánticos y timbres, en un paseo de duración variable y discurriendo por las calles del centro (principalmente) y los barrios, con rutas o aleatorias –trazadas por quienes se encontrasen en cabeza– o prefijadas –consensuadas días antes vía internet–, y concluyendo generalmente en la misma plaza del ayuntamiento. Todo ello sin comunicación a las autoridades, sin pedir permiso o autorización: “Si viene *la poli* no es una ‘mani’, no es una concentración... ¡Es una coincidencia!”, decían. ¿Por qué pedir permiso, preguntaban, cuando el tráfico de bicicletas ha de ser tan “normal” como el de automóviles? Cuando los coches

5 Aquí, Tomás se está refiriendo a su experiencia automovilística en la ciudad de A Coruña. Y es que las identidades cicloactivistas son identidades complejas, casi nunca puras, que han de trabajar sistemáticamente sobre sí mismas para construirse, posicionarse y narrarse como tales; como en este caso, los cicloactivistas son también peatones, usuarias del transporte público e incluso conductores, que pueden tomar el coche o la furgoneta con mayor o menor frecuencia y en ocasiones más o menos excepcionales.

atascaban la ciudad, decían con ironía, ¿alguien les requería su permiso? He ahí uno de los lemas de la Masa: “No bloqueamos el tráfico: ¡Somos tráfico!”. Frente a la “ciudad de los permisos” —entrar, usar, estar, circular, existir— (Garcés, 2010), la Masa tomaba las calles y ponía los cuerpos y la política en movimiento.

Fue a partir de la Masa cuando Lois empezó a usar la bicicleta a diario, cumpliendo con otra de las consignas del movimiento: “Usa la bici todos los días, celébralo una vez al mes”. El paseo colectivo cumplía la función de “quitamiedos”, decían, una “escuela de aprendizaje” para el ciclismo urbano. Aprendizajes múltiples: cómo moverse entre los coches y por dónde, cómo cuidarse, cómo reducir el riesgo y la peligrosidad, cómo vestirse para ir cómodamente y protegerse del mal tiempo... Con los años Lois ha cambiado, pero también su bicicleta: “[Por aquel entonces] eu ainda era un rapaz de aldea... e ir á Masa tamén me serviu para ver que igual tiña que usar outra bici, ou transformala...” (E4). Una escuela, por tanto, también de estilos, gustos, hábitos, técnicas y tácticas. La Masa era “unha táctica de estar na rúa”, decía, una manera de estar en la calle, en el espacio, o en cierto modo, de producirlo. Circular en grupo, mantener la unidad en cruces y semáforos, ocupar el centro de la calzada, desacelerar el ritmo de las calles a su paso, “hacer tapones” o “bloqueos” en las intersecciones para frenar a los coches, o crear un ambiente alegre con música y disfraces eran algunas de las tácticas usadas para reivindicar el espacio y visibilizar sus proclamas; una muestra del sentido táctico, o *tactivismo*, que envuelve a la Masa y a otros colectivos (Diz, 2018; Santamarina, 2018). Si en el día a día, enfrentados a la “jungla”, como llamaban a la ciudad-automóvil, desplegaban sus “tácticas de supervivencia”, trucos como hacerse visibles a toda costa o evitar ciertas calles a ciertas horas, la Masa —como tal— protegía a “maseras” y “maseros”. Extendía los cuidados —tan presentes en el cicloactivismo: cuidar el cuerpo, la salud, la naturaleza, la ciudad, la bici... y “tener cuidado” entre los coches— al recorrido en sí, velando por la seguridad colectiva, y aun teniendo que lidiar a veces —en su ingobernable heterogeneidad— con la irrupción competitiva y libidinal de pequeños grupos de ciclistas descritos en otro lugar como “brigadas de la testosterona” (Bruzzone, 2012).

Justamente, al hablar en clave emocional de la bicicleta, Lois —que para algunos era un idealista, lo cual le llevaba a discutir no pocas veces, pero en tono amable, con otros compañeros más pragmáticos que enfatizaban más bien el carácter utilitario del vehículo— atribuía al género una gran importancia. Su discurso y cotidianidad se ubicaban, en realidad, entre la *moción* y la *emoción*. No olvidemos que etimológicamente “emoción” (*emoção*) no es otra cosa que el “impulso” o “movimiento”; en este caso, la identidad no era sino la puesta en movimiento de un conjunto de emociones politizadas:

Unha cidade automobilizada, a velocidade alta, é unha cidade orientada a un ideal normativo da masculinidade. Unha cidade ciclable podería cambiar iso e destruír ese ideal que ten que ver cun consumo normativo de enerxía (...) Podería destruír eses desexos de transporte, esa ficción que ten que ver co liberalismo, unha ficción de autonomía, independencia e individualidade. (E4)

Siempre, al dar voz a sus pasiones, Lois y el resto establecían comparaciones con el coche, precisamente para desmarcarse y desidentificarse⁶. Al fin y al cabo, la historia

6 En este sentido, cabe indicar que sus reflexiones se refieren aquí al uso del automóvil en la ciudad, y se restringen a la movilidad urbana. En casos como el de Galicia, con gran dispersión poblacional, sería interesante analizar su uso fuera de las ciudades. A su vez, por cuestiones de espacio, se han dejado fuera las reflexiones en torno a la bicicleta eléctrica, cada vez más presente en las políticas públicas de movilidad.

de ambos vehículos se halla unida: las técnicas aplicadas en la elaboración de bicis se trasladaron a inicios del siglo XX a la producción de autos; la explosión de bicicletas trajo consigo la explosión de las carreteras y del automóvil, hasta el punto de que muchas tiendas ciclistas se convirtieron en gasolineras (Herlihy, 2004). Lo mismo ocurre con la historia de los valores y emociones ligadas a ambos medios de transporte. Así lo entiende Lois, aunque apunta una serie de diferencias:

Nos dous hai ese factor de independencia, de moverse –por exemplo respecto ao bus– sen horarios e itinerarios, de ir rápido... pero eu creo que o fondo ecolóxico da bici é moi distinto, porque a independencia que che permite o coche é falsa. Ti, nin sequera repostando, nunca pagas os custos ambientais, militares, o custo para a sanidade pública por enfermidades respiratorias, lesións en accidentes... Todo iso é a liberdade liberal, unha ficción; é invisibilizar relacións de dependencia (...) Cunha bici, o fondo ecolóxico e social é distinto. O que hai que invertir en sanidade, en asfaltado... é moito menos, e estás facendo algo máis responsable. (E4)

Con la pasión en la garganta, como decíamos al inicio, Lois expresa estas diferencias y advierte en términos históricos algo interesante: “A bici e o coche non están tan separados, e no fondo a bici, que foi o primeiro transporte de masas, preparou a *subxectividade* para o coche, para ese transporte independente e libre de horarios e itinerarios” (E4). La subjetividad, politizada a través de las emociones, aparece ligada también a procesos materiales y tecnológicos, en este caso a los usos de la bicicleta. Usos múltiples (poéticos, políticos, pragmáticos, utilitaristas, simbólicos, idealistas) y atravesados, como vemos, por variables como el género o la ecología. Así, el cicloactivismo en torno a la Masa tenía como uno de sus trasfondos la lucha ambiental y el ecologismo. Entendiendo la bici como “materialidad ordinaria”, a la vez simbólica (objeto icónico del discurso político) y práctica (objeto de uso cotidiano), esta se reconvertía en “materialidad verde” investida de moralidad (Horton, 2006). Una materialización de la política y una política de la materialidad relevantes en la producción y reproducción de identidades activistas (Diz, 2016a), que anhelaban combatir el colapso y ecodidio contemporáneos sabiendo que somos, como el planeta, seres finitos que vivimos encarnados en cuerpos vulnerables e interdependientes (Herrero, 2014).

El género, a su vez, se hacía presente en prácticas y discursos, y no solo en las palabras de Lois, quien asociaba el “cochecentrismo” de las ciudades a una “cultura da mobilidade heteropatriarcal”. Xabi, cicloactivista de la Masa y participante en el taller de auto-reparación ReCiclos, en la cuarentena y con experiencia en cooperación, mediación intercultural y medio ambiente, que solía entrar en discusión con la perspectiva más libertaria e idealista de Lois, creía también en la “feminización” que traía consigo la bicicleta –“porque está máis integrada no medio polo que pasa e ten máis facilidade para conectar co entorno” (E2)–, frente a la “virilidad” que asociaba –quizá con excesiva simplificación– al mundo del motor y la alta velocidad. No es casual, en este sentido, que en los últimos años se estén ensayando formas de imbricación entre feminismo, urbanismo y arquitectura (Novas, 2014), acondicionando lugares, dando espacio a actividades reproductivas y de cuidados, combatiendo la inseguridad y las representaciones sexistas, potenciando servicios públicos de préstamo de bicis e infraestructuras ciclistas (Anaya et al., 2012), etc. Una mirada que desvela que el urbanismo no es neutro y que nuestras ciudades han sido diseñadas desde una óptica androcentrista, centradas en las necesidades del hombre adulto, trabajador, sano y motorizado, y olvidando otros cuerpos diversos y minorizados. Una mirada que descubre cómo el espacio público es *generado*, en su doble acepción: por un lado se produce (se genera) a través de la práctica y las relaciones en él establecidas,

y por otro está atravesado por relaciones de género que son relaciones de poder, y el espacio público –en nuestra tradición– siempre se ha vinculado a la dominación masculina (Perrot, 1997).

Sin embargo, a pesar de su afán igualitario, varias brechas atravesaban el cicloactivismo. Una de ellas era el género. Olivia, pedaleante a diario y en la Masa, sentía que la calzada –asociada, creía, con el riesgo y la velocidad– seguía siendo un espacio dominado por los varones, mientras que la acera era más usada por las mujeres⁷. Entre los coches, contaba, “tengo que ser agresiva para sobrevivir y ponerme en el centro del carril, para que el coche no me adelante a 10 cm. Hay que decir [Haciendo del pedaleo un mensaje de enunciación]: ‘Por aquí tiene que poder ir cualquiera’” (E1). La bicicleta, para ella, representaba un medio de empoderamiento. Recordemos que esta ya jugó a finales del siglo XIX un papel destacado en el proceso de liberación femenina, pues le permitía a la mujer desplazarse por su cuenta, adaptando su vestuario y abriéndose a un nuevo horizonte político y geográfico. Curiosamente la Masa, pensada como “centro social en movimiento” (Lorenzi, 2010) y generadora, al igual que otros escenarios de transporte urbano que denotan la importancia de la movilidad en nuestras vidas, de una “comunidad situacional en tránsito” (Tonnelat y Kornblum, 2017), invierte una tendencia histórica. Si en el siglo XIX y principios del XX la bici constituía para feministas y socialistas una ocasión para dejar atrás la ciudad, un vehículo de expansión con que llevar más lejos sus cuerpos y mensajes (Herlihy, 2004), hoy se convierte en un artefacto con que reivindicar la “escala humana” y relocalizar la vida cotidiana; es decir, no huir de la ciudad sino reconquistarla. Así, frente a las dinámicas de externalización y urbanismo expansivo, la bicicleta se convierte en un vehículo de recentramiento y redescubrimiento de los lugares, “invirtiendo el movimiento que proyecta a las ciudades fuera de sí mismas” (Augé, 2009: 63).

Un redescubrimiento de los lugares pero también del cuerpo, o mejor, un redescubrimiento de los lugares a través del cuerpo (y viceversa). En este sentido, el cuerpo era narrado como un territorio abierto somáticamente al entorno (Csordas, 1993): “En bici estás más conectado con el entorno”, repetían, viendo la bicicleta como “una máquina de felicidad” que “te permite hacer otro juego con los lugares” (E1), subrayando el carácter lúdico y placentero que les permitía “incorporar” su ciudad, desafiando la “crisis táctil” que atraviesa al individuo contemporáneo y que lo priva del contacto con su medio ciudadano (Sennett, 1997). En contraposición, la bici se presentaba como un vehículo relacional y de percepción que estrechaba sus relaciones con el medio urbano y los otros: humo, baches, adoquines, luces y cláxones, la necesidad de ver y ser visto, la posibilidad de detenerse y saludar, la acción de moverse, tocar, rodar, sudar, oler y oír; el pedaleo como una profunda acción sensorial que redefinía su relación consigo mismos y su ciudad, pues “lo que uno puede hacer en un espacio determina su modo de sentirlo” (Hall, 1987: 72), y el empleo diferencial de cuerpos y sentidos produce sentires y necesidades diversas en cuanto al espacio. Capaces de establecer sus propias “estrategias sensoriales” (Jungnickel y Aldred, 2014) –maniobrar en los semáforos, por ejemplo, dejando atrás coches y autobuses y evitando salir ahumando tras sus tubos de escape–, generaban sus mapas sensibles de la

7 En ciudades como Sevilla, estudios recientes han demostrado que además de un uso más elevado de la bicicleta por parte de los varones –asociado con la percepción del riesgo en la ciudad–, y siendo ellas quienes más usan el transporte público y más se desplazan a pie, también varían sus recorridos a pedales: los varones tienden a desplazarse más lejos y rápido en itinerarios lineales y uniformes; ellas trazan recorridos heterogéneos, con más paradas y recurriendo más a la intermodalidad (Huerta y Gálvez, 2016).

ciudad, y a medida que practicaban y recorrían el espacio iban produciendo los sentidos del lugar y el lugar de los sentidos (Spinney, 2006).

Y producían otro ritmo urbano. La bicicleta, desplegada colectivamente en la Masa, convertía a esta en una máquina de ritmos, en tanto orquestaba un pedaleo rítmico sobre el tiempo de la calle, desacelerando la vida cotidiana. Si en el espacio producimos y reproducimos un tiempo social (Lefebvre, 2013), los cicloactivistas contestaban la velocidad y la urgencia y buscaban “calmar el tráfico” con un ritmo sosegado. Sobre ruedas, además, la conversación tranquila se veía atravesada por los ritmos del *soundsystem* transportado en algún remolque y de donde salían canciones de Queen o Yves Montand dedicadas a la bicicleta, yuxtapuestas a los cánticos canturreados en movimiento: “No contamina ni gasta gasolina”, “Yo pedaleo y no me cabreo”, “Cuido mi planeta yendo en bicicleta”, “Contra el capital, a golpe de pedal”, “No gasto un duro y tengo el culo duro”... Pero mientras se quería “calmar” la ciudad, unos decían usar la bici para “ganar tiempo”, y otros admitían que su rutina se nutría del nerviosismo y los enfrentamientos con automovilistas: “En ciudad voy en tensión –dirá Tomás–, una tensión que me da picos: me pongo frenético, luego rebajo, dependiendo de la zona. Es una dentadura, como una gráfica de picos... No es tan sosegado como caminar” (E3). Nerviosismo que Simmel (2002) relacionaba con la ciudad moderna, eléctrica y acelerada. Esta sensación, contradictoria, les permitía a algunos descargar adrenalina, hallando emoción en la tensión más que en la relajación (Jordi-Sánchez, 2016). Con todo, el cuerpo debía negociar su relación con el espacio en función del ritmo urbano mas también de los ritmos naturales: lluvia, luz, viento, calor, frío. Un cuerpo que tiene un ritmo propio, que late al compás de sus propias estaciones (infancia, juventud, vejez). Al fin y al cabo, como dice Augé (2009: 43), “montar en bici es aprender a administrar el tiempo, tanto el tiempo corto del día o de la etapa, como el tiempo largo de los años que se acumulan”.

En suma, el cuerpo estaba muy presente en su día a día, en sus prácticas y discursos. Cuerpos en tránsito que, a diferencia del coche –“aunque la automovilidad es un sistema de movilidad, el conductor solo tiene que hacer un mínimo de movimientos una vez que está atado al asiento” (Dennis y Urry, 2011: 52)– debían ponerse en movimiento para desplazarse, al tiempo que ponían (políticamente) en movimiento su identidad. Olivia, por ejemplo, entendía la bicicleta como una prótesis de su cuerpo: “Te permite ir a muchos sitios de forma directa, como si fuese una *prótesis* de ti, una prolongación, una potencia” (E1). Admitiendo tener “un vínculo emocional” con ella, Olivia ponía de manifiesto un tipo de relación (la del cuerpo y la máquina) que se hacía patente en múltiples campos y de formas diversas, por ejemplo al circular, cuando los brazos se convierten en intermitentes, o también en el campo de los cuidados: “A bici é unha máquina que require unha serie de *coidados*, igual que os *coidados* que pode requerir o corpo”, decía Xabi (E2). En gran medida, la salud del ciclistas corría pareja a la de su vehículo, que debía revisar y tener a punto para circular con seguridad en las calles. Si hace tiempo, desde la biomedicina, solía decirse que la salud requería del silencio de los órganos (Sontag, 1996), así entendían Xabi y compañía que “unha bici está ben cando non fai ruido”.

4.1. La subjetividad es un ensamblaje: cuerpos, objetos y tecnologías

Precisamente, para cuidar sus bicicletas y cuidarse por extensión a sí mismos, Lois, Xabi, Tomás y Olivia, entre otros, se reunían cada lunes en ReCiclos, un taller autogestionado de reciclaje y auto-reparación de bicis ubicado en el *Agra do Orzán*, un barrio empobrecido con la mayor población migrante de A Coruña. Nacido en 2008 en un centro social autogestionado, el taller se constituyó como proyecto alojado,

con su propia asamblea. Para Lois, que halló en la bici un eje vital incuestionable, y que hoy ha hecho de ella su medio de sustento, ReCiclos supuso una oportunidad para combinar su activismo con su aprendizaje de la mecánica bicicletera. Cada tarde de lunes, el ciclotaller funcionaba como experimento tecnosocial. En base a “mecanicar”, “trastear” o “cacharrear” –en sus propios términos–, fuera de la industria y contestándola desde los márgenes, los cicloactivistas –en su mayoría varones– producían “nuevas narrativas de la tecnología” (Furness, 2006), reclamando procesos de “democratización tecnológica” (Rosen, 2002). Al “hacer con las manos”, como decían, al intervenir materialmente en su realidad, anteponían el paradigma de la participación al paradigma clásico de la política de partidos, fundamentado en la delegación y la representación.

Con el objetivo último de “llenar la ciudad de bicicletas” y el deseo manifiesto de “darles una segunda oportunidad a los objetos” (E3), ReCiclos funcionaba como una operación colectiva de reapropiación tecnológica, ejecutada en base a *hackeos*, aperturas y ensamblajes (Diz, 2016a). Los “mecánicos”, *amateurs*, rondaban la treintena y la cuarentena –siendo Lois el más joven–, de clase media, mientras que buena parte de los “usuarios” eran gente migrante y trabajadora. Pero ese era uno de los desafíos del taller: liquidar las fronteras entre “mecánicos” y “usuarios”, superar la caridad a través del empoderamiento; he ahí que dijese “No somos una ONG” (E2), y he ahí su voluntad de superar el asistencialismo por la vía del *Do-It-Yourself*, o al menos, del *Do-It-With-Others*⁸.

Los sótanos que ocupaba el taller constituían una metáfora de la sociedad de consumo y la obsolescencia: bicicletas viejas o abandonadas antes de tiempo, olvidadas en trasteros o arrojadas a la lluvia y al frío; piezas recogidas de tiendas, esquinas y contenedores. Objetos tirados, recuperados y reparados. “Esos objetos hacen que actuemos. ¡Nos modifican!” (E3). En cierto modo, la subjetividad activista se entretejía también a través de objetos y tecnologías, dando pie a identidades atravesadas por la tecnosocialidad y la tecnopolítica, pues reconocían la intergenerancia entre humanos y máquinas (Latour 2008), e insistían en politizar las cosas y en llenar de cosas la política (y la ciudad). Al igual que ocurría con ciertas resistencias articuladas en torno a los dispositivos de *self-tracking* –comentados antes al hablar de la *Smart City* y de su captura de las subjetividades por medio de la dataficación de lo urbano–, en ReCiclos se constituían “ensamblajes tecnológicos de resistencia” (Tironi y Valderrama, 2016) que desafiaban la economía de mercado y la lógica del consumo y del saber experto de la industria bicicletera, mientras inscribían en las bicis reensambladas un arco de afectos, deseos y emociones.

Para Lois, la reapropiación tecnológica orquestada en ReCiclos funcionaba como *hackeo*, esto es, como apertura. Primero, Lois se pasaba horas en el taller, frente a un ordenador con *software* libre, rastreando webs e “infos”, leyendo, traduciendo y compartiendo textos y tutoriales de reciclaje y soldadura de *cargo-bikes* (bicis de carga) y *tall-bikes* (bicis altas), o dejando “entradas” y “posts” en el foro virtual de las Masas Críticas gallegas. Pero además, Lois hablaba del hackeo para referirse a su voluntad de abrir y malear la tecnología: hacerla accesible en el marco de un activismo tecnosocial basado en la construcción colectiva de saberes, el código abierto y la

8 Una voluntad que, aunque con un éxito considerable y prolongado en su duración, chocaba a veces contra la realidad y sus contratiempos, y contra toda una lógica asistencial que podía provocar escenarios morales de caridad y situaciones de comodidad entre ciertos usuarios, que podían percibir como un engorro el tener que remangarse, dar tiempo y mancharse de grasa. Para un análisis más detallado: Diz, 2016; Diz, 2016a.

circulación libre de la información. En este sentido, Lois entendía el ciclotaler como un lugar de aprendizaje e intercambio:

Por un lado está a parte divulgativa, a promoción da bici como medio de transporte. Ensinarlle á xente a facerse as súas cousas e aprender nós mesmos a reparar, como algo estratéxico e importante, porque aumenta a confianza da xente (...) Por outro lado a bici é unha tecnoloxía fácil de abrir e modificar, facilmente prototipable. Fácil de apropiar, relativamente accesible. A nivel de usuario, de que este saiba facer operacións básicas e as desfrute, e atope pracer... a bici é a tecnoloxía perfecta para iso (...) É prototipable a nivel técnico –facer unha bici de carga, por exemplo–, e ao mesmo tempo tamén é fácil prototipar un espazo cunha bicicleta: facer un tapón, cortar o tráfico, abrir a cidade... (E4)

“Ensamblar”, “hackear”, “abrir” o “prototipar” la tecnología tenía para él un sentido práctico y material, pero también otro simbólico, político y emocional. Si en ReCiclos se reparaban viejas piezas y se reensamblaban en nuevas bicis que salían rodando del taller, la Masa Crítica actuaba para él como una acción de *hackeo* urbano, pues esa apertura y búsqueda de la accesibilidad se trasladaban del taller a la calle. Sus razonamientos y conceptos dejaban entrever un dominio técnico de la mecánica y del lenguaje. Lois leía y escribía, compartía textos, videos y reflexiones; nos recordaba que nuestros terrenos de investigación son “sitios del conocimiento” y que los movimientos sociales son “productores de saberes” (Casas-Cortés, 2005). Saberes que se entremezclan con los nuestros, que a menudo los superan y que sin duda los amplían. Implicarse en el terreno supone aceptar los límites de nuestro saber; he ahí que Lois y yo no solo compartiésemos tiempo, dudas, acciones y palabras, sino que también llegásemos a escribir juntos⁹.

En ReCiclos, sonidos y olores se presentaban por doquier. El silbido de la rueda, el clic-clac y el golpeteo de herramientas se yuxtaponían al olor a grasa, caucho y goma, mientras cruzaban el aire los acentos gallego, cubano, peruano, senegalés o dominicano, recordándonos que la vida social –y la etnografía!– también sabe, sueña, huele y siente (Stoller, 1989). Los juegos de reciclaje, reapropiación y reensamblaje ponían de manifiesto el carácter flexible y multidimensional de la bicicleta; cada “proyecto de bici” iniciado –“hacerse una bici por piezas”, decían– recordaba cómo la gente performa las bicis y cómo estas performan a la gente (Vivanco, 2013), siendo la identidad que resulta de su uso una identidad profundamente performativa. Tallas, gustos, diseños o “tuneos”, y la necesidad, el deseo y la subjetividad de cada uno jugaban su papel en la singularización del vehículo. Un proceso íntimo que culminaba a veces con el “bautizo” o dación de nombres: para unos la bici era su “burra”, “bus” o “caballo”, para otros “Libertad” o “Rocinante”. Además, explícitamente y por deseo de los cicloactivistas, las bicicletas se convertían en mensajes rodantes al añadirle en sus cuadros una pegatina de “un coche menos” y una bicimatricula con el lema *No Oil*. Así se performaban singulares dinámicas intersubjetivas, producto del encuentro de lo humano y lo tecnológico (entendido como extensión del primero) y que denotaban que lo social es vivido intersubjetivamente e incluye objetos, ideas y palabras imbuidas de consciencia y deseos (Jackson, 2002).

9 Los límites de mi propio saber, en este caso, se hacían patentes dada mi poca habilidad para la mecánica. Pero cabe indicar, además, que los saberes del taller tampoco circulaban en plena horizontalidad, sino que también organizaban las diferencias internas, marcaban distinciones y jerarquizaban a los ciclo-mecánicos. Nada nuevo, por otra parte, y bien indagado por Aldred (2013), quien menciona cómo se estructuran y jerarquizan los saberes mecánicos entre los ciclistas urbanos; de los apaños más ingeniosos y técnicos hasta saber reparar un pinchazo, algo fundamental y casi una condición de “supervivencia” en ciertos casos.

El taller, decía, sonaba con acentos varios. Una rica multivocalidad lo recorría. Los cables de freno eran “culebras” para los cubanos; la cubierta era la “coraza” para los mexicanos; la cesta era el “canasto” para los dominicanos; “espiga” en lugar de tija, “chicharra” para la piñonera, “tripa” para la cámara o los rieles del sillín, la “cebolla”. Los cicloactivistas, además, intercambiaban una semántica mecanizada, pues la bicicleta vehiculaba cantidad de temas: ya hablasen de salud, movilidad o medio ambiente, esta hacía girar casi cualquier acto de habla. Y sin embargo, al salir a la calle, los usos cambiaban. Además de la brecha de género, ya indicada y reconocida por Olivia, una de las pocas mujeres del taller, otras se abrían. Una de ellas la encarnaban migrantes como Primo, un joven de Santo Domingo que trabajaba cuidando a un señor mayor. O Edgar y José, dos peruanos que necesitaban la bicicleta para desplazarse a primera hora hasta los muelles, donde trabajaban como estibadores. Ellos pedaleaban por necesidad, no por activismo. No iban a la Masa, ni tampoco tomaban en préstamo las bicicletas públicas instaladas por el ayuntamiento a través del servicio “Bicicoruña”. “Por necesidad”, decía Primo: “Si tengo que ir al súper o al trabajo o ir a hacer una diligencia a cualquier sitio, o para ir a comer a la Cocina [Económica]”¹⁰. Sus itinerarios y mapas urbanos, conectando sus barrios humildes y masificados con su lugar de trabajo, apenas guardaban relación con los de muchos cicloactivistas, unidos en la Masa Crítica para visibilizarse, lanzar proclamas y recorrer (principalmente) el centro urbano. Ellos, en cambio, hallaban en la bici un vehículo económico y accesible, recordándonos que la movilidad puede volverse una condición de supervivencia en la ciudad y que la pobreza no solo tiene que ver con la carencia sino con la agencia, pudiendo ser medida en relación con el acceso a la movilidad, distribuido desigualmente entre la población (Graham y Marvin, 2001).

Primo, Edgar y José formaban parte de una flota de “ciclistas invisibles” (Koeppel, 2006) a menudo omitidos en el discurso activista; con papeles, sabían lo que era ser identificados por la policía. Pero había otros migrantes irregularizados, como Mousa, un joven senegalés, que volvían a ReCiclos a devolver su bici por miedo a correr igual suerte. Sus usos de la bicicleta se diferenciaban de los de Lois y compañía. Si la visibilidad es central en el cicloactivismo, un asunto pragmático –de supervivencia entre los coches– y político –de visibilización del discurso y sus proclamas–, lo mismo podríamos decir de la invisibilidad de estos cuerpos migrantes. Mientras unos ocupaban el centro de la calle y de la ciudad para visibilizar sus emociones, otros se movían esquivando y eludiendo barreras, desplegando una serie de tácticas y artimañas (giros, maniobras, ocultamientos) con los que eludir las calles principales y los controles policiales, franqueando las “fronteras internas” que recorren nuestras ciudades (Ávila y Malo, 2007). Para ellos, la invisibilidad era un ejercicio activo y creativo que autoproducían como máscara protectora.

5. Identidades en movimiento

Al hablar de Lois y los cicloactivistas cabe decir que su identidad acogía un carácter dinámico, flexible y performativo, y podía ser interpretada –decía– como la puesta en movimiento de un conjunto de emociones politizadas. Para ellos la bicicleta no era solo un medio de transporte, sino que estructuraba a su alrededor una forma de vida, y era una vida que cobraba sentido en movimiento. En el taller, en una pizarra, a veces leías: “*Non damos bicicletas, damos movilidad*”. La movilidad era entendida

¹⁰ Comedor social coruñés, muy concurrido durante los años de crisis.



como un *habitar móvil*, una manera de vivir la ciudad que la pensaba en tanto podía ser agenciada y recorrida. De este modo, la movilidad se convertía en una categoría central y en un vector identitario fundamental, y sus reflexiones en torno al derecho a la ciudad pasaban siempre, en primera instancia, por reclamar el derecho a la movilidad. Si hoy, en tantos ámbitos de nuestra sociedad globalizada, nos vemos abocados a un paisaje diverso de “vidas móviles” (Urry, 2007), este paradigma de la movilidad –también a escala urbana– se vuelve central en los procesos de definición y redefinición de la identidad contemporánea.

También, la movilidad atraviesa nuestras etnografías y las maneras de enfrentarnos a ellas. En este caso debía emprender una etnografía ambulatória, pedaleando en las calles, aprehendiendo la ciudad desde el cuerpo. Al hacerlo, compartiendo rutinas en el asfalto, entendí que este giro de la movilidad iba más allá del “tráfico” y el “transporte” (Ortega Botella y Martínez-Royo, 2016). No debía entenderse como una mera suma de desplazamientos (del punto A al punto B) sino como una forma de vida a través de la cual crear relaciones. Los procesos íntimos descritos, las formas en que Lois u Olivia vivían sus recorridos y narraban emocionalmente su relación con su cuerpo y entorno, manifiestan cómo se generan y perciben estas relaciones entre los lugares que atraviesan o en los que se detienen, dotándolos de sentido y relacionándolos con su experiencia sensible y somática de la ciudad. Así, la movilidad crea relaciones y el movimiento crea lugares (Amar, 2011), y la bicicleta manifiesta cómo el modo en que nos movemos refleja y genera problemas políticos y sociales, haciendo y rehaciendo nuestras subjetividades.

Subjetividades atravesadas dinámicamente por el paradigma de la movilidad, que en clave urbana y en el ámbito de la bicicleta ha sido estudiado recientemente en el contexto de la antropología española (Hernández, 2016; Lorenzi y Ortega Botella, 2016), gracias al incremento en el país del número de bicicletas durante los diez últimos años y al aumento de las políticas públicas de movilidad a partir de la crisis (Jordi-Sánchez, 2018). Una movilidad que permea algunas de las expresiones más innovadoras de los últimos años, por ejemplo las relacionadas con el activismo de la diversidad funcional que emergió con fuerza –principalmente en Madrid y Barcelona– a raíz del 15M en 2011, y que reclama que una ciudad abierta a la diversidad ha de ser una ciudad diseñada para cuerpos diversos, ejerciendo práctica y discursivamente una triple politización: de los cuerpos, de los espacios y del diseño urbano (Sánchez-Criado, 2017). Un ejercicio, este último, que nos vale para incorporar a nuestra discusión una nueva brecha; a las ya indicadas del género y la etnia cabría sumar la edad –ReCiclos y la Masa reunían fundamentalmente a gente joven– y la salud, pues aunque fuesen en gran medida “vulnerables” se trataba, casi siempre, de cuerpos pensados, sentidos y narrados como cuerpos sanos.

La salud y los cuerpos, claro está, es un tema que merecería un desarrollo mayor que el que aquí se le puede dar. No obstante, vale subrayar varias cuestiones. La primera es la importancia que en el discurso cicloactivista acoge una suerte de economía moral de la bicicleta, pues esta es pensada –a menudo con excesiva confianza, como ya se ha dicho– como “buena”, “mejor”, “humana”, “civilizada”, y por supuesto “sana” y “saludable”; o mejor, más sana y saludable que los coches. “Los coches no son sanos”, decía Tomás, y en esta metonimia condensaba buena parte de esta economía moral. Pero además, de entre otras contradicciones –inherentes, como es obvio, a todas las maneras de vivir–, mis informantes renegaban de la etiqueta del “deporte” al tiempo que se adherían a la etiqueta de lo “saludable”: se ejercitaban, se ponían en movimiento, pero no hacían deporte; pedaleaban

(también) para estar sanos y hacer más saludable el entorno urbano. Al tiempo que el ejercicio físico actuaba como un diacrítico que reforzaba el valor de unos ciclistas sobre otros –por ejemplo sobre quienes usaban bicicletas eléctricas, con la excepción de la gente mayor a la que se le presuponía una peor condición física–, el deporte era negado pues se entendía que anulaba los valores políticos de su práctica. Curioso juego discursivo, en todo caso, en una época en que cada vez más médicos deciden “recetar bicicletas” para promover una ciudadanía sana (Jordi-Sánchez, 2016).

De un modo u otro, los cuerpos tenían gran importancia a la hora de pensar las identidades cicloactivistas, esencialmente antagonistas –respecto al coche y a la industria petrolera, por ejemplo– pero complejas e imposibles de reducir a la unidad (Cox, 2015). Identidades performadas públicamente, somáticamente y en movimiento, al ritmo del pedaleo, y que albergaban las mismas paradojas que la bicicleta brindaba en su discusión pública. Por ejemplo, el ciclismo urbano era visto y narrado simultáneamente –por agentes varios: políticos, vecinos, activistas, médicos, periodistas, etc. – como “peligroso” y “saludable” (Aldred, 2013). Al mismo tiempo, frente al vaciamiento emocional que la urgencia contemporánea ejerce en las calles de nuestras ciudades, el uso sociopolítico y moralizado de la bici (“lo mejor”, “lo bueno”, “lo más humano”, “lo más civilizado”) parecía ofrecer un cierto “descontrol emocional” (Jordi-Sánchez, 2016), o si se quiere, una liberación de las emociones en público. Asimismo, esta autopercepción liberadora iba de la mano, en realidad, no solo del placer y la alegría sino también –en clave foucaultiana– de un “cuidado de sí” que exigía un abanico de renunciaciones y un considerable autocontrol disciplinario. Todas estas cuestiones se jugaban en público, en la acera o en la calzada, y convertían al “cicloactivista” –en clave goffmaniana– en una suerte de personaje dentro de una obra urbana en constante montaje, despliegue y representación. Porque la calle no era solo un lugar de paso, sino el escenario donde se fraguaban emociones, políticas e identidades varias. En este sentido, huelga decir que las identidades de nuestros protagonistas emergían en interacción y tenían –como todas– un carácter relacional, dependientes del medio, de la ley, del Estado, y de todos los personajes de la vía pública.

En cualquier caso, la identidad se iba haciendo sobre la marcha, y los cuerpos –frágiles y vulnerables en la calzada– eran cuerpos en transición, en su doble sentido: estaban en tránsito, recorriendo la ciudad a pedales, en un sentido ritual y de paso; y se hacían y redefinían a diario, como territorios no acabados sino en construcción, buscando el paso a otra relación con el entorno y consigo mismos. Al igual que los “proyectos de bici” iniciados y ensamblados en ReCiclos, el cuerpo y la identidad cicloactivista se iban haciendo poco a poco, repensando su relación con la comunidad. Y eran, en gran medida, *cuerpos flexibles*: pasaban de la acera a la calzada y viceversa, transformando su condición; se saltaban cuando les convenía semáforos y normas de circulación; esquivaban atascos haciendo zigzag entre automóviles; echaban el pie a tierra para charlar y se volvían peatones; cargaban la bici para subirla al bus o a sus casas, plegándola si era plegable, metiéndola en el ascensor o subiéndola al balcón. Una flexibilidad ligada también a la multitud de ordenanzas municipales que la regulan –a menudo con escaso éxito– y que cambian de ciudad en ciudad, otorgándole ese carácter ambiguo y liminal, a menudo

problemático, entre peatones y automovilistas¹¹; y una flexibilidad que atraviesa sus identidades y discursos, autodenominándose “ciclousuarios”, “cicloactivistas”, “ciclistas urbanos”, “biciclistas” o “cicloturistas” según las circunstancias¹².

Porque la flexibilidad es hoy un tropo fundamental, una categoría inherente a la vida y la subjetividad contemporáneas. Al menos desde los años 70 y coincidiendo con el paso del fordismo al postfordismo, esta se ha extendido al todo social (Martin, 1994): trabajos, mercados, horarios, salarios, la producción, el consumo, la economía y los regímenes de control, el gobierno y hasta el amor y las relaciones íntimas se ven atravesadas por la flexibilidad. Los activistas le atribuyen a la bici un carácter flexible y positivo. Cada vez más, ante la tragedia, las ciudades devastadas e incomunicadas hallan en la bici un vehículo ágil y flexible con el que sortear las desconexiones, reconectar sus barrios y esquivar el desastre, como lo ha hecho recientemente el colectivo Bicitekas tras el terremoto en Ciudad de México en 2017, conectando entre sí a las víctimas y llevando de un lado a otro víveres y mensajes. Pero la flexibilidad también tiene un reverso en el mundo de la bicicleta, y oculta a menudo –eufemísticamente– procesos de explotación laboral, como los que atraviesan a las nuevas empresas de la economía “colaborativa” (Deliveroo, Glovo), que hallan en la bici un medio ideal para el reparto y la mensajería.

Precisamente, en este sentido, Lois apunta: “O precariado é algo máis que gañar pouco... ten que ver coa *flexibilidade*” (E4). Vidas flexibles cruzadas por la precariedad. En su caso, mientras adquiría destreza como mecánico en ReCiclos, Lois comenzó a trabajar como ciclomensajero en cooperativas de consumo local y responsable. Empero, en su biografía, él remarca un episodio especial, un “punto de inflexión”: el *Cyclocamp*, un festival internacional de la bicicleta autogestionado y celebrado en Ottensheim, Austria, en el verano de 2011. Participando semanas antes en el 15M coruñés, sacando el taller a la calle y celebrando el final de la Masa en la acampada, Lois decidió desplazarse a este festival en el que convergían más de 30 proyectos cicloactivistas –mayormente europeos– y donde se sucedían talleres de construcción, cursos de soldadura, asambleas y presentaciones varias. Allí reunidas, las identidades de estos colectivos eran puestas literalmente en movimiento, probando que el activismo contemporáneo funciona como un conjunto de culturas políticas viajeras que se movilizan y entremezclan por doquier.

Aquel encuentro fue determinante para Lois, quien se volcó en las sesiones de soldadura y construcción de *cargo-bikes*. “O que me cambiou foi ver a parte profesional, ver que había xente que se adicaba a iso” (E4). Este descubrimiento fue clave para

11 Era justamente este carácter problemático el que hacía que los cicloactivistas también se convirtiesen en foco de críticas entre automovilistas y peatones. Funcionando muchas veces a través de prejuicios más o menos justificados –que si desconocen las normas de circulación, que si se comportan egoístamente en la vía pública, que si son irresponsables en cuanto a su seguridad y a la del resto, que si son unos aprovechados que usan la calzada sin haber pasado un examen y sin poseer un carnet, un seguro, etc.–, estas críticas producían y reproducían sobre el cuerpo y la figura del ciclista urbano un estigma íntimamente ligado a su identidad (Aldred, 2013), que lo convierte no pocas veces –y a pesar de las políticas públicas puestas en marcha para favorecer al uso de la bici en la ciudad– en un sujeto polémico (o de la polémica), alterizado y culpabilizado, que representa su papel mientras cruza pedaleando la ciudad-escenario.

12 Estas categorías se alternan y recombinan según los usos e intenciones que tengan asociadas. Por ejemplo, alguien que usa la bici a diario, un “ciclousuario”, se vuelve “cicloactivista” una vez que politiza conscientemente su pedaleo entre los coches y hace suyas prácticas y discursos del movimiento; pero a la vez, él o ella puede salir los fines de semana en rutas de paseo con alforjas, por el campo, deviniendo “cicloturista”. Rara vez, eso sí, solía emplearse la categoría “ciclista”, asociada al deporte y la publicidad.

él y lo llevaría más adelante a abrir su propio taller. De vuelta en Coruña y bajo el efecto del *Cyclocamp*, Lois se sumergió en el llamado “ciclismo mutante”, una mecánica experimental hecha de mezclas e hibridaciones. Tal y como él lo describía en su blog, “o ciclismo mutante combina a reconfiguración dos deseños de bicicleta máis convencionais coa alteración da sintaxe da mobilidade”. Es decir, la movilidad entendida como sintaxis y el ciclismo mutante como una alteración del lenguaje: una expresión *otra* de la movilidad urbana. En este contexto son dos los objetos predilectos de experimentación ciclomecánica: la *cargo-bike* o “bici de carga”, ideal para la ciclomensajería, y la *tall-bike* o “bici alta”, autoconstruida al soldar en vertical dos cuadros de bici reciclados, y que funciona según Lois como “desafío simbólico”, tal y como insinuaba en su blog: “Expresa tanto o desexo de erosionar as xerarquías do tráfico como (a tese situacionista) de pasar da circulación entendida como traballo engadido [añadido] á circulación entendida como pracer”.

Sumergido a su regreso de Austria en esta mecánica experimental, Lois comenzó a diseñar y construir bicicletas altas y de carga. Pudo compartir su pasión en el *Hackmeeting* de 2011, un encuentro internacional de *hacktivistas* (hackers + activistas) celebrado en un centro social okupado coruñés y ligado a las lógicas de reapropiación tecnológica, ensamblaje, reciclaje, prototipado y código abierto ensayadas en ReCiclos. Aquel encuentro fue especial y cerró un ciclo. Fue un momento de “confirmación” –de sus pasiones y de su apuesta por la bici como forma de vida (y como modo de ganarse la vida)– y de “reconciliación”, con el trabajo y con su padre, aquel hombre cuyo taller de coches inundaba sus relatos de infancia y que, por alguna razón, se unió al *Hackmeeting*:

Foi como unha reconciliación. Meu pai currou un montón e me ensinou moitas cousas (...) Un tipo conservador, de dereitas; supoño que aquilo lle abriría un pouco a mente [Risas]. De pronto alí, entre xente chegada de moitos lugares e que manexaba unhas ferramentas que lle eran familiares... Penso que lle gustou, e igual mudou a imaxe que podía ter dos centros sociais. (E4)

En sus palabras se entremezclan emoción, política e identidad, un ensamblaje subjetivo que no solo denota la movilización de una “economía política de las emociones” (Scheper-Hughes, 1997), sino que demuestra cómo la construcción social del activismo se produce intersubjetivamente al calor –cuanto menos– de tres “economías”: morales, libidinales y políticas (García López, 2018). Como hemos visto, la circulación y puesta en movimiento de emociones y sentimientos morales discurren a la par que el intercambio y producción de significados y valores políticos, mediado por la movilización del cuerpo y sus pasiones.

Estas prácticas llevaban a repensar –decía Lois– las maneras de vivir. Maneras enredadas intrínsecamente en sus propias contradicciones. En su caso, su vida se vertebraba en torno a esta filosofía bicicletera, que él llamaba “velosofía”. Una filosofía de vida en torno a las dos ruedas que entendía el pedalear como práctica “ecosófica” (Guattari, 1990); es decir, una práctica que articulaba tres registros ecológicos distintos: el medio ambiente, las relaciones sociales y la subjetividad. O como decía Lois, de nuevo en su blog: “Confrontar o ecoloxismo de expertos cunha transformación cultural sobre un fondo ecolóxico”. Con esta voluntad, la bicicleta funcionaba más que como un medio de transporte: era el artefacto (emocional, político, moral, identitario y simbólico) en torno al que giraban las relaciones que podían conducir a otras maneras de vivir.

Por ello, desarrollando la idea de “ecosofía”, Lois describía en el ciberespacio la Masa Crítica como una “máquina ecosófica”: “Un movimiento ecoloxista que opera



no ámbito cultural, psicológico, urbano... na producción de *artes de vida* distintos". Artes de vida, o maneras de vivir, ensayadas en múltiples frentes por el cicloactivismo: "La ecología social consistirá en desarrollar prácticas específicas que tiendan a modificar y reinventar formas de ser en el seno de la pareja, de la familia, del contexto urbano, del trabajo, etc." (Guattari, 1990: 20). Por esta razón, como hemos visto, el cicloactivismo se enreda en multitud de temas: una ecología ambiental pero también moral, relacional, social, política y sentimental; una práctica en que cada nodo es interdependiente, a sabiendas de que el capitalismo contemporáneo tiende a descentrar sus núcleos de poder "de las estructuras de producción de bienes y servicios hacia las estructuras productoras de signos, sintaxis y subjetividad" (Guattari, 1990: 42), por ejemplo disputando el gobierno de las emociones a través de la publicidad o los medios de comunicación. He ahí que la velosofía y el cicloactivismo no separen la bicicleta de cuestiones varias como el género, la tecnología, el urbanismo, el medio ambiente o la economía. Una propuesta rebelde y creativa que no olvida que el capitalismo se ha desterritorializado, "en extensión, al extender su empresa al conjunto de la vida social, económica y cultural del planeta, y en 'intensión', al infiltrarse en los estratos subjetivos más inconscientes" (Guattari, 1990: 46).

6. Conclusiones

Al inicio, descubriendo a Lois, decía que hablaba siempre en un tono suave... pero con la pasión en la garganta. En esa oscilación, ligera y sutil, se condensa el simbolismo de un objeto, la bicicleta, flexible y maleable a nivel tecnológico pero también cultural e interpretativo. En función de quién mire (y desde dónde) la bici representará el mayor avance o atraso, será un símbolo de pobreza o hiperdesarrollo, de libertad o dependencia; la imagen del pasado o del futuro, un vehículo para ir más lento o para "ganar tiempo" en la ciudad, un medio para "calmar" el tráfico o para hallar placer en la tensión y adrenalina de la hora punta; un transporte que te obliga a "estar activo" o una forma más "cómoda" de llegar a los sitios, una bandera verde o una excusa para incordiar en las aceras, una cuestión política o una materialidad indispensable para la supervivencia en la ciudad.

Pensar las subjetividades desde la ambigüedad de un objeto como la bicicleta implica repensar las fronteras de la subjetividad, sin dejar de visibilizar las quiebras y brechas, las paradojas y contradicciones, los contagios, límites y combinaciones. Así es, como decíamos, que las subjetividades políticas debieran hoy entenderse como un conglomerado de territorios vivenciales y experienciales que se expanden y repliegan sin cesar; territorios frágiles, mestizos y dinámicos, abiertos y nunca perfilados del todo, cuyas fronteras son porosas y viven en un continuo estado de negociación. Las subjetividades políticas del activismo contemporáneo se enredan por doquier, alimentándose de su diversidad y cruzando sin cesar temas, deseos e intereses varios, presentados y representados en una conjunción interrelacional de emociones, política e identidades en movimiento. Es por ello que el pensamiento (¡y el sentimiento!) del activista es un pensamiento relacional (Ingold, 2008), situado y vinculado estrechamente a su entorno, modulado a través de la experiencia; y por supuesto complejo, porque no parte de la disyunción del objeto y su medio, ni del sujeto y el objeto (Morin, 2014).

Como hemos visto, las subjetividades pueden entenderse como ensamblajes, como el (des)encuentro de agencias y cuestiones múltiples: objetos, personas, materias, cuerpos, emociones, historias, paisajes, ambientes, tecnologías... Por ello debiéramos, al menos en el caso del cicloactivismo, esforzarnos en repensar las

subjetividades como intersubjetividades, ejercicios interdependientes de acción, rebeldía y movimiento. Así es que en el ejercicio cotidiano y aparentemente banal de montar en bicicleta, Lois y compañía disponen, encarnan y despliegan un conjunto de materialidades y temporalidades (o ritmos) de lo político, no exentas de fricciones, desavenencias y contradicciones. Es a este carácter contradictorio y disputado de las emociones y los objetos al que hemos atendido en primer lugar, mostrándonos cautos ante el reverso neoliberal de las emociones pero reclamando su papel en la política y la etnografía.

Hablar de una política que se confunde con la vida supone pensar el activismo como politización (o vivencia táctica) de lo cotidiano. Existen capas de lo político, yuxtaposiciones, láminas, y el activismo habita los intersticios donde estas hibridan, generando sus propias capas (contra)institucionales, sus rituales y otros lugares de lo político (Diz, 2017). Prácticas y emociones que dan forma, en movimiento, a identidades más o menos frágiles, duraderas y técnicas, pero que van perfilando a diario –frente al paisaje neoliberal de vidas capturadas– otras maneras de hacer (en) el mundo. Otras maneras de vivir que nos invitan, desde las pequeñas cosas, a vivirmos de otro modo.

7. Bibliografía

- Abad González, L. & Flores Martos, J.A. (Dir.). (2010). *Emociones y sentimientos*. Cuenca: Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha.
- Aldred, R. (2013). Incompetent or Too Competent? Negotiating Everyday Cycling Identities in a Motor Dominated Society, *Mobilities* 8(2), 252-271. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.696342>.
- Alonso, L. & Fernández, C. (2013). *Los discursos del presente*. Madrid: Siglo XXI.
- Amar, G. (2011). *Homo Mobilis*. Buenos Aires: La Crucija.
- Anaya, E., Castro, A. & Corominas, X. (2012). *Balance general de la bicicleta pública en España*. Fundación ECA: Bureau Veritas.
- Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa.
- Ávila, D. & Malo, M. (2007). ¿Quién puede habitar la ciudad? En Observatorio Metropolitano (Eds.), *Madrid: ¿la suma de todos?* (p. 505-632). Madrid: Traficantes de Sueños.
- Baudrillard, J. (2012). *La sociedad de consumo*. Madrid: Siglo XXI.
- Berger, P. & Luckman, T. (1968). *La construcción social de la realidad*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Biehl, J., Good, B. & Kleinman, A. (Eds.). (2007). *Subjectivity*. Berkeley: University of California Press.
- Bifo, F. (2007). *Generación Post-Alfa*. Buenos Aires: Tinta Limón.
- Bruzzone, M. (2012). Putting the 'Critical' in Critical Mass. En C. Carlsson, L. Elliot & A. Camarena (Eds.). *Shift happens!* (p. 131-139). San Francisco: Full Enjoyment Books.
- Butler, J. (2008). *Vulnerabilitat, supervivencia*. Barcelona: CCCB.
- Casas-Cortés, M. (2005). Reclamando conocimientos: Movimientos sociales y la producción de saberes, *Latin American Studies Association Forum* 36(1), 14-17.
- Certeau, M. (1999). *La invención de lo cotidiano*. México D.F.: Universidad Iberoamericana.



- Cox, P. (Ed.). (2015). *Cycling Cultures*. Chester: University of Chester Press.
- Csordas, T. (1993). Somatic modes of attention, *Cultural Anthropology* 8(2), 135-156. DOI: <https://doi.org/10.1525/can.1993.8.2.02a00010>.
- Das, V. & Poole, D. (Eds.). (2004). *Anthropology in the Margins of the State*. Santa Fe: School of American Research.
- Deleuze, G. & Guattari, F. (2004). *Mil mesetas*. Valencia: Pre-Textos.
- Del Olmo, M. (Ed.). (2010). *Dilemas éticos en antropología*. Madrid: Trotta.
- Dennis, K. & Urry, J. (2011). *Un mundo sin coches*. Barcelona: Península.
- Diz, C. (2016). Políticas y tácticas del cuerpo: retablos de la ciudad activista (Tesis doctoral). Universidade da Coruña, A Coruña. Recuperado de: <https://ruc.udc.es/dspace/handle/2183/16405>.
- Diz, C. (2016a). Objetos tirados, objetos sagrados. Reapropiación tecnológica de la bicicleta, *Revista de Antropología Experimental* (16), 147-165. DOI: <http://dx.doi.org/10.17561/rae.v0i16.3022>.
- Diz, C. (2017). Los otros lugares de la política. Activismo, centros sociales y democracia. En R. Jiménez, W. Gadea & D. Allen-Perkins (Eds.), *Hacia una (re) conceptualización de la democracia contemporánea* (p. 143-159). Sevilla: Fénix Editora.
- Diz, C. (2018). Tácticas del cuerpo: activismo y resistencia en la ciudad en crisis, *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares* 73(1), 127-152. DOI: <https://doi.org/10.3989/rntp.2018.01.005>.
- Diz, C. & Vázquez, M. (2012). San Francisco in A Coruña: Critical Mass as a Prototype of Global Action. En C. Carlsson, L. Elliot & A. Camarena (Eds.), *A Shift Happens! Critical Mass at 20* (p. 101-117). San Francisco: Full Enjoyment Books.
- Diz, C. & Piñeiro Aguiar, E. (2018). Ficciones de naturaleza: científicos, indios y activistas, *Tabula Rasa* 29, 203-228. DOI: <https://doi.org/10.25058/20112742.n29.10>.
- Ehrenreich, B. (2009). *Smile or Die*. London: Grant.
- Escobar, A. (2016). Sentipensar con la tierra: las luchas territoriales y la dimensión ontológica de las epistemologías del Sur, *AIBR* 11(1), 11-32. DOI: <https://doi.org/10.11156/aibr.110102>.
- Esteban, M. L. (2004). Antropología encarnada, *Papeles del CEIC* (12), 1-21.
- Esteban, M. L. (2016). La reformulación de la política, el activismo y la etnografía. Esbozo de una antropología somática y vulnerable, *Ankulegi* (19), 75-93.
- Fals Borda, O. (1999). Orígenes universales y retos actuales de la IAP, *Análisis Político* (38), 71-88.
- Ferrándiz, F. (2013). Rapid Response Ethnographies in Turbulent Times. *Anthropology Today* 29(6), 18-22. DOI: <https://doi.org/10.1111/1467-8322.12073>.
- Fischer, M. (2007). To Live with What World Otherwise Be Unendurable. Return (s) to Subjectivities. En J. Biehl, B. Good & A. Kleinman (Eds.), *Subjectivity* (p. 423-447). Berkeley: University of California Press.
- Flam, H. & King, D. (Eds.). (2005). *Emotions and Social Movements*. London: Routledge.

- Furness, Z. (2006). *'Put the Fun Between your Legs'* (Tesis doctoral). University of Pittsburgh, Pennsylvania.
- Garcés, M. (2010). Geometría del des/afecto, *Metrópolis* (79), 80-82.
- Garcés, M. (2018). *Ciudad Princesa*. Barcelona: Galaxia Gutenberg.
- García López, E. (2018). La construcción social del activismo, *Pensamiento al margen* 8, 134-160.
- Gómez Abeledo, G. (Julio, 2018). "Diglosia convivencial", geometría y utilidad de un concepto. En 56º Congreso internacional de Americanistas, *Identidades, subjetividades y subalternidades para el Siglo XXI*, Salamanca.
- Gould, D. B. (2009). *Moving politics*. Chicago: University of Chicago Press.
- Graham, S. & Marvin, S. (2001). *Splintering Urbanism*. Londres: Routledge.
- Guattari, F. (1990). *Las tres ecologías*. Valencia: Pre-Textos.
- Hall, E. (1987). *La dimensión oculta*. Madrid: Siglo XXI.
- Herlihy, D. (2004). *Bicycle*. New Haven: Yale University Press.
- Hernández, M. (Coord.). (2016). *Bicitopías*. Barcelona: Icaria.
- Herrero, Y. (2014). Producir y trabajar para mantener la vida humana, *Viento Sur* (134), 54-61.
- hooks, b. (2000). *Passionate Politics*. Cambridge: South End Press.
- Horton, D. (2006). Environmentalism and the Bicycle, *Environmental Politics* 15(1), 41-58. DOI: <https://doi.org/10.1080/09644010500418712>.
- Huerta, E. & Gález, C. (2016). Mujeres en bicicleta. Imaginarios, prácticas y construcción social del entorno en la ciudad de Sevilla, *Revista de Antropología Experimental* (16), 111-128. DOI: <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3020>.
- Ingold, T. (2008). Tres en uno: cómo disolver las distinciones entre cuerpo, mente y cultura. En T. Sánchez-Criado (Ed.), *Tecnogénesis* (p. 1-33). Madrid: AIBR.
- Jackson, M. (2002). Familiar and foreign bodies: a phenomenological exploration of the human-technology interface, *Royal Anthropological Institute* (8), 333-346. DOI: <https://doi.org/10.1111/1467-9655.00006>.
- Jordi-Sánchez, M. (2016). Pobres, deportistas y ecologistas. Paradojas, estereotipos y afectos en el ciclismo urbano, un análisis desde las corporeidades, *Revista de Antropología Experimental* (16), 129-146. DOI: <https://10.17561/rae.v0i16.3021>.
- Jordi-Sánchez, M. (2018). Social perceptions of the promotion of cycling as a mode of transport for children in Andalusia (Spain), *Journal of Transport Geography* 72, 86-93. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2018.08.014>.
- Jungnickel, K. & Aldred, R. (2014). Cycling's Sensory Strategies, *Mobilities* 9(2), 238-255. DOI: <https://doi.org/10.1080/17450101.2013.796772>.
- Juris, J. S. (2008). *Networking Futures*. Durham: Duke University Press.
- Kleinman, A. & Fitz-Henry, E. (2007). The Experimental Basis of Subjectivity. En J. Biehl, B. Good & A. Kleinman (Eds.), *Subjectivity* (p. 52-66). Berkeley: University of California Press.



- Koeppel, D. (2006). Invisible Riders, *Bicycling*, 46-55.
- Latour, B. (2008). *Reensamblar lo social*. Buenos Aires: Manantial.
- Le Breton, D. (2012). Por una antropología de las emociones, *RELACES* (10), 69-79.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Lorenzi, E. (2010). Centro social en movimiento. En M. Domínguez, M. Martínez & E. Lorenzi (Eds.). *Okupaciones en movimiento* (p. 133-189) Madrid: Tierra de nadie.
- Lorenzi, E. & y D. Ortega Botella (Coords.). (2016). El reto del ciclismo urbano, *Revista de Antropología Experimental* (16), 1-146. DOI: <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16>.
- Malo, M. (Ed.). (2004). *Nociones comunes*. Madrid: Traficantes de Sueños.
- Martin, E. (1994). *Flexible Bodies*. Boston: Beacon Press.
- Morin, E. (2004). La epistemología de la complejidad, *Gazeta de Antropología* 20,1-14.
- Novas, M. (2014). *Arquitectura y género* (Tesis de maestría). Recuperado de: <http://repositori.uji.es/xmlui/handle/10234/109842>.
- Ortega Botella, D. & Martínez-Royo, R. (2016). Ciudades a motor y pedales, *Revista de Antropología Experimental* (16), 71-85
- Palacios Ramírez, J. & Navas López, J. (2016). Experiencias, sentido e identidad personal: narrativas de mujeres con sobrepeso en tratamiento en el sur de España, *Revista San Gregorio* (13), 90-101.
- Perrot, M. (1997). *Mujeres en la ciudad*. Barcelona: Andrés Bello.
- Piñeiro, E. & Diz, C. (2018). El trabajo de campo como abandono: una reflexión sobre la metodología de la observación participante, *Revista Colombiana de Antropología* 54(1), 59-88. DOI: <https://doi.org/10.22380/2539472X.383>.
- Preciado, B. (2014, octubre 12). *Beatriz Preciado en conversación con Marianne Ponsford* [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=4o13sesqsJo>.
- Rancière, J. (2010). *Momentos políticos*. Buenos Aires: Capital Intelectual.
- Rosen, P. (2002). Up the Vélolution. Rn R. Eglash et al. (Eds.), *Appropriating Technology* (p. 365-390). Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Sánchez-Criado, T. (2017). ¿La diversidad funcional como una política del diseño?, *Revista Diseña* (11), 148-159.
- Santamarina, B. (2018). Tácticas de resistencia en la ciudad, *AIBR* 13(3), 381-405. DOI: <https://doi.org/10.11156/aibr.130305>.
- Scheper-Hughes, N. (1997). *La muerte sin llanto*. Barcelona: Ariel.
- Sennett, R. (1997). *Carne y piedra*. Madrid: Alianza.
- Simmel, G. (2002). *Sobre la individualidad y las formas sociales*. Buenos Aires: Universidad de Quilmes.
- Sontag, S. (1996). *La enfermedad y sus metáforas*. Madrid: Taurus.
- Spinney, J. (2006). A place of sense, *Environment and Planning D: Society and Space* 24(5), 709-732. DOI: <https://doi.org/10.1068/d66j>.

- Stoller, P. (1989). *The Taste of Ethnographic Things*. Filadelfia: University of Pennsylvania Press.
- Tironi, M. & Valderrama, M. (2016), Transformando la bicicleta en laboratorios móviles, *Revista de Antropología Experimental* (16), 23-52. DOI: <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3016>.
- Tonnelat, S. & Kornblum, W. (2017). *International Express*. New York: Columbia University Press.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Cambridge: Polity.
- Vivanco, L. (2013). *Reconsidering the Bicycle*. Nueva York: Routledge.
- Wacquant, L. (2006). *Entre las cuerdas*. Buenos Aires: Siglo XXI.