

**UNIVERSIDAD DE LA REPÚBLICA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS SOCIALES**  
**DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGÍA**  
**Tesis Licenciatura en Sociología**

**La solidaridad en clave de los colectivos  
ciclistas de Montevideo**

**Federico Bruno**  
Tutora: María Julia Acosta

**2020**

## Índice

1.	Introducción.....	1
2.	Abordaje conceptual .....	2
	Objetivos, hipótesis y diseño metodológico de la investigación .....	10
	Objetivo general: .....	10
	Objetivos Específicos: .....	10
	Hipótesis de trabajo: .....	10
	Diseño metodológico. ....	10
	Descripción de los casos estudiados .....	13
3.	Principales resultados de la investigación .....	14
	Tipologías emergentes.....	14
	Solidaridad dentro del proyecto/colectivo. ....	18
	Solidaridad entre colectivos .....	20
	Solidaridad con el/la usuario/a .....	21
	Solidaridad intergeneracional.....	22
	Solidaridad institucionalizada (formal e informal).....	26
	Otras dimensiones de análisis.....	28
	Otras apreciaciones .....	31
4.	Conclusiones.....	32
5.	Referencias bibliográficas.....	36

## **1. Introducción**

La siguiente monografía se origina en el trabajo final del Taller Central de Investigación de “Sociología de la Solidaridad” a cargo de los docentes Marcos Supervielle y María Julia Acosta. El objetivo general de dicho trabajo fue indagar sobre la solidaridad en los colectivos de ciclistas urbanos de Montevideo, aplicando un diseño de investigación de corte cualitativo, basado en entrevistas en profundidad a informantes calificados.

Durante la investigación se buscó determinar la presencia o no de la solidaridad en los tres principales colectivos ciclistas estudiados (“Liberá Tu Bicicleta”, el “Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano” y “Unibici”) y también en otros colectivos montevideanos (“Enbiciadas” y “Masa Crítica de Montevideo”). A su vez, sumado a identificar el factor solidario de cada proyecto o colectivo, se buscó comprender cómo funciona dicha solidaridad, de qué forma se expresa, los valores y mecanismos de la misma. Cabe destacar que efectivamente se encontraron diversas formas de solidaridad en cada proyecto o colectivo, a partir de las cuales se conformaron las siguientes tipologías: solidaridad dentro del proyecto/colectivo, solidaridad entre colectivos, solidaridad con el/la usuario/a, solidaridad intergeneracional y solidaridad institucionalizada (formal e informal).

Además de ahondar en la comprensión del papel de la solidaridad en distintos colectivos ciclistas de Montevideo, se pretende describir cómo funcionan y por qué surgen los mismos.

Algunas de las preguntas que se busca responder son: ¿cómo funciona dicha solidaridad? ¿Qué valores y mecanismos conlleva? ¿De qué forma se expresa?

La presente investigación es fundamentalmente descriptiva, buscando la comprensión de los fenómenos estudiados, haciendo foco también en la búsqueda de cambio o transformación de situaciones problemáticas, ya que se enmarca en la teoría crítica.

Como aclaración, también hay una clara influencia de propósitos o motivos personales en la investigación, ya que por mi carácter de usuario de bicicleta como medio de transporte urbano lo considero un fenómeno importante pero aún poco estudiado, conocido y considerado en las dinámicas de la ciudad.

## **Justificación y problematización**

La problemática social que motiva esta investigación, es la desigualdad en el acceso a la movilidad a través de transporte urbano. Dicha problemática se centra en que los medios de transporte públicos disponibles no son accesibles para todas las personas, ya sea por motivos económicos, por frecuencias o por recorridos no óptimos etc. En este contexto, es que se comprende que la bicicleta como medio de transporte puede tener un papel importante en mejorar la situación de dicha problemática, en la medida que representa un medio de transporte más accesible, de bajo costo, de fácil uso. En este sentido, la solidaridad encontrada en los colectivos estudiados puede representar un factor para disminuir la desigualdad referida.

Los proyectos que se destacaron como los principales colectivos de la investigación debido a su notoriedad y a la heterogeneidad de objetivos que se proponen son tres:

- “Liberá tu Bicicleta”, que promueve y garantiza el acceso a una bicicleta sin tener que pagar por la misma.
- El “TACU” que colabora e instruye en lo que respecta a empezar a usar la bicicleta como medio de transporte y adecuarse al tránsito y sus normas.
- Y “Unibici”, que facilita información sobre todo lo relativo a la bicicleta fundamentalmente entre la población universitaria.

Por lo anterior, y buscando comprender que papel juega la solidaridad en los proyectos estudiados, es que se entiende pertinente abordarlos sociológicamente desde este campo de estudio. Asimismo, el estudio puntual de estos colectivos permite reflexionar sobre el papel de la solidaridad en distintos ámbitos, proyectos o colectivos de nuestra sociedad que sugieren formas de funcionamiento social alternativas a las vigentes, con un eje solidario y autogestivo, y proponen un nuevo modelo de funcionamiento, sobre algo puntual y pequeño, como es en este caso el uso de la bicicleta.

## **2. Abordaje conceptual**

Como se mencionó anteriormente, el tema en el que se inscribe la investigación es puntualmente la sociología de la solidaridad. Para entender el término solidaridad, utilizaremos la definición del autor De Maistre en la obra, “Les Soirées de Saint Petersburg”

publicado en 1821, donde definió a la solidaridad desde una perspectiva social como “misterioso sentimiento de unidad que liga a los semejantes” (De Maistre, 1821, pg. 28 guías de clase). Retomaremos este concepto de solidaridad en el desarrollo de este marco teórico.

Javier Esparza (2015), en el artículo “*Los colectivos sociales, un tejido social diferente*” presenta las características del concepto de colectivo social, lo que resulta de importancia para entender las agrupaciones ciclistas. Plantea el autor, “*un colectivo social implica hablar de una forma de articulación entre individuos que se organizan y actúan motivados por un interés común, capaces de construir comunidades de inteligencia colectiva a través de la activación de sistemas de información y comunicación, de estructuración horizontal y de inspiración autogestora en el ejercicio de su autonomía, libertad, autogobierno, democracia participativa y deliberante, teniendo a la práctica de la solidaridad como eje rector de sus acciones*” (Ibíd. pg, 1).

En esta definición entonces, las dimensiones importantes de los colectivos son su articulación y organización, en los que la solidaridad es un eje clave y estructurante, lo cual establece una primera articulación entre solidaridad y colectivo social. Para el caso puntual de estos colectivos ciclistas, como se presenta en el análisis, son variadas las formas de organización y articulación.

Los valores y mecanismos presentes en los colectivos sociales son también conceptos importantes que forman parte de la investigación. El concepto “valor”, es un tema central en la teoría social, y el abordaje clásico de Parsons (1951), plantea que el sistema de estratificación y la estructura de una sociedad vienen determinados por el consenso o aceptación de un sistema común de valores y que estos sistemas de valores diferencian a unas sociedades de otras.

García Morente (1992), en su obra “*Lecciones preliminares de filosofía*” propone la siguiente definición: “*Los valores son impresiones subjetivas de agrado o desagrado, que las cosas nos producen a nosotros y que nosotros proyectamos sobre las cosas*” (Ibíd., pg. 393). Se puede afirmar que esta concepción se enmarca en criterios que destacan la importancia para un grupo o sociedad, de sus individuos, objetos sociales, culturales y por medio de esto construyen pautas y objetivos, significando y dando sentido a la acción social.

En torno a los valores, la igualdad, que Rosanvallon (2011, en Atria, 2014) define como una forma de producir, vivir en común, y una relación entre personas, es fundamental en los colectivos. Esto entendiendo que una de las ideas y consignas fundantes de los mismos,

es el logro de la igualdad en el acceso a medios de transporte, específicamente a través de la bicicleta, como medio que amplíe la igualdad de oportunidades de movilidad. Enmarcado en lo dicho por el autor, estamos en momentos que nuestras sociedades carecen de noción de lo común, del mundo común, y es esta la esencia de la igualdad. Plantea tres principios para la noción de igualdad: el reconocimiento de diferencias, la reciprocidad y la comunalidad.

En este punto, entendemos la solidaridad como un valor presente entre los que encabezan a los distintos colectivos ciclistas, por lo que corresponde a la participación y afiliación voluntaria, y por tener fines en particular, en torno a la idea de que haya más bicicletas circulando, con mejores condiciones e infraestructura para quienes las usan.

Hay también presentes, valores que se vinculan al “mutualismo” de Proudhon (Supervielle M, guías de clase 2013, pg. 25), clásicamente asociados a economía y sistema político, con una ideología anarquista que propone al mutualismo como un sistema social nuevo, en donde las personas se asocian en respuesta a la necesidad de producir y bajar precios. Una teoría fundada en lo económico, pero que se utiliza para entender el accionar de los colectivos y proyectos, que no persiguen la inserción en el mercado económico, pero si aplican el mutualismo para su funcionamiento.

Los colectivos estudiados, se pueden asociar, por ejemplo, al uso mutuo de bicicletas, entre varias personas, y de distintas formas, no solo quienes donan bicicletas o materiales, sino quienes las reciben, reparan y redistribuyen, asociándose así según la necesidad de nuevas formas de transporte. A la vez, garantizar el libre acceso a la información, o enseñar a andar en bici en la ciudad mediante una pedagogía horizontal y de forma gratuita, serían ejemplos también de mutualismo, en este caso no tan evidentemente cargados de valor económico.

Fundamental también es el concepto de mecanismos sociales, entendiéndolo según la definición de Elester (en guías de clase, pg. 17), como patrones causales de fácil reconocimiento y frecuente aparición, cuyo funcionamiento se da en condiciones generalmente desconocidas, o de indeterminadas consecuencias. Permiten explicar la ocurrencia de un fenómeno determinado, observando regularidades y cómo se producen estas. Los mecanismos sociales son modelos causales a nivel hipotético que muestran el sentido del comportamiento individual y social.

A esta altura, se pueden entonces relacionar los mecanismos sociales, con lo que Rosanvallon (Op.Cit) identifica como mecanismos redistributivos. Expresa “*en una época en*

*que las políticas de redistribución social son objeto de agrias discusiones, también es necesario refundar teóricamente su legitimidad. Y para ello es necesario presentar una teoría oponible (es decir, capaz de responder a los argumentos de sus detractores) de la igualdad.”* (Ibíd. pg. 297)

Lo anterior, se basa en las tres grandes premisas ya mencionadas de Rosanvallon, a saber, la singularidad, la reciprocidad y la comunalidad. Para entender estos conceptos, la siguiente cita del autor Jorge Atria, en su obra analizando a Rosanvallon, aclara:

*(...) se afirma que toda singularidad se encuentra en constante relación con las que la rodean, planteando la necesidad de una democracia de reconocimiento, unido a una batalla por el respeto, la dignidad, la integridad y la posibilidad de construir la propia historia. Por su parte, la reciprocidad se asienta en un principio relacional, que sustenta la interacción entre las personas a través de bienes relacionales –de producción y consumo simultáneo– como el respeto o el reconocimiento. Contra esto, la constatación objetiva de que los más ricos contribuyan proporcionalmente menos que el resto al esfuerzo colectivo o las sospechas de beneficios indebidos en los grupos más pobres, alientan un sentimiento de ruptura de la reciprocidad, que es lo que debe enfrentarse. Por último, la comunalidad ensalza una noción de ciudadanía social que no atiende tanto a los derechos individuales de las personas, sino a lo que define su relación con los demás. (Atria, 2014 pp. 143)*

En este caso, aplicándose en cuanto a la redistribución de bienes materiales, puntualmente las bicicletas, y buscando entonces la reducción de las desigualdades, puntualmente las referidas a las de oportunidad y acceso a la movilidad urbana.

También encontramos mecanismos referidos a la ayuda mutua de Kropotkin presentes en los colectivos. Kropotkin (1946) define ayuda mutua como una cooperación intra-específica:

*¡No compitan! La competencia es siempre perjudicial para la especie y todos tenemos muchos recursos para evitarla (...) Esta es la consigna que nos trasmite el monte, el bosque, el río y el océano. Cooperen entonces, ¡practiquen la ayuda mutua! Tal es la enseñanza de la naturaleza y tal es el camino que han seguido los animales que alcanzaron la posición dentro de sus respectivas clases. (Kropotkin, extraído de guías de clase, pg 78)*

Si bien el estudio del autor es en relación a campesinos, hay tendencias extrapolables a los colectivos ciclistas y sus esfuerzos colectivos de supervivencia.

Los colectivos basan gran parte de su funcionamiento en la ayuda mutua, recibiendo donaciones, trabajando con los mismos materiales y consignas, con y para quienes lo precisen. Por ejemplo, en los talleres de reparación de Liberá Tu Bicicleta, sábado a sábado, distintas personas arreglan bicicletas que luego son “liberadas” a otras personas. A su vez, se enseña a andar en bicicleta a personas que no sepan hacerlo, y esto puede apuntar a la subsistencia colectiva referida por Kropotkin.

La solidaridad cooperativa de Gide (1968), donde esta adquiere un valor moral solo cuando es libre y voluntaria, se encuentra también presente en los colectivos basados en el cooperativismo de sus miembros y de quienes buscan aportar, y en la voluntad y libertad de pertenecer o no. Si bien todos los colectivos tienen sus referentes o fundadores, no hay jerarquías marcadas o verticales. Si bien hay algunos roles (comunicación o recolección de bicicletas por ejemplo en Liberá Tu Bicicleta), todos quienes se quieran sumar y aportar algo, son bienvenidos. La solidaridad como mecanismo en sí mismo también está presente, siendo de los más influyentes y marcando pautas de funcionamiento de acuerdo mutuo entre participantes.

Según la Universidad Nacional de Colombia, en su bitácora 21, publicada en 2013, se puede entender la movilidad urbana como el fenómeno que remite a todas las movilidades realizadas en el sistema urbano. Este mismo artículo plantea que el fenómeno de la movilidad urbana trae consigo dos ejes problemáticos. El primero está referido a los problemas que se dan por el exceso de tráfico, la congestión y la contaminación que todo esto conlleva. El otro eje refiere a la problemática en torno a la desigualdad de oportunidades de movilidad, en cuanto al acceso a medios de transporte, llevando esto a problemas de aislamiento, dimensión que será central en el problema que se propone abordar.

Montevideo no es una ciudad ajena a estos fenómenos, de acuerdo con el informe de PNUD y Montevideo de Todos (Hernández, 2012):

*La estructura de la movilidad en Montevideo sigue los patrones regionales, con fuerte presencia del transporte público colectivo y de los modos activos. Dos terceras partes de los viajes en la ciudad de Montevideo son realizados en transporte público colectivo o por medios activos. Al considerar únicamente los medios motorizados, existe una virtual paridad entre los viajes en modos privados —auto y moto— y los*

*realizados en autobús. Si las motocicletas se excluyeran del análisis, el ómnibus sería el modo de transporte que más prevalece en la ciudad. Por otra parte, un 30% de los viajes podrían ser calificados como poco demandantes, dado que son aquellos a pie de 10 cuadras o menos.* (Hernández, 2012, pg. 16).

Asimismo, propone que los medios activos pueden entenderse como los viajes a pie o los viajes en bicicleta.

Por otra parte, expresa que al igual que otros bienes y servicios, la movilidad es una fuente potencial de desigualdades en la sociedad y sus estratos. Es relevante entonces conocer la forma en que estas desigualdades se manifiestan, para comprender diversos aspectos del desarrollo social, considerando que el acceso a los recursos y oportunidades de la ciudad son una condición para la acumulación de otros recursos. Desigualdades desprendidas de esto son por ejemplo, la existencia de una oferta diferencial de movilidad -en el caso de sectores socioeconómicos medios y medios bajos, transporte público, o movilidad activa y sus condiciones para los del extremo inferior- y la forma urbana (localización de las oportunidades y residencial). Otros obstáculos que pueden ser tenidos en cuenta en el acceso a la habilidad y capacidad cognitiva para manejarse en la ciudad y en su sistema de transporte. La cuestión de las tarifas y la capacidad de pago es uno de los más relevantes para entender las diferencias de accesibilidad de los distintos sectores de nuestra sociedad al sistema público colectivo. (Hernández, Diego, 2012)

Una cita ilustrativa de esta situación, la encontramos en el Observatorio de Movilidad Urbana, del Banco de Desarrollo de América latina, que estudia 29 áreas, entre las cuales se encuentra Montevideo y concluye:

*...que las condiciones actuales de movilidad en las 29 áreas estudiadas son inadecuadas para la mayoría de la población. Los bajos ingresos y la conformación del espacio urbano limitan el acceso a las oportunidades ofrecidas por la ciudad para la mayoría. La reglamentación de la oferta de servicios de transporte público es débil y fragmentada en los múltiples niveles de gubernamentales, dificultando la coordinación para que se garantice eficiencia y calidad. El transporte público es de baja calidad y el tiempo de viaje y el costo para los usuarios es elevado. La inseguridad vial afecta a los más vulnerables (los peatones) que representan más de la mitad de los muertos en el tránsito. El nivel de emisiones de contaminantes es muy alto en varias ciudades, perjudicando la salud pública. Aun cuando no han sido cuantificados, los niveles de*

*congestión de tránsito son reconocidos como muy elevados, con mayor énfasis en las áreas más grandes” (Vasconcellos y Mendonça, 2016. pg. 25).*

Atado a esto, como agregado posterior a la realización del trabajo, y en base a los cambios en la cotidianeidad generados por la aparición del SARS-CoV-2, es que se entiende pertinente incluir un análisis de la Fundación Gonzalo Rodríguez, encomendado a Factum, sobre movilidad en la “nueva normalidad”. (Fuente: diario El País de Uruguay, 16 de mayo de 2020). En la encuesta mencionada se afirma que el 42% de los uruguayos apelará a un cambio de medio de transporte, fundamentalmente aquellos usuarios/as de transporte público (tanto ómnibus como taxis) ya que lo entienden como peligroso en el aspecto sanitario (59% entiende esto), por la cercanía interpersonal que implica fundamentalmente en horas pico. Aunque en este potencial cambio no se detallan las alternativas de transporte a adoptar, se prevé un aumento del uso de la bicicleta, del transporte a pie, y a priori, considerando las evidentes consecuencias económicas que esto acarreará, del uso de motos. Lo anterior tiene dos puntos a destacar: el primero y más alentador es que se utilizarán más bicicletas y habrá más peatones, lo cual es positivo en diversos aspectos contemplados en el análisis. Sin embargo, también se entiende que el aumento de uso de bicicletas y motos puede generar un aumento en los siniestros de tránsito, con especial participación de estas últimas, lo cual supone un desafío sobre todo en lo que refiere a infraestructura y convivencia de tránsito. Asimismo, asumimos que los colectivos estudiados en este trabajo serán desafiados y probablemente modifiquen sus planteos y formas de trabajo debido a esta nueva realidad.

Atado a lo anterior, en el artículo *Movilidad en bicicleta con lentes de género* del sitio moviliblog se expresa que:

*La bicicleta se ha fortalecido como una verdadera opción de movilidad. En los últimos meses hemos visto tips para montar en bicicleta, almacenes y talleres para ciclistas clasificados como negocios esenciales durante la pandemia, y promoción de sistemas de bicicletas públicas donde antes era impensable. Ciudades como Bogotá, Londres, Atenas, Medellín y Berlín la han posicionado como un vehículo limpio, eficaz, y seguro contra el virus. (Fuente moviliblog, extraído el 6/7/2020)*

Siguiendo con el artículo anterior, también se destaca que no se puede pasar por alto que para muchos y muchas, no es una opción andar en bicicleta, por los desafíos socio-económicos que presenta, y la segregación residencial. A su vez, también el género afecta en el uso de la bicicleta, ya que muchas mujeres no saben andar en bicicleta, ya que nunca se les

enseño, debido también a ser una actividad típicamente masculina, que mientras estos la practicaban, las mujeres practicaban habilidades de cuidados y mantención del hogar.

Otro aspecto que se abordará propiamente en el análisis, es el referido a la solidaridad intergeneracional, la cual Sergei Zelenev, entiende que tiene un papel tal que:

*La solidaridad intergeneracional podría ser justificadamente situada en la raíz de un desarrollo social saludable. La transición demográfica y el incremento en la expectativa de vida que está teniendo lugar en todo el mundo significan que muchos adultos viven vidas más largas en las que pueden compartir conocimientos y recursos con las generaciones más jóvenes. Una mayor longevidad también implica que el número de años que separan a los jóvenes de los mayores no cabe duda que se van a ampliar, y fortalecer la solidaridad a través de la equidad y la reciprocidad entre generaciones se hace no sólo altamente deseable, sino que es vitalmente importante.* (Zelenev, 2012, pg.1)

Sumado a esto, el autor define que “*La promoción de la solidaridad intergeneracional contribuye a acrecentar la confianza en la sociedad y en muchas formas fomenta un sentido de interdependencia entre la gente que surge del interés común y que está llamado a tener resultados sociales positivos*” (Zelenev, 2012, pg. 3). Si bien el autor en este caso aplica más sus conceptos a la familia y a la interacción entre generaciones en temáticas relacionadas al cuidado y afines, se puede replicar estas líneas de pensamiento a la temática de las bicicletas y la lucha por asentar dicho medio de transporte en la matriz de movilidad urbana de la ciudad, no solo por el hecho de tratar de dejar una ciudad con mejor infraestructura para las futuras generaciones, sino también cruzado por el tema medioambiental, entendiendo que si se logran avances en el uso de la bicicleta en detrimento de otros transportes motorizados, será un aporte a la cuestión ecologista de la ciudad, lo cual no afectará a una sola generación, sino a todas, y a generaciones que aún no han nacido, siendo esto un fiel exponente de la solidaridad intergeneracional. Entendiendo a este tipo de solidaridad como uno de los más complejos, y muy presente en los casos estudiados, se procedió a profundizar en estos aspectos en el análisis que se realizó posteriormente.

## **Objetivos, hipótesis y diseño metodológico de la investigación**

### **Objetivo general:**

El objetivo general de esta investigación es comprender cómo opera la solidaridad y sus formas de expresión en los colectivos ciclistas seleccionados.

### **Objetivos Específicos:**

Los objetivos específicos de esta investigación son los siguientes:

- Identificar mecanismos y valores solidarios en los proyectos seleccionados.
- Identificar lógicas y propósitos detrás de las distintas prácticas, identificando tipos de solidaridad en los diversos colectivos.

### **Hipótesis de trabajo:**

La hipótesis general que guía esta investigación es que la solidaridad es el eje central y fundante de los colectivos de ciclistas urbanos en Montevideo que surgen en respuesta de las diversas dinámicas y desigualdades generadas por el desarrollo de la matriz de movilidad en la última década.

### **Diseño metodológico.**

De acuerdo con el problema de investigación que se ha presentado, el diseño metodológico de esta investigación será centrado y realizado fundamentalmente desde el paradigma de la investigación cualitativa.

En este sentido, resulta relevante lo que Cohen y Gomes Rojas (2019), expresan:

*La flexibilidad de los diseños cualitativos no contiene reglas fijas ni procedimientos únicos para la producción y análisis de datos; sin embargo, no queda librada la tarea de investigación solo al criterio personal, el cual puede basarse en el sentido común, muchas veces alejado del método científico, sino que un amplio conjunto de criterios metodológicos orientan y pautan las decisiones. (Cohen y Gomes Rojas, 2019, pg.203).*

En adhesión a lo anterior Graham Gibbs, expresa lo siguiente,

*El investigador tiene que ser sensible a las diferentes perspectivas mantenidas por grupos diferentes y al conflicto potencial entre la perspectiva de aquellos a los que se estudia y la de quienes hacen el estudio. Así, no puede haber un informe simple,*

*verdadero y preciso de los puntos de vista de los entrevistados. Nuestros análisis son en sí mismos interpretaciones y, de esta manera, construcciones del mundo. (2007, pg.22)*

Antes de continuar, es preciso mencionar lo planteado por Gibbs, en cuanto al análisis de datos. *“La idea de análisis supone alguna clase de transformación. Usted comienza con una colección (a menudo voluminosa) de datos cualitativos y los procesa mediante procedimientos analíticos, dando lugar a un análisis claro, comprensible, penetrante, fiable e incluso original”* (2007, pg.15).

Se abordarán una serie de dimensiones de análisis en la investigación, a saber: solidaridad, valores, colectivo social, mecanismos sociales, movilidad urbana, entre otros. Todo esto enmarcado en el análisis central de la investigación que es puntualmente el estudio de los movimientos, colectivos y proyectos ciclistas, buscando la presencia o no de la solidaridad como mecanismo operante fundamental en los mismos.

Las principales dimensiones de análisis serán por tanto las siguientes:

- características de los colectivos sociales
- mecanismos de solidaridad
- valores compartidos
- tipos de solidaridad
- características de la movilidad urbana: medios de transporte, infraestructura urbana

De acuerdo a estas dimensiones planteadas, se considera que la técnica más apropiada es la de la entrevista en profundidad, técnica de recolección de datos cualitativos que permite recopilar una gran cantidad de información sobre el comportamiento, actitud y percepción de los entrevistados.

Recordemos al respecto lo que plantean Taylor y Bogdan sobre esta técnica:

...por entrevistas cualitativas en profundidad entendemos reiterados encuentros cara a cara entre el investigador y los informantes, encuentros éstos dirigidos hacia la comprensión de las perspectivas que tienen los informantes respecto de sus vidas, experiencias o situaciones, tal como las expresan con sus propias palabras. Las entrevistas en profundidad siguen el modelo de una conversación entre iguales, y no de un intercambio formal de preguntas y respuestas. Lejos de asemejarse a un robot

recolector de datos, el propio investigador es el instrumento de la investigación, y no lo es un protocolo o formulario de entrevista. El rol implica no sólo obtener respuestas, sino también aprender qué preguntas hacer y cómo hacerlas. (Taylor y Bogdan, 1992, pg. 101).

Se realizaron entrevistas en profundidad a los integrantes de los colectivos de mayor notoriedad: “Liberá Tu Bicicleta”, “Unibici”, y TACU (Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano). Se previó la realización de entrevistas a miembros que participen activamente y den su visión sobre la problemática, expliquen los mecanismos, valores y funcionamiento de los distintos colectivos. En relación a la cantidad de entrevistas se aplicó el criterio de saturación teórica, realizándose un total de 10 entrevistas presenciales, compuestas por: 5 integrantes de Liberá Tu Bicicleta (3 varones y 2 mujeres), 1 integrante de Liberá Tu Bicicleta Rural con importante participación en los primeros años de Masa Crítica de Montevideo, 1 alumna de las clases de Liberá Tu Bicicleta, 1 de los fundadores del TACU de relación cercana con Liberá Tu Bicicleta y Masa Crítica de Montevideo, y 2 integrantes de Unibici (un varón y una mujer).

Cuadro 1. Distribución de entrevistados según colectivos en los que más participan

Colectivo			TACU (Taller Autogestiona do de Ciclismo Urbano)	Masa Crítica de Montevideo	Liberá Tu Bicicleta Rural
Sexo	Unibici	Liberá Tu Bicicleta			
H	1	3	1		
M	1	3		1	

Dichas entrevistas se realizaron con una batería de preguntas definidas previamente, con preguntas específicas dependiendo del caso y de la interconexión de información obtenida en otras entrevistas y teniendo una duración de entre 30 y 60 minutos.

A su vez, siguiendo lo propuesto por Supervielle, Acosta y Quiñones, se buscará realizar tipologías que orienten el análisis cualitativo desprendido de las entrevistas y el marco teórico. Para ello, de los tres tipos de tipologías propuestos, se utilizará el tercero, al que llaman “montoncitos”, y que según estos autores es “la metodología de construir

tipologías más utilizada y, sin embargo, no tiene una denominación técnica. Ni siquiera aparece descrita en los libros de metodología. El procedimiento es simple, se trata de reagrupar casos en pequeños montones en función de unidades núcleos elegidas, a veces a priori, pero pueden ir emergiendo del propio material empírico. A nuestro entender este es el procedimiento en que se apoya la teoría fundamentada y por eso daremos más detalle en esta exposición a todo el fundamento y el procedimiento de análisis de la teoría fundamentada.” (Supervielle et al 2015).

### **Descripción de los casos estudiados**

A modo de inicio, se pretende dar una breve descripción de cada uno de los movimientos, proyectos o colectivos que se utilizaron para el análisis.

El primero es “Liberá Tu Bicicleta”, que se origina en el año 2013 y que comienza a funcionar en la casa de uno de los primeros integrantes hasta que, en el 2015, por un acuerdo con la Comisión Administradora del Velódromo, continúan sus actividades en un contenedor de dicho espacio municipal. Trabajan con bicicletas en desuso donadas por particulares, las ponen a punto junto con quien no puede comprarse una y con la idea de que esa bici genere el ahorro necesario para comprar la propia y devolver la liberada al proyecto. Además de los talleres de liberación, donde liberan entre 5 y 10 bicicletas por fin de semana, proponen también talleres de auto reparación, donde cada uno puede ir con su bici y repararla con las herramientas del proyecto y la ayuda de quienes saben un poco más de mecánica. Se reúnen todos los sábados por la tarde y convocan a un promedio de 50 personas por taller.

El siguiente colectivo es “Unibici”, el programa universitario de la Udelar que engloba todo lo que tenga que ver con promoción, investigación y trabajo sobre la bicicleta y la movilidad activa desde la Udelar. Surge por una iniciativa de aprovechar bicis en desuso en los bicicletarios de algunas facultades, así como la de cambiar el medio de transporte de los encargados de transportar expedientes y documentos entre facultades, este colectivo existe desde 2013 y reúne aproximadamente a 6 personas.

Y el tercero de los colectivos estudiados es el “Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano”, cuyo objetivo es el apoyar a nuevos ciclistas urbanos a través de diferentes técnicas de capacitación y motivación. Este grupo existe desde 2016 pero tiene una fuerte variabilidad en las actividades que lleva a cabo.

De menor relevancia para este análisis, pero desprendido de las entrevistas, está “Masa Crítica de Montevideo”, un espacio de reunión ciclista que se realiza dos veces por mes y busca visibilizar la bicicleta como un actor más del tránsito y reclamar su lugar en el espacio público. También, resultante de las entrevistas, se identificó al grupo “Enbiciadas”, que es impulsado por una de las participantes de Liberá Tu Bicicleta, y busca ayudar a las mujeres en cuanto al uso de la bicicleta como medio de transporte.

Hecha esta aclaración de los diversos colectivos, proyectos y movimientos, y en base al diseño metodológico, se procederá a exponer el análisis surgido de las entrevistas y sus principales hallazgos, las tipologías construidas en base a esto, y otras dimensiones de análisis.

### **3. Principales resultados de la investigación**

En el siguiente apartado, se hará foco en los principales resultados obtenidos de la investigación. Lo principal, como ya se mencionó anteriormente, son las tipologías que se realizaron en cuanto a los tipos de solidaridad. A parte de estas tipologías, también se incluye un apartado con otras dimensiones del análisis, centradas en la percepción del espacio y la seguridad según el género, A su vez, hay un último apartado titulado otras apreciaciones, en donde se profundiza sobre aspectos referido a la dualidad de intereses de los y las participantes de estos colectivos, y también de la libertad como aspecto importante y muy presente en los distintos discursos de los y las informantes, viendo a la bicicleta como herramienta de libertad.

#### **Tipologías emergentes**

##### Tipos de solidaridad

Un primer elemento a mencionar es la solidaridad como algo muy presente en los discursos, siendo un valor fundamental para funcionamiento y crecimiento de estos proyectos. A continuación, se reseñan algunas citas que refieren a esto.

*“Todo, todo es solidario, desde cómo recibimos las bicis, desde cómo recibimos los repuestos, desde cómo se trabaja, porque vos de repente estás, sabes algo de mecánica y estás trabajando en tu bici, pero ves que el de al lado se trancó, y ya estas ayudando en el de*

*al lado. Entonces, desde el momento que llegas a libera, ya es un trabajo solidario.”*  
(Informante: LTB, mujer)

*“y... capaz, como es un acto voluntario, Eso, pensando en la seguridad pública o de la gente que se larga a andar en bicicleta, por ese lado si, y siempre fue. Nunca se cobró nada, no, y sin duda, y que era abierto, es decir, nosotros nunca, la intención del TACU no era bajar línea, es decir, nuestra forma no es la única forma de moverse en la ciudad, sino simplemente compartir la experiencia y también escuchar a quien quería exponer su forma de andar o pensar diferente, digo, porque, justamente, la idea era compartir un espacio, y no decir, nosotros somos los que damos clase de urbanismo y de ciclismo urbano, sino bien, compartir nuestra experiencia, y el que la toma bien, y quien no, está bien, está perfecto, pero... va por ese lado.”* (Informante: TACU, varón)

Dichos testimonios nos explican que, en su percepción, la solidaridad es un factor presente y fundante en los proyectos o colectivos, destacando también la horizontalidad de los mismos. Se destaca la horizontalidad como un hallazgo muy importante para la investigación, ya que es justamente reflejo de la esencia de cada proyecto. No tienen estructuras jerárquicas definidas, tampoco las procuran. Esta estructura horizontal se entrelaza y se sostiene en la diversidad y unidad de sus componentes, quienes, como se expresa en algunas de las citas seleccionadas, no tienen una línea de pensamiento única y definida, pero tampoco buscan individualmente imponer una idea sobre la otra, haciendo que haya un accionar colectivo, motivado por diversos intereses personales distintos, pero donde ninguno prima sobre el otro, y todos se entrelazan de forma horizontal.

Es esta horizontalidad, un aspecto destacable, de la solidaridad de estos colectivos, en este caso hacia adentro, habiendo una conjunción bien lograda de diferentes opiniones, ideologías y objetivos, que se entrelazan para lograr que haya más bicicletas circulando, mejores espacios de convivencia y circulación, y un aumento de la influencia de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad.

A su vez, en el testimonio del TACU, ya se comienza a hacer mención de la libertad, cuestión que será abordada más adelante como algo que está muy presente en estos proyectos y colectivos, en este caso en la posibilidad de tomar en cuenta o no los consejos de como andar en bici por la ciudad.

*“Sí, juntándose a arreglar las bicicletas, rifando bicicletas como hacen, A que lleva torta y comida, la gente que está ahí ayudando, son todos voluntarios, no sé... la apertura que*

*tienen, todo una cuestión como muy, no sé cómo explicarlo,... sí, pero a la vez también es como plantear otro modelo de sociedad, donde se puede plantear las cosas de otra manera. Vi que se acercaban muchos inmigrantes también, que, bueno, de pronto para mucha gente, la bicicleta es la solución porque lo que se ahorran en locomoción es súper significativo para ellos, entonces, me parece que eso es impresionante, transversal, como atraviesa toda una cantidad de capas y de... después ta, sé que también de pronto hacen cosas o han hecho cosas en beneficio de organizaciones.” (Informante: participante de las clases para aprender a andar en bicicleta de LTB, mujer).*

Esta referencia destaca la apertura del proyecto, donde cualquiera puede participar, sin ningún tipo de filtro previo o selección de quien sí y quien no, y a su vez, propone que con proyectos de este tipo, se podría plantear otro modelo de sociedad, el cual se entiende que tiene a la solidaridad como eje, y no al individualismo como eje organizador. A su vez, destaca la ayuda que significa para los inmigrantes y la solución económica que brinda, entendiendo que muchos de los usuarios son extranjeros que trabajan de deliverys, su instrumento de trabajo es la bicicleta, y acuden al taller para ponerla a punto, y poder seguir utilizándola para garantizar su subsistencia.

*“Lo que ya te dije, hay gente que dona materiales, dona bicicletas, talleres que donan materiales, ahí ya se ve parte de la solidaridad. Después, hay gente que viene a trabajar en forma desinteresada, y somos varios, lo que de repente no hay una gran constancia, porque todo el mundo trabaja en otro lado o tiene sus otras actividades, y esto casi que lo hacen en el tiempo libre, pero. digo... hay mucha gente solidaria.” (Informante: LTB, varón).*

Asimismo se destaca el tiempo dedicado al proyecto de Liberá Tu Bicicleta, como forma de expresión de la solidaridad, ya que se entiende que todos tienen una vida aparte del proyecto, y que la participación en dicho taller, implica dejar de lado cosas, como pueden ser horas de ocio, o también dinero. Se hace foco por ejemplo en la inversión de horas de ocio, o en dejar de lado dinero, porque se entiende que son dos cosas que, en las sociedades actuales, se presentan como cosas fundamentales, y sumado a lo anteriormente mencionado de posibles nuevos modelos sociales, es que se considera significativo y solidario este hecho de gente renunciando a dinero u ocio para que otros tengan acceso a la bicicleta como medio de transporte o esparcimiento. El planteo por tanto remite nuevamente a la solidaridad como eje estructurante de estos vínculos sociales.

*“Por eso te decía de la solidaridad que viene enganchada en la bici para mí. en la primer salida, salimos 11 mujeres, salimos del callejón de al lado de la Facultad de Derecho, y bueno, I, que aprendió a andar con nosotros en Liberá, se vino desde la casa, que queda cerca del Antel Arena, con la bicicleta al costado, porque no se animó a subirse a la bicicleta sola, entonces, yo tenía un recorrido más o menos armado para un lugar sin repechos y todo eso, y resulto que decidimos cambiarlo en el momento y acompañar a I hasta la casa para que pudiera llegar andando en bicicleta. Eso es solidaridad pura, pura.”* (Informante: LTB y Enbiciadas, mujer).

*“única... única, y que te llena el alma. Porque aparte contagia y es recíproca. Vos sos solidario, pero también son solidarios con vos. Cuando yo me accidenté por ejemplo, uno de los compañeros del taller vino y me hizo esto (artefacto de hierro para poder levantarse, al lado de la cama) yo con esto me pude mover tres meses y medio, sino era imposible, fue EM... C por ejemplo, yo no me podía calzar porque no tenía nada con que calzarme, y necesitaba unas Crocs para probarme, y poder ir a comprar, porque yo no podía seguir invirtiendo plata en cosas que no me servían, y me trajo las Crocs, le dije me quedan bien, y me dijo quédatelas, o sea, uno después cosecha lo que siembra...”* (Informante: LTB y Enbiciadas, mujer).

Como se aprecia en las referencias mencionadas estos colectivos otorgan un rol central a la solidaridad, en el proyecto, pero también buscando trascender el mismo, quizás con la vocación de instalar este valor en esferas más amplias de lo social.

A su vez, podemos analizar que la solidaridad es pura, ya que se adaptó toda una dinámica previamente organizada, para poder incluir nuevas participaciones y expandir la experiencia y los objetivos iniciales. Asimismo, se identifica a la solidaridad dentro del colectivo como algo que se contagia y es recíproco. La solidaridad dentro de los colectivos será algo a abordar y profundizar posteriormente en este análisis.

*“Después me pasa no sé, ahora que juro mecánica de bici(risas) no sé, la otra vez ver un par de gurisas que estaban con la bici renegando, y a mí me surgió la solidaridad de decir che gurisas necesitan algo? o como no sé, me alegra la posibilidad de sentir que puedo llegar a colaborarle a otra persona, o como que yo tengo el ojo más afinado, más atento, de que si veo que hay alguien que está renegando con la bici, che, necesitas un inflador? a mi como que me surge algo más solidario, no sé si últimamente porque lo hago más consciente, o como que empatizo, si veo a alguien arrastrando una bici porque la tiene pinchada, por lo*

*menos preguntarle, necesitas algo? porque también me ha pasado que te quedas con la bici pinchada, y me han ayudado también, en situaciones, eso me ha pasado sí..” (Informante: LTB, mujer).*

Se aprecia en esta referencia una suerte de empatía entre ciclistas, basada en la experiencia de sus problemas como usuarios de bicicletas, donde se observa siempre una disposición a ayudar y socorrer. Puede afirmarse entonces que este es un mecanismo de expresión de la solidaridad, ya que genera una predisposición positiva entre usuarios de la bicicleta, dando una contención más a los mismos. A futuro, entonces, esta idea nos invita a pensar, ¿cómo se podría aprovechar al máximo esa suerte de empatía que se percibe, bajo qué mecanismos, y como beneficiaria a los y las ciclistas?

*“Ehm ... yo ahí en realidad no sé, tendría que evaluarlo otra persona(risas), por lo pronto lo que intentamos hacer, una de las cosas que intentamos hacer es facilitar la información si se quiere, y por lo menos ser solidarios desde ese lugar, de decir bueno, hay todo un conocimiento que necesitamos que se ponga en común (....) brindar toda la información que tenemos para que se facilite el acceso de repente a cómo hacer bien un bicicletario, o a trabajar en conjunto por mejorar la situación de la calle y la convivencia en la calle, creo que es más desde ese lugar que Unibici puede aportar desde una perspectiva solidaria, por así llamarlo” (Informante: Unibici, mujer).*

En el caso de esta referencia, se identifica que la forma de solidaridad presente en ese colectivo se expresa en su accionar en cuanto a la información y difusión de temáticas relacionadas con la bicicleta buscando garantizar y facilitar la información, difusión y promoción de eventos o proyectos ciclistas.

La impronta que adquiere la solidaridad en estos discursos permite a su vez identificar diversos tipos de solidaridad, con diferentes mecanismos, que aportan a lo anteriormente mencionado. Bajo estos tipos de solidaridad diversos que se han encontrado desprendidos del análisis, es que podemos realizar una tipología, que justamente, son los tipos de solidaridad.

### **Solidaridad dentro del proyecto/colectivo.**

El primer tipo de solidaridad identificado, es la solidaridad que opera en el interior de cada proyecto o colectivo, esto quiere decir, entre sus integrantes. Los mecanismos de base para este tipo de solidaridad son la ayuda mutua de Kropotkin y la solidaridad cooperativa de Gide, mencionadas y explicitadas en el marco teórico.

Se caracteriza como algo fundamental, y en muchos casos, una de las motivaciones para participar o seguir participando en el proyecto o colectivo de turno. Relacionado a esto, uno de los miembros más antiguos de Liberá Tu Bicicleta, expresa que:

*“Cómo opera la solidaridad, la verdad que no lo sabemos, no sé qué habrán dicho en otras entrevistas... nosotros lo imaginamos como un espacio colaborativo y solidario, porque el objetivo lo es, recuperar algo que está en desuso y que alguien que lo necesita lo use, eso como lo imaginamos nosotros, como lo comunicamos y como se imagina desde afuera. En el momento del trabajo en el taller, hay una solidaridad funcional que es compartir trabajo, herramientas y componentes, y hay cierto espíritu solidario, tanto en el equipo de Liberá como en otros participantes habituales. En los ocasionales más bien lo que prima es el interés en tener una bicicleta, es decir: el 90% de la gente va, se arma su bici, en todo ese trabajo solidario, colaborativo, compartido, etc., pero después no viene más al proyecto ni nos enteramos de ellos, lo cual nos parece natural, no somos una institución educativa, somos reparadores de bicis. Supongo que funciona con diferentes capas, ta? sin duda, la del equipo que está siempre, la de la gente que se arrima ocasionalmente ... y la del trabajo real, que sí es muy compartido.”* (Informante: LTB, varón)

A su vez, la siguiente referencia, enmarcada en una vivencia particular de una integrante, refleja elementos del trabajo voluntario:

*“Esa es la esencia del trabajo voluntario, y aparte nosotros somos una familia, estamos, la verdad, yo tuve un siniestro de tránsito muy grave y se portaron como una familia, realmente.”* (Informante: mujer, LTB)

Atado a esto, la siguiente referencia continua con esta idea de solidaridad dentro de los colectivos:

*“Bueno, se ve la colaboración entre los miembros del equipo, los fijos, en función del bienestar de la gente que va ahí, digamos, la parte de asesoramiento técnico de los que arreglan su bici, y toda esa parte me parece que si se transmiten valores, aunque nadie lo diga explícito ... pero sí, claro.”* (Informante: participante de clases de aprender a andar en bici de LTB, mujer).

Si bien las referencias son mayormente sobre participantes de Liberá Tu Bicicleta, esta es una constante en los diversos proyectos, ya que, con sus diferencias, son todos voluntarios, y “a pulmón”, incluyendo Unibici, que, si bien está institucionalizado dentro de la Udelar, es

trabajo voluntario que realizan diversos funcionarios universitarios, más allá de su trabajo remunerado formal.

### **Solidaridad entre colectivos**

Otro tipo de solidaridad que surge de la investigación es la solidaridad operante entre los distintos colectivos y proyectos de los que se tiene información. Se destaca la cooperación y la predisposición a la acción conjunta como algo fundamental para el funcionamiento, crecimiento y proliferación de los diversos colectivos y proyectos, destacando por ejemplo el caso de Liberá Tu Bicicleta, que fue facilitado en su surgimiento y difusión por la red ciclista operante en Montevideo, siendo la Masa Crítica de Montevideo uno de los lugares donde este interrelacionamiento entre distintas personas con ideas, con proyectos, con capacidad y deseo de aportar se generó. Para este segundo caso, los mecanismos más visibles son la ayuda mutua de Kropotkin, y también los mecanismos redistributivos de Rosanvallon, explicitados anteriormente en el abordaje conceptual.

También se destaca desde Unibici la constante ayuda que Liberá Tu Bicicleta y el TACU le brindan a este proyecto, por ejemplo cuando se realizó la beca bicicleta, y también como Unibici, desde su rol y postura de brindar y facilitar información, ayuda a los otros dos proyectos mencionados.

*“Sí sí, de hecho, como te digo, hay actividades concretas, como la beca bicicleta, que sin estos colectivos, Unibici no lo hubiese podido hacer, o nos llevaba un año más hacerla. (.....) no, para nada, fue todo de onda. Porque además nosotros tampoco teníamos un peso en ese momento, justamente, estábamos apuntando a que bienestar universitario, demostrarle a ellos, que hay demanda para una beca bicicleta.”* (Informante: Unibici, mujer).

*“Con el TACU por ejemplo, que es el Taller Autogestionado de Ciclismo Urbano, que es el que enseña leyes de tránsito, con Enbiciadas, que Enbiciadas es salida de mujeres y mecánica básica para mujeres, que lo hacemos el primer sábado de cada mes, a las 10 de la mañana, Liberá nos presta el contenedor. Después hay participantes de Masa Crítica, y esos son los que han surgido.”* (Informante: LTB y Enbiciadas, mujer).

Aquí se remarca el funcionamiento compartido entre diversos proyectos y la constante interacción entre los mismos, para la realización de actividades puntuales, como la mencionada beca bicicleta, o también el compartir espacios comunes, como Enbiciadas y Libera tu Bicicleta, que a su vez comparten también miembros.

En este apartado, se puede generar también una suerte de subdivisión, entre la solidaridad informal, sobre todo en la ayuda constante y el interrelacionamiento para llevar a cabo ideas o brindar insumos necesarios para los diversos proyectos y la solidaridad formal, para llevar a cabo actividades puntuales, eventos o talleres colaborativos entre los diversos proyectos, con roles y tareas mayormente definidas, diversificadas y reconocidas. Esta subdivisión anteriormente mencionada se encuentra desarrollada más adelante en este trabajo.

### **Solidaridad con el/la usuario/a**

El tercer tipo de solidaridad identificado en estos colectivos y proyectos, es el que tiene su origen en el relacionamiento entre los y las participantes de estos, con los usuarios u ocasionales de las diversas propuestas. El valor del mutualismo de Proudhon interviene en este tipo de solidaridad, y también los mecanismos de ayuda mutua de Kropotkin y redistribución de Rosanvallon mencionados en el abordaje conceptual. Volviendo a remarcar la voluntariedad de los diversos proyectos o colectivos estudiados, hay otros aspectos que hacen a que la relación entre los “fijos”, los “itinerantes” y los “beneficiarios” sea una relación de bases solidarias. El hecho de que todo sea desinteresado, sin fines de lucro, y financiado a voluntad, hace también a esta relación solidaria.

Ejemplo de esto son, la postura de difusión e información de todo lo que tenga que ver con bicicletas que adopta Unibici, que se propone que todo sea de fácil e igualitario acceso, publicando y difundiendo todo lo que tenga que ver con la temática. Un ejemplo de esto se referenció en los párrafos anteriores.

También el TACU, que desde su carácter autogestivo y horizontal, ofrece información, consejos y ayuda práctica para quien quiera nutrirse y contribuir sobre lo que se entienden que son buenas prácticas para la segura y eficiente convivencia en el tránsito de la ciudad. Al igual que en el otro caso, anteriormente del análisis se referencio a citas sobre esta temática.

A su vez, la disposición de Liberá Tu Bicicleta para hacerse cargo de la recolección y puesta a punto de las bicicletas donadas, y de la orientación y el facilitar las técnicas para los arreglos o modificaciones que se quieran realizar a las bicis, propias, o del proyecto y para liberar, también reflejan este carácter y objetivo solidario mencionado anteriormente.

*“Mirá, yo cuando voy, sinceramente, y veo una persona que nunca supo andar en bicicleta, y pedalea por primera vez, y viene, te abraza y te dice ‘gracias, nunca experimenté algo así’ eso para mí, vale más que cualquier plata. Y eso, es el concepto de ser solidario, y*

*el concepto del trabajo voluntario, pero hay mucha gente que todavía no te lo entiende. El otro día por ejemplo, una señora fue con el hijo, del kilómetro 28.5 caminando, con el hijo de 11 años y la nena de 3, sin plata para volver, y fue solamente a ver si tenía suerte en el sorteo y tuvo suerte, pero nosotros no nos quedamos ahí, o sea le dimos una buena bicicleta, la silla para la nena de 3 años ... el hijo, tenía que irse caminando al lado de ellos, y decidimos que no, había una bici rodado 24 que había que trabajarla, el chiquilín de 11 años, que empezó la UTU de mecánica la empezó a trabajar, y con ayuda nuestra la terminó, se fueron con chaleco, el casco para la nena, casco para ellos, todo lo que pudimos ayudar a esa familia, esa familia se fue entera teniendo un medio de transporte y no teniendo que caminar y pagar más boleto.” (Informante: LTB y Enbiciadas, mujer).*

La anterior referencia, refleja la solidaridad focalizada en el/la usuario/a de los diversos colectivos o proyectos. Se le atribuye sentido solidario al accionar que se tuvo con esa familia, y es una muestra de cómo opera la solidaridad con quien participa del proyecto, de parte de quienes lo llevan a cabo. La redistribución se ve como mecanismo operante, en este caso apuntada a cubrir las necesidades de esta familia.

*“Es que sí.. sí.. un proyecto que la base es liberar bicicletas para que otras personas puedan tener acceso a trasladarse y a transportarse, que fomente que otras personas donen lo que tengan ahí tirado, y que la información circule, como que se plantee una horizontalidad a la hora de la información, eso me parece como que está re bueno, como que democratiza la información, si yo sé, te ayudo a vos, ese compartir, esa horizontalidad que se plantea, ya me parece que es un (...) que es horizontal, no sé, es solidario.. no es que el que llega primero o sale primero se queda con la mejor bici, no, la idea es como que generar instancias de intercambio y de poder todos quedarse satisfechos, no sé...” (Informante: LTB y Enbiciadas, mujer).*

### **Solidaridad intergeneracional**

Una variante más de tipos de solidaridad, es, en este caso, la solidaridad intergeneracional, que, como su nombre lo indica, es el tipo de solidaridad que se entrelaza entre generaciones más jóvenes y más viejas, e incluso generaciones que aún no nacieron, y que se verán igualmente beneficiadas por dicha solidaridad, aunque aún no pertenezcan al contexto en el cual se lucha por ella, o ya se ejerce dicha solidaridad. Para este tipo de

solidaridad, es pertinente recordar el concepto de “solidaridad intergeneracional” (Zelenev, op. cit ) oportunamente abordado en el marco conceptual.

Partiendo entonces de este concepto, se identifican algunos factores que aportan a dicho tipo de solidaridad.

El primero, es el factor ecologista, un factor que a priori se entendía como mucho más importante y presente en los objetivos y en el accionar de los colectivos. Sin embargo, si bien los colectivos en sí no definen este como uno de sus objetivos principales, todos lo consideran un factor preocupante e influyente, e igual, a sabiendas de la poca incidencia real del uso de la bicicleta como factor de cambio de las problemáticas relacionadas a la contaminación que tiene hoy nuestra sociedad, deciden igualmente, adoptar esta postura y este hábito, como una forma personal de lucha, aunque algunos colectivos como Unibici, o libera tu bicicleta, tienen o apoyan a ciertos proyectos ecológicos, en torno a la bicicleta.

*“No, en realidad, a ver, es, indudablemente, un tema que nos convoca, un tema más, después ahí empieza lo que convoca a cada uno personalmente, pero si entendemos que, indudablemente, es una cosa que sí resaltamos mucho que es bueno, en la lógica nomás del uso de la ciudad, la contaminación del aire y del ruido es una problemática, y es una problemática para la convivencia (...) es uno de los temas que nos preocupa, y es uno de los temas donde tratamos de impulsar más y que se trabaje al respecto, de hecho, estamos apoyando una investigación que es de un ingeniero que está haciendo su doctorado en ingeniería ambiental, que justamente está estudiando el impacto en la población ciclista la contaminación de los motorizados, y es un tema que a Unibici le preocupa e intentamos desde la universidad promover conocimiento para tratar de revertir esa situación.” (Informante: Unibici, mujer).*

Como se mencionó anteriormente, en Unibici no hay una bajada de línea como colectivo en cuanto a la temática del ecologismo, pero si se entiende como una preocupación de los integrantes, lo cual logra que se termine considerando el tema y buscando integrarlo a las líneas de trabajo y los objetivos de dicho colectivo.

*“Ehm... irrelevante en dos aspectos, bueno, primero, una cosa que caracteriza al proyecto, es no tener una postura común prácticamente frente a ningún tema, ni la bicicleta... somos un taller mecánico abierto (...) en este caso, del tema ecológico y amigable con el medio ambiente y todo lo demás, tampoco lo hemos charlado nunca (...) en Montevideo el 3% de los traslados se hacen en bici, no es significativo, o sea, andar en bicicleta es como llevar*

*la bolsita de tela al supermercado, es decir, es la última escala en la solución de los problemas ambientales” (Informante: LTB, varón)*

Desprendido de la referencia anterior, se identifica que el desinterés va atado al reconocimiento de que el problema mayor está en otras cosas, como la producción industrial o agropecuaria capitalista, y que el uso de la bicicleta es un cambio de última escala.

Sin embargo, no todos los integrantes de Liberá Tu Bicicleta tienen la misma línea de pensamiento, marcándose una vez más, la diversidad de los componentes del proyecto:

*“Creo que bastante importante digamos, aparte de no contaminar, el tema de hacer ejercicio y todo eso, como que la bici lo tiene, y como que es algo importante digamos... que mucha gente se arrima por eso.” (Informante: LTB, varón).*

El factor ecologista refleja también un tipo de solidaridad intergeneracional, ya que si se logra avanzar en los aspectos medioambientales, es un cambio que afectará fuertemente a generaciones posteriores. Obviamente este tipo de cambios es complejo y multicausal, siendo el uso urbano de la bicicleta un factor seguramente marginal.

*“y si, a ver... con los argumentos por el uso de la bici, viene el tema por un lado de saludable y por otro lado todo un tema de contaminación... algún tema en el que si avanzamos un poquito más, era el tema del derecho a la ciudad, que bueno, ahí entra también un poco el tema de género, y ahí entra el tema de la ecología, o sea: por qué el auto tiene que ser el dueño de la calle, por qué hay que tirar abajo casas o gastar mucha plata para ensanchar calles para que anden más autos, cuando está demostrado en el mundo que eso no soluciona los problemas de movilidad, sino que es con un buen transporte público, con transporte público no contaminante.” (Informante: Unibici, varón).*

En esta referencia se pone en tela de juicio la tendencia de las instituciones gubernamentales a preferir mejorar la infraestructura para los vehículos automotores, entendiendo que mayor espacio para circular y más lugares para estacionar son soluciones válidas para la movilidad, no así el mejorar el transporte público y fomentar las modalidades activas. Sería el ecologismo un tema que convoca en este caso, buscando articularlo con la optimización y mejora de la movilidad urbana, optimizando así el uso y apropiación del espacio público.

*“claro, es como que a veces te encontrarás atrás de un ómnibus que te está tirando toda la mierda esa, que supongo que también como peatón o estando en la ciudad ya de por si te fumás todo eso, pero ta, en una bici que estás como hiperventilándote, o generando más*

*capacidad de respirar, y tener directo todo la emisión de los ómnibus en la cara, no es muy ecológico para el ciclista en realidad, pero si es como un posicionamiento, de pretender cierta ecología, o no sé cómo se dice...” (Informante: LTB, mujer).*

Aquí se revela también la preocupación por mejorar la situación de los vehículos contaminantes, ya que las emisiones afectan fundamentalmente a quienes comparten espacio cercano con dichos vehículos, y es en este caso muy puntual y específico, donde la preocupación ecológica aparece.

Otro factor es el de la lucha por la inclusión y mejora de infraestructura ciclista en la ciudad, que brinde más y mejores lugares por donde andar a los ciclistas, generando donde se deba espacios propios de circulación, que mediante la segregación generen mayor seguridad a la hora del uso de la bici como medio de transporte.

Se aprecia por tanto algo similar a lo que sucede con el ecologismo, en el sentido de que en este caso, los colectivos abogan por la realización e implementación de infraestructura pensada para la mejora de la seguridad del uso de la bicicleta como medio de transporte, pero muchas veces, sus integrantes en particular, no están tan abanderados con dicha causa, y prefieren otras medidas alternativas, u optarían por la combinación de infraestructura segregada y convivencia.

*“Que la infraestructura es necesaria, y la convivencia es necesaria (risas). Son las dos cosas, porque las dos, la convivencia y la infraestructura específica, y el espacio segregado para bicicletas, las dos cosas son importantes, y las dos se aplican en diferentes soluciones, o en diferentes lugares de la ciudad. En avenidas de alto flujo de vehículos motorizados, y de determinada velocidad, las ciclovías segregadas son importantes, es más, son imprescindibles, por más que pensemos en la convivencia como la solución para compartir el espacio público, en determinadas arterias de la ciudad, el espacio segregado es importantísimo. (...) En el resto de las calles no vale la pena hacer infraestructura segregada, en calles de tránsito más o menos lento es deseable la convivencia, pero tiene que haber las dos cosas.” (Informante: LTB, varón).*

La referencia anterior establece una pauta sobre la consideración de la infraestructura y la convivencia, como fenómenos combinables y no excluyentes, para la mejora del tránsito urbano, y la necesidad de apostar por uno o por otro, tomando en cuenta el tránsito y la velocidad de circulación, según en qué zona, calle, avenida o bulevar, se pretenda generar

cambios, algo en lo que aún falta mucho por hacer, lo que se identifica en la siguiente referencia.

*“No hay prácticamente infraestructura, recién este año, o hace 2 años tal vez, se haya construido infraestructura específica para bicicleta de mediana calidad. Yo contaría eso a partir de la bicisenda norte-sur de Bulevar Artigas, que es algo que se hizo bien, el resto, lo que había hasta el momento, era pésimo. Y ahora se está incorporando una importante, qué es la de Av. Italia, esas dos, son ejemplos de cosas bastante bien hechas, pero, llegan tarde, porque prácticamente en cualquier otra ciudad latinoamericana, ni pensar en compararnos con ciudades de países más desarrollados, ese tipo de infraestructura tiene por lo menos 10 años, así que ta, llegamos un poco tarde, pero mala suerte” (Informante: LTB, varón).*

Este es otro caso donde este cambio afectaría a más de una generación, por lo que la solidaridad intergeneracional, en cuanto a la lucha por la conquista y mejora del espacio público y la visibilización de los ciclistas, está también presente.

Además de estos dos factores, hay uno más, que es justamente la lucha por la construcción colectiva de convivencia pacífica entre distintos tipos de vehículos, un gran punto de convergencia entre los diversos proyectos. Se visualiza este cambio como el que realmente generaría la situación ideal en cuanto a los distintos tipos de vehículos para la movilidad, pero que también se afirma que en ciertos casos no es viable por las diferentes características de masa y velocidad de los vehículos, en cuyo caso hay que abogar por la segregación espacial. Sin embargo, la tendencia es a la combinación de ambas estrategias, para así generar una movilidad más amable, donde se den menos situaciones de intercambios violentos, y una convivencia más pacífica y ordenada. Como en los casos anteriores, si esto sucediera, se daría un cambio cultural intergeneracional en la sociedad, que sentaría bases para un nuevo modelo de movilidad en Montevideo y se podría mencionar como otro aspecto de solidaridad intergeneracional.

### **Solidaridad institucionalizada (formal e informal)**

El siguiente apartado se centra en la solidaridad institucionalizada, entendiéndola como la solidaridad que se ejerce con respaldo de alguna institución u organismo que la facilita y brinda medios y/o herramientas para esto. Basándonos en lo previamente mencionado por Esparza en su artículo, sobre la formación y características de colectivos, y

también en la investigación realizada, surgen dos casos puntuales y diferentes de solidaridad institucionalizada entre los colectivos que se eligieron.

El primer caso, el de Unibici, que es respaldado y sigue los lineamientos de la Udelar. Este colectivo funciona bajo coordinación de la Udelar y bajo los lineamientos de funcionamiento que desde este ente se le asignan, además del presupuesto (escaso, o nulo, dependiendo de la etapa) asignado, también responde a un ente en concreto, por lo que su comunicación, acción y difusión, está regulada. La siguiente referencia profundiza en el origen de Unibici.

*“Habían algunas bicicletas en algunas sedes universitarias, no me acuerdo si en Sociales o Humanidades, creo que alguna en Ingeniería, y se pretendía prestar o utilizar para cuando algún funcionario o algo así, necesitará salir a hacer un trámite o algo y volver, o incluso si habían estudiantes de intercambio, que pudieran utilizar esas bicicletas, bueno, algunas necesidades particulares en los estacionamientos de bicicletas en las distintas sedes universitarias también, y como una intención de aunar, o sea, dejar bajo... de alguna manera nuclear todas esas necesidades juntas, surge el programa Unibici, que justamente reúne a todas las facultades y servicios.”* (Informante: Unibici, mujer).

Para este caso, es que se asigna la categoría llamada “formal”, en el sentido de que la institucionalización es más evidente, vertical, jerarquizada y además, lleva hasta en su mismo nombre, el nombre del ente que regula y acciona desde ese colectivo. Por estas razones, y por cómo se procede en el accionar, es que Unibici tiene una política de funcionamiento que tiende a brindar el libre acceso y propagar la información, generar difusión de noticias y eventos, coordinación entre colectivos, etc. Con esas características más “reguladoras” más que de acción directa.

El segundo caso es el de Liberá Tu Bicicleta, que si bien tiene un convenio de funcionamiento con la intendencia, mediante el cual se obtuvo el acceso al contenedor para que sea el espacio de trabajo de taller a cambio de poner a punto las bicicletas del proyecto “Pedaleá Parque Batlle”, no tiene un ente regulador de accionar, funcionamiento y comunicación como sí es el caso de Unibici. De acuerdo a esto, es que se categoriza como “informal” el tipo de institucionalización de Libera Tu Bicicleta, ya que tienen mayor libertad de acción y de funcionamiento, y solo responden a la IM en cuanto a horarios y su accionar no es regulado por nadie más que por los voluntarios del taller.

En esto, entonces, encontramos dos tipos de institucionalización, como se mencionó, una formal, y la otra informal, basando estas dos categorías en las características y formas de cada tipo de institucionalización. Sobre esto, también se puede realizar un análisis de en qué sentido se consolidó dicha institucionalización.

Para el caso de Unibici, se puede entender que es una institucionalización realizada de arriba hacia abajo, donde si bien quienes fundan el proyecto lo hacen por una situación particular y siendo pocos, las líneas de creación y definición del proyecto vienen desde el ente regulador, en este caso Udelar, que en trabajo conjunto con quienes tenían la inquietud de fomentar el uso de la bici con la institución, termina por generar un espacio formal dependiente de dicho ente, que luego de su formulación y definición, comienza a operar como un actor más en el conjunto de colectivos ciclistas de Montevideo.

Distinto es el caso de Liberá Tu Bicicleta, cuya institucionalización, se da mediante otros caminos. Mientras que Unibici surge desde su inicio punto 0 institucionalizado y definido, Liberá Tu Bicicleta surge casi espontáneamente entre un pequeño grupo de amigos y en una azotea, y a medida que el proyecto comienza a crecer, se empiezan a formular estrategias para mejorar la eficiencia y el funcionamiento del taller. A raíz de esto, es que se logra el acuerdo con la Comisión Administradora del Velódromo, y se pasa a ser un taller con la institucionalización como actor presente, de la forma particular que esta se da, y surgido desde abajo hacia arriba, ya que lo que hace la institucionalización no es crear algo, sino enmarcar algo ya existente y facilitarle el funcionamiento.

### **Otras dimensiones de análisis**

#### Percepciones de seguridad y ambiente según género.

En este apartado se analizarán las diferencias de percepción en cuanto a la seguridad y el ambiente en el cual se movilizan los usuarios y las usuarias de la bicicleta como medio de transporte.

Entendiendo que, en la sociedad como conjunto, el tema de la desigualdad y violencia de género es un problema latente, esta dimensión también se ve reflejada en la percepción de los y las ciclistas y es un factor más de análisis y problematización de los ambientes en los que ellos y ellas se mueven día a día.

Fruto de las entrevistas, tanto hombres como mujeres entienden que dicho fenómeno se traslada a la movilidad, siendo entonces las mujeres víctimas de nuevos y no tan nuevos tipos de acoso durante el uso de la bicicleta como medio de transporte. Al respecto, la entrevistada perteneciente a “Unibici” expresó esta percepción cuando se le preguntó por su vivencia como mujer ciclista.

*"Sí, en realidad, lo que nos pasa como mujeres en el espacio público, te pasa caminando, en el ómnibus o en la bicicleta, es que estas expuesta al acoso callejero, o sea, esa es una variable fija cuando sos mujer. A mí lo que me ha pasado particularmente en bicicleta, es que a veces el bocinazo, que el bocinazo lascivo del tipo que en realidad está violentándote, lo podés llegar a confundir como que está pasando algo, que me ha pasado como que me pone en una alerta, que a veces digo 'Bo, esta situación me puede hacer perder el equilibrio, me tensa' ... eso sí". (Informante: UNIBICI, mujer)*

Aquí se aprecia que el acoso está presente en el uso de la bicicleta, así como también está presente en otros ámbitos. Además, las formas particulares en que se manifiesta el acoso se convierten en un factor de riesgo para las usuarias de bicicleta. El ejemplo de la bocina como forma de acoso y violencia por tanto es muy significativo al respecto

A su vez, en las entrevistas, surgen otros relatos de situaciones de acoso e invasión del espacio personal de mujeres ciclistas por parte de varones en vehículos motorizados. Tal vez sea necesario apostar por una mayor presencia femenina en el uso de este medio de transporte apuntando a su generalización. La experiencia internacional muestra que la presencia de más mujeres en el tránsito urbano puede llevar a una mejor convivencia y a una mayor pacificación, generando un clima colectivo de menor violencia e inseguridad vial. En este sentido, en las entrevistas se mencionó la experiencia del colectivo ciclista chileno “Macleta” formado solo por mujeres y con una fuerte presencia e influencia en Santiago de Chile. El aumento de la presencia de mujeres en bicicleta puede contribuir a romper estigmas y prejuicios sociales asociados a la presencia de la mujer en espacios públicos, así como también a cambiar valoraciones, a priori negativas, asociadas a determinados espacios considerados como inseguros o peligrosos (parques en la noche, barrios determinados, etc.) y a su revalorización como espacios públicos para todas y todos.

El punto referido a la conquista del espacio público puede vincularse con la solidaridad intergeneracional, generando así que diversos espacios públicos, ahora relegados por cierta sensación de inseguridad, reviertan esa tendencia y se logre un mejor y mayor uso y circulación por dichas zonas, generando así, aportes al colectivo social en general.

En otra de las entrevistas, la informante de Liberá Tu Bicicleta Rural, expresó que: *“a veces, tengo la sensación de que si yo tuviera un pene, no me pasarían algunas cosas que me pasan”, las cuales calificó como “abusivas, que me sacan del camino, qué sé yo, yo voy por un carril en el medio, me ha pasado de personas en ómnibus que me cierran para que me salga, y vuelven a salir, o sea, que el único objetivo era sacarme del camino, y no sé si eso pasaría si yo fuera hombre”* (Informante: LTB, mujer)

Se aprecia con claridad en la cita anterior alguno de los abusos o situaciones de violencia que viven las mujeres como ciclistas en la calle.

Atado con esto, una perspectiva interesante surge en la entrevista con una de las participantes de Liberá Tu Bicicleta que relaciona este elemento con el empoderamiento y la libertad de la mujer: *“nada empodera más a una mujer que tener esa libertad, la bicicleta es una herramienta de empoderamiento.”* (Informante: LTB, mujer)

Aquí se pone de manifiesto la libertad de acción y movimiento que representa la bicicleta, al llevarte del punto A al B, a tu ritmo, con tu propio camino y sin depender de horarios externos. Esto también se complementa en el siguiente testimonio de la entrevistada de Liberá Tu Bicicleta Rural, que expresa:

*“Sí, eso sí, como que por el lado positivo sí, no por el lado negativo de un tema de género, que me sienta violentada o acosada por un tema de género, pero sí el hecho de poder moverse la mujer en específico sola, y poder llevar sus cosas, y manejar sus tiempos, sin depender de nada, ni de dinero, es muy importante, porque hay muchas mujeres que no tienen ingresos, que todo su trabajo es no remunerado, entonces el hecho de moverse, desplazarse, implica o mucho tiempo de caminar, o dinero, entonces la bicicleta es una gran herramienta sí, eso sin duda..”* (Informante: LTB Rural, mujer)

Es importante destacar que del análisis de las entrevistas surge que sus usuarios/as relativizan la sensación de peligro que podría suponer conducir una bicicleta en la ciudad. Esta dimensión es mínima para la mayoría de los y las entrevistadas, salvo en el caso de las mujeres donde la inseguridad percibida se asocia a su condición de mujer, ya que el peligro al que se ven expuestas no es realmente por ser o no ciclistas, sino por ser, justamente, mujeres.

## Otras apreciaciones

Además de las tipologías anteriormente mencionadas surgen algunos elementos importantes de mencionar.

En primer lugar, la existencia de una dualidad entre los intereses personales de los y las participantes de los colectivos, y los intereses solidarios. Esto refiere a que, como se dijo anteriormente, el factor solidario es un eje fundamental en diversos colectivos y proyectos, pero no son las únicas motivaciones y deseos de los y las participantes. Se reconoce en algunas entrevistas, que además de este factor solidario, hay un interés personal de cada participante en que haya una mayor cantidad de ciclistas en la calle, no solo en busca de multiplicar el uso de la bicicleta como medio de transporte, y aumentar su visibilidad, sino que también se busca el reconocimiento y concesión de nuevos derechos y oportunidades para quienes eligen este medio. Es por esto, que se entiende hay una suerte de factor “egoísta”, en el que, si se generan estos efectos, la situación personal de los entrevistados también mejora, y es ahí donde se identifica la dualidad entre interés y accionar solidario, y el interés personal o “egoísta”.

Vinculado a este punto, uno de los entrevistados de Unibici, plantea lo siguiente *“sí... lo que pasa es que también, si vos crees en una causa, sea el candidato político, ahora que estamos en época de elecciones... Si es en una causa, ¿vos lo haces por solidaridad o lo haces por tus convicciones? o sea ta, capaz que una persona que tiene determinada opinión política, su militancia es ir a votar, y eso le parece que es el apoyo y que una persona que tenga una actividad militante, tiene sí, es más solidaria.. y sí, capaz más solidario es, pero yo igual no sé si eso es solidaridad..”* lo cual abre una posibilidad de discusión, de la mano de lo mencionado anteriormente. Sin embargo, se entiende que la solidaridad está presente de igual forma en estos colectivos, y quizás la discusión es cómo se concibe a la solidaridad en dicho caso, si como un fin, o como un medio.

En segundo lugar, surgen referencias constantes a la libertad, y la bici como herramienta de libertad. En su gran mayoría, estas destacan la importancia y el deseo de la libertad, desde aspectos micro como elegir uno mismo el camino que realiza, tomando las calles que desea, o aspectos de mayor escala, como no depender del transporte público, no pagar boleto, combustible, estacionamiento, impuestos, etc. Esto anterior sumado a cuestiones más utópicas si se quiere, o ideológicas, que se engloban en la idea de romper los esquemas

típicos, ir en contra del sistema, entendiendo otras opciones, y a la bicicleta como una herramienta para la obtención de dicha libertad, es uno de los valores más estimados en proyectos y colectivos.

*“Es un poco diferente, pero es lo que intentamos también promover desde adentro. Pero es diferente, el ambiente del interior de Montevideo, como que no se entiende mucho la solidaridad, se entiende como... más como... como se dice cuando el estado es el que otorga así..? (...) claro, como que le vamos a dar cosas a la gente, y no como una especie de horizontalidad, como que nosotros somos... como tenemos, les damos, o algo así, no sabría bien explicarlo, pero va por ese lado.”* (Informante: LTB Rural, mujer).

Esta referencia marca la pauta de que no en todos lados la solidaridad operante, y que se entiende como básica para el funcionamiento del taller, es comprendida y compartida, y en muchos casos en esta versión del proyecto que actúa en las afueras de la ciudad y en zonas menos pudientes, es interpretada de otra forma, más de tipo caritativo o paternalista, generando así que se tengan que adaptar los esquemas y las formas de trabajo, dificultando la articulación entre el proyecto original, y su difusión en este caso en zonas más periféricas de la ciudad.

#### **4. Conclusiones**

En los colectivos estudiados se identificaron distintos tipos de solidaridad, siendo la más destacada la solidaridad dentro de los mismos, esta forma de solidaridad opera dentro de los colectivos y remite a lo explicado en el marco teórico sobre ayuda mutua y solidaridad cooperativa. Otro tipo identificado es la solidaridad entre colectivos, entendiendo esta como la solidaridad que opera en la relación entre los diversos colectivos y proyectos, algo que en el análisis se evidenció como fundamental y presente en las diversas propuestas, y además, se reconoce cómo a partir de un movimiento más general (Masa Crítica de Montevideo) se fueron alimentando otros proyectos, en el caso de los estudiados, todos conectados entre sí, haciendo visible entonces los mecanismos de ayuda mutua y los mecanismos redistributivos propuestos por Rosanvallon y descritos anteriormente.

El siguiente tipo es la solidaridad con el/la usuario/a, otra forma de solidaridad que opera en los proyectos y colectivos, en este caso orientada hacia el usuario de las diversas propuestas, y no hacia quienes participan activamente en la gestión o son miembros de

proyectos y colectivos. Como se comprobó en el análisis, y basado en el marco teórico, podemos afirmar que está presente el mutualismo planteado por Proudhon, así como la ayuda mutua y otros mecanismos redistributivos.

También encontramos el tipo de solidaridad llamado solidaridad intergeneracional, referida a la solidaridad que atraviesa varias generaciones, no solo las presentes sino también las futuras. En este tipo, es donde entran en juego los aspectos ecologistas, de mejora de la convivencia, del uso del espacio público y de aumento de la infraestructura para ciclistas.

Por último, en cuanto al tema de la solidaridad, se encuentra presente la solidaridad institucionalizada y la no institucionalizada. La institucionalizada es aquella respaldada o generada por alguna institución (caso Udelar o IM) y la no institucionalizada, la que no presenta esta característica. A su vez, para el caso de las institucionalizadas, se puede distinguir entre la institucionalización formal (caso Unibici) y la informal (caso Liberá Tu Bicicleta).

También se desprendieron de la investigación otros aspectos referidos al tema central, pero que no se encuadran dentro del análisis de tipos de solidaridad. Uno de ellos es la percepción de seguridad según género. Dicha percepción es útil para el análisis, debido a que en realidad, en las entrevistas no surgió como una problemática la inseguridad a la hora de movilizarse en bicicleta, de hecho, los y las entrevistados/as expresaron que no sienten dicha sensación, por más de que si entienden que el tránsito es de cierta forma caótico y hay mala convivencia entre distintos tipos de vehículos. La clave de esta cuestión es que las entrevistadas sí expresaron inseguridad a la hora de andar en bicicleta, pero no por el hecho del tránsito y la convivencia con vehículos motorizados, sino que su sensación de inseguridad se desprende de su condición de ser mujeres y de vivir inequidades y situaciones discriminatorias en el espacio público. Este es un punto particularmente interesante para futuras investigaciones, profundizándolo junto con mecanismos de solidaridad desde una perspectiva de género.

Además de esto se encontraron una serie de dualidades que se entiende pertinente volver a mencionar en las conclusiones: la primera, es la dualidad de percepción de solidaridad entre los usuarios de Liberá Tu Bicicleta Montevideo y Liberá Tu Bicicleta Rural, entendiendo que en el primer caso los usuarios sí conciben un taller que funciona de forma solidaria, asumiendo el tema de la horizontalidad y la ayuda mutua como algo fundamental

para el proyecto, mientras en el segundo caso los/as usuarios/as perciben la propuesta como más asistencialista y de corte más caritativo.

Otra dualidad es la que se evidencia entre los intereses personales de quienes participan de los diversos colectivos. Como se ahondó en el análisis, a veces los intereses de los proyectos y de sus integrantes difieren, no están estrechamente relacionados, o no están definidos. Más allá de esto, se busca generar espacios horizontales donde todos y todas puedan poner en común sus ideas y sus preocupaciones, entendiendo que esto también suma a la construcción común. Además, también está latente en quienes dieron su testimonio, esa dualidad de hacer algo para mejorar una situación global, pero también por un interés personal de mejorar la situación de cada uno, entonces, muchas veces, se genera esa doble razón de acción para los participantes, entre lo que ellos entienden que es bueno para el desarrollo del ciclismo en la ciudad, y de sus colectivos, pero también lo que los afecta directamente y beneficia individualmente.

La constante referencia a la libertad y a la bicicleta como una “herramienta de libertad”, ya que ella supone la no dependencia del transporte público, no pagar boleto o gastar en combustible en caso de usar vehículos motorizados propios, no estar atados a rutas fijas, a esperas por el transporte que sirva, al gasto y preocupación que suponen la tenencia de un vehículo motorizado, todo esto brinda al usuario libertad de acción, movimiento, y lo libera a su vez de dinámicas instaladas en la sociedad en cuanto al transporte, al tránsito, y la influencia del sistema sobre dichos fenómenos. Esto refleja una idea a perseguir, que según algunos/as entrevistados/as es “la gran motivación”, y el verdadero fin de la promoción de la bicicleta como medio de transporte, desplazando en algunos casos factores como el ecologismo, la salud o la movilidad urbana eficiente.

Una vez repasado estos principales hallazgos, también se entiende pertinente enmarcarlos en la búsqueda de un cambio social explícito. A través de los diferentes tipos de solidaridad que operan en estos proyectos, hay una tendencia clara a generar cambios en la sociedad actual. Proponen un funcionamiento distinto a lo que es habitual en la sociedad liberal y capitalista, el desinterés por la ganancia, la ayuda desinteresada, sin mecanismos de control sobre a quiénes se ayuda, sin bajar una línea clara y jerárquica en los diversos proyectos, van de la mano con esto. Entendiendo que son proyectos ciclistas, cuya incidencia en la sociedad es poca, igual se puede destacar esta cuestión de la búsqueda de igualdad y libertad, mediante el instrumento de la bicicleta. Llevándolo a un plano más teórico, se puede entender que se plantean modelos de sociedades distintos, en donde prima más lo solidario, lo

autogestivo y lo monetariamente desinteresado. Si bien este es un caso de proyectos ciclistas de corto alcance, pueden usarse como referencia para extrapolar a otros aspectos más influyentes y determinantes en la sociedad, e invitan a replantearse cómo funcionamos como sociedad, y con esto, pensar en un modelo diferente, basado en la libertad y la solidaridad.

En definitiva, este trabajo ha permitido explorar dimensiones vinculadas a la sociología de la solidaridad, temática poco abordada aún en los estudios nacionales, que permite conectar teóricamente nociones clásicas de la teoría social como la igualdad, el reconocimiento, la redistribución, lo “común”, con el accionar de los colectivos sociales. Asimismo, este trabajo nos permite plantear interrogantes a futuro, tales como: ¿Cuánto tiempo deberá transcurrir o cuántos colectivos deberán surgir para que aumente significativamente el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad? ¿Qué desafíos presenta dicha idea? ¿Es viable el crecimiento de estos colectivos manteniendo su esencia autogestionada, horizontal y con la libertad como eje central? ¿Qué supuestos podrían cambiar con el crecimiento de los colectivos? ¿Es la institucionalización el camino para el desarrollo de los mismos? ¿Es realmente lo referido a la solidaridad el eje para el aumento del uso de la bicicleta como medio de transporte? ¿Es viable el desarrollo de la bicicleta como medio de transporte masivo en detrimento de otros tipos de transporte y así combatir diferentes problemas ocasionados por el SARS-CoV-2? ¿Cómo se verán afectados los colectivos y proyectos ciclistas en relación con lo anterior, y si esto afectara los tipos de solidaridad abordados en este trabajo?

## **5. Referencias bibliográficas**

Atria, J. (2014). Review: La sociedad de los iguales. 15/2/2020, Sitio web: [https://www.researchgate.net/publication/315531782\\_Review\\_La\\_Sociedad\\_de\\_los\\_Iguales\\_Pierre\\_Rosanvallon](https://www.researchgate.net/publication/315531782_Review_La_Sociedad_de_los_Iguales_Pierre_Rosanvallon)

Cohen, N. Gomes Rojas, G. (2019). Metodología de la investigación, ¿para qué?. Buenos Aires: Editorial Teseo.

CREATIVE MORNINGS. (2015). PABLO ALBARENGA. 11/7/18, de CREATIVE MORNINGS Sitio web: <https://www.youtube.com/watch?v=ChMY8SA9wIQ>

DeWalt, Kathleen M. & DeWalt, Billie R. (1998). Participant observation. In H. Russell Bernard (Ed.), Handbook of methods in cultural anthropology (pp.259-300). Walnut Creek: AltaMira Press.

DeWalt, Kathleen M. & DeWalt, Billie R. (2002). Participant observation: a guide for fieldworkers. Walnut Creek, CA: AltaMira Press.

Diccionarios Oxford. (no especifica año de publicación). Ecologismo. Recuperado el 28/10/2018, de Diccionarios Oxford Sitio web: [https://es.oxforddictionaries.com/definicion/ecologismo?fbclid=IwAR369ra5\\_ALnQI7jAt2Re38x-oB88sVf\\_Gx-VOwyCu7iBNCR5AdTQ0hlA5s](https://es.oxforddictionaries.com/definicion/ecologismo?fbclid=IwAR369ra5_ALnQI7jAt2Re38x-oB88sVf_Gx-VOwyCu7iBNCR5AdTQ0hlA5s)

En perspectiva. (2017). Liberá tu Bicicleta, una iniciativa que rescata chivas en desuso. 13/7/18, de En perspectiva Sitio web: <https://www.youtube.com/watch?v=cxc3GdLfbY>

Esparza, J. (2015). LOS COLECTIVOS SOCIALES, UN TEJIDO SOCIAL DIFERENTE. Recuperado el 28/10/2018, de SaberSinFin Sitio web: <https://www.sabersinfin.com/articulos/educacion/11009-los-colectivos-sociales-un-tejido-social-diferente>

García Morente, M. (2004). Lección preliminares de filosofía. Buenos aires: Editorial Losada S.A.

Gide, Ch. (1968). Cooperativismo, Bogotá: Publi-Coop.

Gibbs, G.. (2007). Capítulo 1. En El análisis de datos cualitativos en investigación cualitativa (Pg.15-25). Madrid: Ediciones Morata.

Gregorio Rodríguez Gómez, Javier Gil Flores, Eduardo García Jiménez.. (1996). METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN CUALITATIVA.. Granada, España: Ediciones Aljibe.

GUTIERREZ.ANDREA (2013). ¿Qué es la movilidad? Elementos para (re) construir las definiciones básicas del campo del transporte. 14/7/18, de dossier Central Sitio web: <http://www.bdigital.unal.edu.co/30288/1/29076-167002-1-PB.pdf>

Hernández, Diego. (2012). Políticas de tiempo, movilidad y transporte público: rasgos básicos, equidad social y de género. 13/7/18, de PNUD Sitio web: [http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/concurso/materiales/politicas\\_de\\_tiempo\\_y\\_movilidad\\_y\\_transporte\\_publico.pdf](http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/concurso/materiales/politicas_de_tiempo_y_movilidad_y_transporte_publico.pdf)

Kropotkin Pedro.1946. “El apoyo mutuo”. Cap. VIII: “La ayuda mutua en la sociedad moderna”. Págs. 296-329. Editorial Americalee.

LIBERÁ TU BICICLETA. 12/7/18, de LIBERÁ TU BICICLETA Sitio web: <http://www.liberatubicicleta.org/>

Mauttone, Antonio y Hernández, Diego. (2017). ENCUESTA DE MOVILIDAD DEL ÁREA METROPOLITANA DE MONTEVIDEO PRINCIPALES RESULTADOS E INDICADORES. 14/7/18, de PNUD Sitio web: <http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1078/EncuestadeMovilidadMVD-documentocompleto-final.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Montoya Robledo, V. Montes, L. Bernal, V. (2020). Movilidad en bicicleta con lentes de género. 6/7/2020, de Moviliblog Sitio web: <https://blogs.iadb.org/transporte/es/movilidad-en-bicicleta-con-lentes-de-genero/>

Parsons, T. The Social System, 1951. Varias ediciones.

RADIO CAMACUA. (2013). El viento en la cara III: Liberá tu bicicleta. 10/7/18, de RADIO CAMACUA Sitio web: <http://www.radiocamacua.uy/2017/10/el-viento-en-la-cara-iii-libera-tu-bicicleta/>

Supervielle Marcos 2013, Guías de clase Sociología de la Solidaridad, (elaboradas en el marco de la asignatura Sociología de la Solidaridad, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de la República). Montevideo.

TAYLOR, SJ. BOGDAN, R.. (1992). Introducción a los métodos cualitativos de investigación. ESPAÑA: ED PAIDOS.

Vasconcellos, Eduardo A. y Mendonça, Adolfo (2016). OBSERVATORIO DE MOVILIDAD URBANA. 15/7/18, de BANCO DE DESARROLLO DE AMERICA LATINA Sitio web: <http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/981/OMU%20CAF%20Resumen%2020170509.pdf?sequence=10&isAllowed=y>

Urwicz, T. (2020). Por la pandemia, el 42% de los uruguayos dice que cambiara de transporte. 21/5/2020, de Diario El País(Uruguay) Sitio web: <https://www.elpais.com.uy/informacion/sociedad/pandemia-uruguayos-dice-cambiara-medio-transporte.html>

Zelenev S. (no especifica año de publicación). SOLIDARIDAD INTERGENERACIONAL EN EL MUNDO ACTUAL. 12/02/2020, de III encuentro Intergeneracional Internacional Sitio web: <https://fiapam.org/wp-content/uploads/2012/11/Solidaridad-intergeneracional1.pdf>