

**POSGRADO EN GESTIÓN DE TURISMO REGIONAL  
SUSTENTABLE**

**CICLOTURISMO CONTEMPORÁNEO:  
UNA ALTERNATIVA HIPERMODERNA DE VIAJE**

**TESIS**

**QUE PARA OBTENER EL GRADO DE MAESTRO EN  
GESTIÓN DE TURISMO REGIONAL SUSTENTABLE**

PRESENTA

**DAVID BAÑUELOS GONZÁLEZ**

DIRECTORA:

**DRA. MARÍA DE LOURDES HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**

San Pablo Apetatitlán, Tlaxcala, Noviembre 2017

La presente tesis titulada: “Cicloturismo contemporáneo: una alternativa hipermoderna de viaje”, realizada por David Bañuelos González, ha sido aprobada como requisito parcial para obtener el grado de:

Maestro en Gestión de Turismo Regional Sustentable

Bajo supervisión del siguiente Comité Tutorial:

Directora Dra. María de Lourdes Hernández Rodríguez \_\_\_\_\_

Revisora Dra. Maribel Osorio García



Revisor Dr. Serafin Ríos Elorza \_\_\_\_\_

Revisora Dra. Adriana Montserrat Pérez Serrano \_\_\_\_\_

Escribo. Escribo que escribo. Mentalmente me veo escribir que escribo y también puedo verme ver que escribo. Me recuerdo escribiendo ya y también viéndome que escribía. Y me veo recordando que me veo escribir y me recuerdo viéndome recordar que escribía y escribo viéndome escribir que recuerdo haberme visto escribir que me veía escribir que recordaba haberme visto escribir que escribía y que escribía que escribo que escribía. También puedo imaginarme escribiendo que ya había escrito que me imaginaría escribiendo que había escrito que me imaginaba escribiendo que me veo escribir que escribo.

Salvador Elizondo

Quería triunfar, como quiere triunfar todo el mundo; soñaba con ser un investigador famoso, soñaba con trabajar infatigablemente para conseguir algo que pudiera estar, en definitiva, puesto a disposición de la humanidad, pero en aquel momento era un triunfo personal. Era, como todos somos, un hijo del medio.

Ernesto *Che* Guevara

Hay momentos en la vida que son verdaderamente momentáneos.

Mario Moreno 'Cantinflas'

# ÍNDICE GENERAL

## INTRODUCCIÓN

El individuo como eje del turismo contemporáneo..... 1

### 1. ANTECEDENTES

1.1 Turismo: un objetivo epistémico de la Edad Moderna..... 4

### 2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

2.1 El vínculo no explicitado entre hipermodernidad y cicloturismo..... 6

### 3. JUSTIFICACIÓN

3.1 Resignificando al cicloturismo contemporáneo ante una dinámica hipermoderna..... 7

### 4. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN..... 9

4.1 Objetivo general..... 9

4.2 Objetivos particulares..... 9

### 5. MARCO METODOLÓGICO..... 10

5.1 La aprehensión empírica del cicloturismo contemporáneo en una dinámica hipermoderna..... 10

5.2 Método etnográfico. Acercamiento vivencial al cicloturismo 10

5.3 Análisis de discurso. La reflexividad hipermoderna del cicloturista contemporáneo..... 13

5.4 Entrevista cualitativa..... 15

5.4 Definición del tamaño de muestra..... 15

### 6. MARCO DE REFERENCIA

6.1 La dimensión científica del cicloturismo..... 17

### 7. MARCO CONTEXTUAL

7.1 Contemporaneidad del cicloturismo..... 22

### 8. MARCO TEÓRICO – CONCEPTUAL..... 24

8.1 El viraje civilizatorio hacia la modernidad..... 24

8.2 Turismo: un legado moderno..... 30

8.3 El cariz ontológico del turismo.....	33
8.4 Invención y evolución de la bicicleta.....	36
8.5 La concepción de la bicicleta como instrumento de viaje.....	39
8.6 Categorías conceptuales del cicloturismo.....	41
8.7 La transición posmoderna hacia la masificación turística.....	44
8.8 Dinámica hipermoderna y turismo contemporáneo.....	50
8.9 La estampa hipermoderna del cicloturismo contemporáneo.....	57
8.10 Autogestión y sustentabilidad: dos necesidades contemporáneas.....	59
8.11 Autogestión y sustentabilidad viajan en bicicleta.....	62
<b>9. RESULTADOS.....</b>	<b>64</b>
9.1 Viviendo el cicloturismo contemporáneo: en bicicleta de Puebla a Oaxaca	64
9.2 La semántica hipermoderna del discurso cicloturista.....	105
<b>10. DISCUSIÓN.....</b>	<b>116</b>
<b>CONSIDERACIONES FINALES.....</b>	<b>120</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA.....</b>	<b>123</b>

## ÍNDICE DE CUADROS

### **Cuadro 1**

Instrumento metodológico para la observación participante..... 12

### **Cuadro 2**

Instrumento metodológico para la entrevista cualitativa..... 16

### **Cuadro 3**

Principales clasificaciones de cicloturismo según autor..... 43

### **Cuadro 4**

Registro técnico de ruta por jornada..... 64

### **Cuadro 5**

Entrevistas realizadas en trabajo de campo..... 106

### **Cuadro 6**

Análisis de proposiciones E1..... 107

### **Cuadro 7**

Análisis de proposiciones E2..... 108

### **Cuadro 8**

Análisis de proposiciones E3..... 110

### **Cuadro 9**

Análisis de proposiciones E4..... 112

### **Cuadro 10**

Análisis de proposiciones E5..... 113

### **Cuadro 11**

Análisis de proposiciones E6..... 115

## ÍNDICE DE FIGURAS Y FOTOGRAFÍAS

### **Figura 1**

Elementos interactuantes en el discurso y la semántica..... 13

### **Fotografía 1**

Transición de autopista 150D Puebla – Orizaba a 135D Puebla – Tehuacán..... 67

### **Fotografía 2**

Ingreso a la estribación septentrional de la Sierra de Tehuacán..... 71

### **Fotografía 3**

Breve pausa en la localidad de Calipam, Puebla..... 76

### **Fotografías 4 y 5**

Letrero que indica la división territorial entre estados de Puebla y Oaxaca..... 79

### **Fotografía 6**

Tramo de sierra baja entre Teotitlán y Cuicatlán, Oaxaca..... 81

### **Fotografías 7 y 8**

Breve pausa en Santa María Tecomavaca, Oaxaca..... 82

### **Fotografía 9**

Puente carretero sobre el Río Papaloapan, Oaxaca..... 83

### **Fotografía 10**

Llegada a Cuicatlán, Oaxaca..... 84

### **Fotografía 11**

Primer grado de ascenso en Cuicatlán, Oaxaca..... 90

### **Fotografía 12**

Transición hacia el segundo grado altimétrico..... 93

### **Fotografías 13 y 14**

Ingreso a la ciudad de Oaxaca de Juárez..... 102

# INTRODUCCIÓN

## **El individuo como eje del turismo contemporáneo**

La presente investigación está dirigida a uno de los pilares de la ideología moderna: el individuo. Éste obedece, como sugiere Heidegger (2010), al pensamiento calculador, pero también al pensamiento meditativo, pues a la condición humana le es irrenunciable tal dualidad existencial: una parte de ella está anclada al mundo material; la otra, al horizonte incorpóreo de la interioridad. El fenómeno abordado a continuación se da en el contexto de una sociedad individualizada, detrás de cuya dinámica materialista reside la inquietud ontológica de cristalizar aspiraciones vivenciales que den sentido a la vida personal.

La discusión teórica de la investigación reúne los aspectos más sobresalientes de la propuesta civilizatoria de la Edad Moderna, en cuyo curso histórico se han reunido las condiciones para la inédita individualización del turismo contemporáneo. Éste es altamente diverso; muchas de sus modalidades, incluso, no están registradas en términos estadísticos, pero constituyen una expresión viva del fenómeno de viajar por placer, por lo que sólo resultan inteligibles al contextualizarlas en el devenir histórico de la modernidad.

Los desplazamientos humanos son inherentes a la naturaleza del hombre y, aun antes de haber adoptado los rasgos del turismo moderno, han conllevado para quien los realiza un factor de espectacularidad (Beltrami, 2010) y cavilación; por ello, es válido inferir que el turismo es la versión contemporánea de los intentos de eternizar la transitoria existencia material del ser humano y trasladar a un plano empírico, hedonista y estético, su desasosiego ontológico, exacerbado de una manera particular en el contexto de la modernidad del presente siglo, que Lipovetsky (2006) llama hipermodernidad.

Tal es el caso del cicloturismo, cuya temática cuenta con diversos acercamientos científicos sin que se haya abordado directamente su relación con la actual radicalización moderna. A la luz de ese planteamiento, la presente investigación constituye una aproximación al cicloturismo contemporáneo desde la óptica hipermoderna.

De manera adicional a la interpretación teórica del entusiasmo individualizado por viajar, el trabajo de campo vincula las apreciaciones empíricas del cicloturismo con el advenimiento de la hipermodernidad, que encuentra en el turismo una de sus máximas expresiones. La propuesta investigativa concibe al cicloturismo contemporáneo como resultado de una

apropiación de los ideales modernos por parte de los individuos, quienes los expresan vivencialmente en el acto de viajar en bicicleta y, a su vez, de hacer turismo.

La armonía ideológica entre modernidad y cicloturismo no es palmaria en la literatura, de ahí que la investigación encuentre oportuno plantear una explicitación de su vínculo para reinterpretarla en un contexto hipermoderno. La finalidad ulterior del estudio es discutir la influencia de las fases sociohistóricas de la modernidad en el cicloturismo contemporáneo, una alternativa de viaje que privilegia la reflexividad ontológica del individuo más allá de la mera experiencia turística, involucrando a ésta en un círculo virtuoso – viaje – reflexión – aprehensión mundológica – ejercicio físico – viaje.

En este proceso, la sustentabilidad representa un concepto paradigmático del cicloturista, pues más allá de las ventajas sociales, económicas y ambientales asociadas al uso de la bicicleta (Zaid, 2010; Riechmann, 2012), este modelo de viaje se basa en un disfrute no invasivo del entorno. Quien viaja en bicicleta no renuncia al placer ni al entusiasmo de viajar, pero lo hace en un halo de reflexividad ambiental que el turismo convencional no puede ofrecer. La sustentabilidad pasa así del discurso a lo tangible.

De forma paradójica, la instrumentalización de la razón en la Edad Moderna no ha significado la racionalidad del consumo material de las sociedades actuales en su relación con el turismo. Ante ello, los ritmos mecánicos y filosóficos que impone un desplazamiento en bicicleta durante varios kilómetros son un mitigador natural de esa inercia civilizatoria. En el horizonte del individualismo hipermoderno que cuestiona el modelo materialista de vida y es cada vez más receptivo al consumismo experiencial (Gilovich, Kumar y Jampol, 2015), el cicloturismo simboliza una pausa de lo urgente para dar paso a lo importante: la cavilación individual profunda sobre aquello que trasciende el mundo aparente de lo material.

En primera instancia, el estudio expone un contexto breve de antecedentes que sitúan al interés epistémico del turismo como resultado del devenir modernizador que ha permeado a lo largo de la historia por diversas latitudes del planeta, acentuado con el gradual fenómeno globalizante. Expuesto esto, se plantea el problema de investigación y reúnen los argumentos que justifican su relevancia epistemológica en el campo del turismo. Enseguida se abordan las preguntas rectoras del estudio y objetivos correspondientes, que radican en el establecimiento de relaciones teórico – empíricas entre hipermodernidad y cicloturismo contemporáneo.

El marco metodológico presenta el paradigma epistémico a partir del cual se aborda la investigación y detalla los pormenores del trabajo de campo: métodos, técnicas e instrumentos empleados en la colecta de datos. Para la caracterización de la hipermodernidad y el cicloturismo en sus facetas activas, se realizó un acercamiento etnográfico mediante observación participante. Para profundizar en los procesos cognitivos del cicloturista y vincularlos a la teoría hipermoderna se llevó a cabo un análisis de discurso acotado a la dimensión cognitiva, con base en fundamentos de semántica.

El marco referencial reúne los estudios científicos realizados en torno al cicloturismo y sus respectivas líneas investigativas. Enseguida, el marco contextual expone el panorama internacional y nacional de su práctica. Mediante casos puntuales de cicloturistas que han transitado por México, se subraya el carácter individualista y autogestor de la actividad.

El marco teórico–conceptual desarrolla los fundamentos teóricos de la investigación: turismo, bicicleta, modernidad y su relación con el hombre. Desde la descripción de sus orígenes y evolución, los primeros dos elementos se plantean en este apartado como una herencia esencial y decisivamente moderna, con determinadas atenuantes en función de sus derivaciones posmoderna e hipermoderna. A partir de este punto, el cicloturismo contemporáneo se introduce, desde la teoría, como un legado activo de la propuesta social, técnica y filosófica de la modernidad. Se construyen y discuten asimismo los conceptos de sustentabilidad y autogestión, adyacentes a la práctica del tipo de cicloturismo abordado.

Posteriormente, se exponen los resultados obtenidos en campo y se abre un espacio para la reflexión y discusión de los mismos. A partir de ellos se presentan las conclusiones, que retoman el desarrollo teórico de la investigación y su relación con la realidad empírica para establecer las consideraciones finales del vínculo entre hipermodernidad y cicloturismo contemporáneo. La investigación no agota la discusión a los resultados aquí plasmados; al contrario, propone un mayor seguimiento teórico–práctico para ampliarse a otras expresiones más allá del cicloturismo. En cualquier caso, los resultados obtenidos en la investigación son significativos, no concluyentes.

Sobre los ejes de libertad individual, consumismo experiencial, emancipación del mercado turístico neoliberal, autogestión y sustentabilidad, la amplitud de esta propuesta investigativa llama a replantear el cicloturismo contemporáneo como una forma hipermoderna de estimular la reflexividad ontológica, siempre vigente e imperativa, y una alternativa al turismo descafeinado que frivoliza la experiencia de viajar.

# **1. ANTECEDENTES**

## **1.1 Turismo: un objetivo epistémico de la Edad Moderna**

Desde un punto de vista neutral, a la modernidad se debe que el turismo haya permeado como una práctica recurrente entre sectores socioeconómicos históricamente marginados del viaje de placer. Ante esa transformación cabe preguntarse bajo qué concepto entender el proceso moderno de popularización turística: ¿democratización o masificación? ¿Hasta qué punto ha sido benéfica la apertura turística a nuevos sectores socioeconómicos, si esta actividad es en gran parte responsable por los efectos ambientales, culturales, sociales y económicos negativos asestados a los destinos? (Anderson, 2000; Roselló y Sáenz, 2010).

Esta intensificación de los flujos turísticos ha derivado en impactos ambientales, culturales, sociales y económicos que acarrearán degradaciones significativas a diferentes estratos del entorno. El Instituto Nacional de Ecología (2000) señala que uno de los principales impactos negativos provocados por el turismo es la emisión de hidrocarburos a la atmósfera, ocasionada por desplazamientos con vehículos motorizados. En el mismo sentido, Gartner (2011) presenta un compendio estadístico recabado a lo largo de 36 países que expone una realidad inquietante: a mayor PIB per cápita mayor es la tasa de motorización. Esto se debe a la lógica económica imperante en la Edad Moderna, cuya difusión social se ha avivado en los albores del siglo XXI: la liberalización de las actividades productivas como palanca para mejorar las condiciones materiales de vida y acceder, por extensión, a la plenitud existencial.

Para efectos de esta investigación, se considera que la carrera civilizatoria por el aumento constante del PIB individual se ha traducido en una marginación de la bicicleta como medio de transporte turístico; de ahí que Mowforth y Munt (2015) mencionen que amplios sectores de las sociedades contemporáneas, cada vez más motorizadas, sean el objetivo del mercado turístico neoliberal. En tal contexto, se requieren alternativas para paliar las cargas de los destinos y equilibrar las escalas de los desplazamientos turísticos, la mayoría de ellos hechos por medio de la locomoción a motor.

Al mismo tiempo, la consideración de este escenario por parte de teóricos y científicos sociales ha devenido en desarrollos multidisciplinarios alrededor del fenómeno turístico. Es decir, el turismo ha adquirido mayor relevancia no sólo como práctica popular entre las sociedades modernas, sino como un acontecimiento que suscita interés científico y filosófico.

En términos de satisfacción cognoscitiva, ya no es posible abordar este fenómeno como una mera actividad económica atendida por las disciplinas administrativas. Por el contrario, las significaciones socioculturales, ambientales y ontológicas del turismo son hoy más vigentes e insoslayables que nunca. En consecuencia, se ha manifestado una creciente conciencia en relación con la epistemología del turismo (Nechar, 2007; Panosso, 2007; De Escalona, 2014) en un intento por aprehender la complejidad de la realidad turística y plantear acciones resolutivas con base en una comprensión cualitativa del fenómeno.

Cabe resaltar además la introducción del concepto *homo turisticus* por parte de diversos autores (Berger, Denk, Dittenbach, Merkl y Pesenhofer, 2007; Vasconi, 2007; Gómez, 2012; Canestrini, 2016) para designar la efervescente condición viajera del hombre contemporáneo. Incluso ya en 1976 se hacía referencia al *homo turisticus* como parte de una discusión conceptual del fenómeno (De Mendivil, 1976). Existen diferentes acepciones del concepto, desde mercadológicas hasta antropológicas; no obstante, en todas se encuentra un factor común: la entusiasta práctica del turismo en la sociedad actual como una de las principales motivaciones ontológicas del hombre.

Al margen de las posibilidades socioeconómicas individuales, los viajes de carácter turístico son cada vez más comunes en la actualidad. De acuerdo con la Organización de las Naciones Unidas, en 2016 los registros de desplazamientos turísticos internacionales ascendieron a 1.2 mil millones, de los cuales 615 tuvieron lugar en Europa, 309 en Asia Pacífico, 54 en Medio Oriente, 58 en África y 200 en América. El turismo no cesa de aumentar: cada año de la segunda década del siglo XXI ingresaron 300 millones de nuevos viajeros al mercado turístico (ONU, 2017). Ello, sin contar modalidades como el cicloturismo independiente.

En un contexto donde el neoliberalismo económico marca la pauta de la vida diaria, acrecentando la privatización de las ganancias y la socialización de la pobreza, no deja de llamar la atención que anualmente ingresen 300 millones de viajeros al sector. En respuesta a ello, se ha configurado un menú de consumo turístico de opción múltiple gestionado en todo momento por el capitalismo. Sin embargo, en esa misma línea se pueden mencionar ejemplos de turismo realizados bajo esquemas individualizados, propios de la época moderna, pero ejercidos al margen de una dinámica turística ambientalmente lesiva y que responden, por el contrario, a la voluntad emancipadora que caracterizó a los inicios ideológicos de la modernidad. Tal es el caso del cicloturismo.

## **2. PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

### **2.1 El vínculo no explicitado entre hipermodernidad y cicloturismo**

Desde sus inicios en 1878, el cicloturismo se concibió como una práctica moderna (Alff, 2011; Lanuza, 2014), involucrando a partir de entonces una ruptura emancipadora asociada a la libertad y autonomía individuales. Un siglo después, la dimensión turística de la posmodernidad también tornó al cicloturismo como una actividad alternativa que representaba la evasión a las repercusiones masificadoras de la modernidad.

En la actualidad la lógica hipermoderna incentiva la diversidad, la acumulación de experiencias, el consumo sistemático de novedades y la inmersión, ya sea simulada o genuina, en una dinámica de aventuras y situaciones desafiantes (Lipovetsky, 1994; 2006; 2007). El presente estudio señala los vínculos entre el cicloturismo y la hipermodernidad, pues en el terreno teórico la conexión entre ambos acontecimientos es aún incipiente.

Hasta el momento, el contexto hipermoderno subyace en gran parte de las actividades turísticas, pero son aún pocos los aportes teóricos que permitan entender el turismo desde la explicación que propone la hipermodernidad. Y en concreto, la relación entre hipermodernidad y cicloturismo no ha sido directamente estudiada, por lo que existe un vacío en la comprensión de las motivaciones ontológicas del *homo turisticus* contemporáneo que se desplaza en bicicleta.

Por otra parte, los estudios científicos que abordan el cicloturismo coinciden en resaltar los aspectos de ocio, recreación, deporte y paisaje que tienen lugar en el contexto de los viajes en bicicleta, lo cual ofrece posibilidades importantes para la acepción lúdica del cicloturismo. Sin embargo, en la medida en que se den aproximaciones a este fenómeno con base en la reflexividad del cicloturista, esta orientación teórico–empírica puede desplegar implicaciones epistémicas más profundas que den cuenta de sus motivaciones ontológicas en tanto individuo perteneciente a la sociedad hipermoderna.

### 3. JUSTIFICACIÓN

#### 3.1 Resignificando al cicloturismo contemporáneo ante una dinámica hipermoderna

Existen diferentes propuestas científicas para abordar el fenómeno turístico. Su discusión conceptual y epistemológica está en un constante debate, pero existe cierto consenso en que el turismo impacta varias dimensiones de la vida planetaria. Una parte significativa de estos impactos es negativa y está frecuentemente asociada al orden geoeconómico imperante, en el que se explotan los recursos naturales, culturales y patrimoniales para posicionar la actividad turística entre las sociedades e incrementar procesos productivos en esa dirección.

Resulta innegable el protagonismo económico en la civilización contemporánea, así como la responsabilidad del turismo en los efectos ambientales, sociales, culturales e históricos, manifestados en la realidad mundial actual. Ante ello, autores como Leff (2010), Toledo y Ortiz–Espejel (2014) aseveran que hay una crisis de civilización cuyo origen es la ambición exacerbada del capitalismo, que ha hallado en el turismo una plataforma para su potenciación.

Paralelamente, se observan tendencias turísticas enfocadas en la protección, rescate y atención de los elementos naturales y culturales del entorno, originando con ello nuevos destinos turísticos posicionados bajo el concepto *Last Chance Tourism* (Eijgelaar, Thaper y Peeters, 2010; Lemelin, Dawson, Stewart, Mahler y Lueck, 2010; Hall y Saarinen, 2010), que mercantiliza territorios y etnias para la atracción de visitantes. Esto deriva de la concepción hipermoderna del mundo, según la cual el turismo es una plataforma para la producción, posicionamiento y consumo de estas alternativas *ecológicas y culturales*, entre ellas el cicloturismo. ¿Consumo de modas o evolución genuina de conciencia planetaria? ¿Se atisba allí el paradigma hipermoderno de la sustentabilidad?

La idea es que sí, ya que a diferencia de propuestas pseudoecológicas como el *Last Chance Tourism*, la bicicleta es un instrumento tangible de la causa sustentable, cuyos antecedentes se remontan al siglo XIX con la crítica naturalista y social, que señalaba la responsabilidad del deterioro ambiental por efectos de la Revolución Industrial y denunciaba los daños derivados de su andadura, apuntalada por un discurso de transformación social (Pierri, 2005). En el universo hipermoderno “cuanta menos utopía revolucionaria hay, más aumenta el carácter reflexivo del consumo-mundo repintado de verde” (Lipovetsky, 2007, p. 132). En esos términos, el cicloturismo es una prueba empírica de las medidas que se pueden tomar a favor de la conservación planetaria sin renunciar a la experiencia turística.

El cicloturismo no es sinónimo absoluto de sustentabilidad, pero participa activamente en su construcción. De manera reciente, éste se ha destacado en el ámbito científico en México como tema de interés antropológico, geográfico, paisajístico y sociológico, sin explorar a profundidad su cariz ontológico. Partiendo de la idea de que el viaje físico es también un viaje interior a la naturaleza de la individualidad, esta investigación concibe la necesidad de desbrozar la reflexividad del cicloturista contemporáneo, inserto de manera no convencional en el fenómeno turístico.

Lo anterior tiene la finalidad de ofrecer una investigación que permita comprender, a partir de la referencia empírica de los cicloturistas contemporáneos, el fenómeno turístico como parte de un contexto hipermoderno en el que la vida social y la actual dinámica civilizatoria se desenvuelven inevitablemente. El establecimiento de esta interrelación permite además agudizar la mirada hacia el turismo concebido, diseñado y puesto en marcha desde y para los imaginarios actuales. La presente investigación busca de esta manera desentrañar las motivaciones ontológicas del *homo turisticus* contemporáneo.

## **PREGUNTAS DE INVESTIGACIÓN**

### **General**

¿Cómo se expresa la hipermodernidad en la práctica del cicloturismo contemporáneo?

### **Específicas**

¿Cuáles son las características teórico–empíricas de la hipermodernidad y el cicloturismo contemporáneo?

¿Cuál es la relación teórico–empírica entre hipermodernidad y cicloturismo contemporáneo?

## **4. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN**

### **4.1 Objetivo general**

Discutir la influencia de la hipermodernidad en la práctica del cicloturismo contemporáneo para su replanteamiento como una alternativa al turismo.

### **4.2 Objetivos particulares**

Caracterizar teórica y empíricamente la hipermodernidad y el cicloturismo contemporáneo para el reconocimiento de sus propiedades generales.

Relacionar teórica y empíricamente la hipermodernidad con la práctica del cicloturismo contemporáneo para la comprensión de sus implicaciones ontológicas más allá de la experiencia turística.

## **5. MARCO METODOLÓGICO**

### **5.1 La aprehensión empírica del cicloturismo contemporáneo en una dinámica hipermoderna**

El propósito de este apartado fue sistematizar y transmitir el contenido empírico obtenido en campo para caracterizar y establecer las relaciones teórico–empíricas entre la hipermodernidad y el cicloturismo contemporáneo. Para tal propósito, se precisó una aproximación directa con los cicloturistas, pero también con la realidad empírica del viaje en sí, ya que es en campo donde se conocen los conceptos epistémicos empleados en la vida diaria y se entra en contacto con el conocimiento en su faceta tangible (Villoro, 2008).

Con ese fin se consideró conveniente recurrir a una metodología cualitativa que caracterizara al cicloturismo contemporáneo y estableciera sus relaciones teórico–empíricas con la hipermodernidad. La investigación cualitativa privilegia el carácter reflexivo del estudio para obtener una construcción teórica, vincular información sobre las cualidades observadas y exponer una interpretación comprensible del fenómeno a partir de la propia percepción de las personas estudiadas (Aravena y Micheli, 2006).

Es justo precisar que el énfasis en la conveniencia del enfoque cualitativo para los propósitos de esta investigación no tuvo la finalidad de desestimar los métodos cuantitativos. Éstos claramente ofrecen alcances significativos y valiosos a determinados problemas epistemológicos; sin embargo, en esta propuesta investigativa el enfoque cuantitativo no era suficiente para aprehender la complejidad de dos fenómenos cuya naturaleza demanda una mirada filosófica y multidimensional.

Establecer relaciones entre la dinámica hipermoderna y el cicloturismo contemporáneo tiene un peso epistemológico interesante porque ofrece nuevas posibilidades de conocimiento en el campo de las ciencias sociales. La investigación opta por conocer conceptos, motivaciones, significados, puntos de vista y actitudes, lo que implica profundizar en las dinámicas individuales de los cicloturistas para asir la hipermodernidad desde el sentido empírico que ellos le otorgan, aunque no sea, desde luego, de manera consciente.

No se buscó en este caso cuantificar el fenómeno del cicloturismo contemporáneo; sí, en cambio, posar una mirada profunda sobre su práctica, analizarla e interpretarla con fundamentos metodológicos cualitativos y comprender esas dinámicas individuales como parte de un contexto hipermoderno. De manera puntual, el marco metodológico presenta el

diseño investigativo para la aproximación empírica con los cicloturistas contemporáneos en función de los objetivos planteados. Vasilachis refiere que este tipo de investigación:

Supone la valoración propia de los participantes sobre sus mundos y la consideración de la investigación como un proceso interactivo entre el investigador y los participantes, como descriptiva y analítica y que privilegia las palabras de las personas y su comportamiento observable como datos primarios (2006, p. 26).

Ello requirió de un acercamiento al discurso de los cicloturistas, a su contexto sociocultural particular y cosmovisión para tener más elementos cognoscitivos y valorar sus experiencias de viaje; este conjunto epistémico obtenido en campo condujo a los significados que le otorgaban al cicloturismo para establecer las relaciones mencionadas y, finalmente, volver palpable la influencia de la dinámica hipermoderna en el cicloturismo contemporáneo.

Con base en esas consideraciones, se recurrió a dos métodos de carácter cualitativo para desarrollar el trabajo de campo: acercamiento etnográfico y análisis semántico de discurso. Dicho planteamiento partió de observar que la dinámica hipermoderna influye permanentemente en diferentes campos de la vida, a saber, en las interacciones sociales, laborales, escolares, personales; en las aspiraciones materiales y espirituales de las personas; en sus proyectos de vida, diseñados en función de la felicidad o los logros individuales. En fin, en la mayoría de los renglones de la vida. A continuación se presenta el diseño de la investigación con una descripción pormenorizada de los métodos y técnicas que se consideraron más adecuados para este proceso investigativo.

## **5.2 Método etnográfico. Acercamiento vivencial al cicloturismo contemporáneo**

La etnografía es un método cualitativo desarrollado desde la disciplina antropológica cuyo propósito fundamental es reportar el objeto empírico de investigación, pero también constituye una descripción interpretativa de lo que el investigador percibe en campo (Guber, 2011). El acercamiento etnográfico del cicloturista contemporáneo supone la inserción y presencia del investigador en una situación que le exija implicarse en el cicloturismo para interpretarlo en un contexto hipermoderno.

Velasco y De Rada (1997) resaltan que el trabajo de campo no agota la etnografía, pero constituye su fase primordial. Inscrito en el marco de la observación participante, el acercamiento etnográfico progresó a propósito de un viaje en bicicleta realizado con dos cicloturistas en la temporada vacacional de diciembre de 2016. La observación participante

implica un involucramiento directo en el objeto de estudio y adentrarse en él como sujeto vivencial para registrar con fidelidad los acontecimientos del fenómeno (Guber, 2011). Por tal motivo, la narración que se desprende del acercamiento etnográfico está a cargo del autor de la investigación, quien formó parte del viaje como tercer cicloturista.

Con la intención explícita de profundizar en las observaciones en torno al cicloturismo, se planteó una ruta de 340 kilómetros a través de la cual fue posible una interacción sostenida con los participantes. El instrumento metodológico empleado para esta finalidad fue el diario de campo, en el cual se vertieron las observaciones organizadas correspondientes a cada jornada de viaje. Éste tuvo una duración total de cuatro días y tres noches, correspondientes al 20, 21, 22 y 23 de diciembre de 2016. En la primera jornada se abarcaron 130 kilómetros; en la segunda 104; en la tercera 82 y en la cuarta 38. Los hechos posteriores a la jornada nominal, ocurridos al margen del parámetro de los 100 kilómetros, fueron igualmente narrados dentro de la jornada, pues complementan y enriquecen el contexto diario. El cuadro 1 describe la forma acordada de registro.

**Cuadro 1. Instrumento metodológico para la observación participante**

<b>Registro</b>	
Unidad de análisis	Cicloturistas 1 (Luis, 27 años) y 2 (Mauricio, 25 años)
Unidad de estudio	Viaje en bicicleta Puebla-Oaxaca
Técnica	Observación participante
Fecha	20 a 23 de diciembre de 2016
Procedimiento de registro	En las primeras horas de la jornada únicamente se realizó observación e interacción con los cicloturistas, complementado con fotografías; no se produjeron anotaciones debido a las condiciones preestablecidas para el viaje con el objetivo de cubrir 100 kilómetros diarios. El registro escrito en el diario de campo se dio al final de cada jornada, tras instalar el campamento.

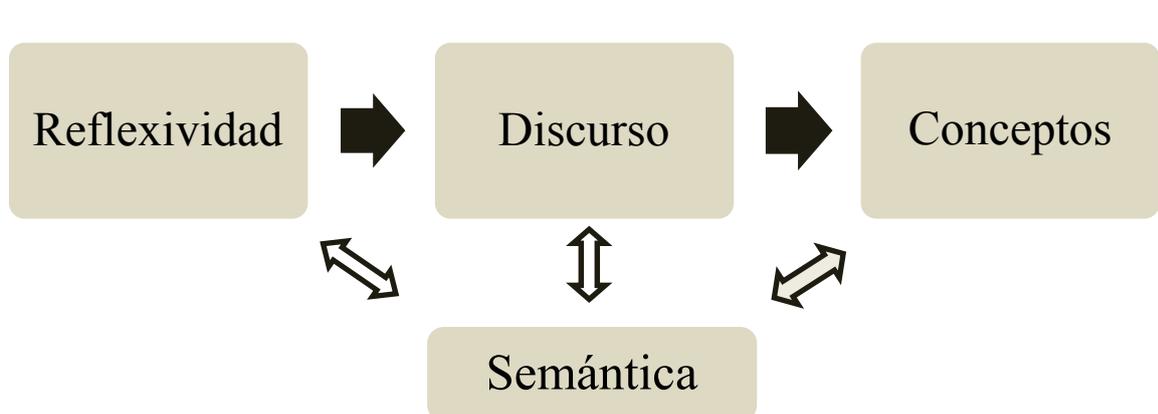
Fuente: elaboración propia

### 5.3 Análisis de discurso. La reflexividad hipermoderna del cicloturista contemporáneo

El segundo método empleado en la presente investigación está basado en el análisis semántico de discurso. Éste surge como un método investigativo que permite extraer y examinar los componentes de la comunicación (Santander, 2011). La relación teórico–empírica entre la hipermodernidad y el cicloturismo contemporáneo se da a través de conceptos y la palabra, oral o escrita, es uno de sus canales. Por otra parte, la semántica estudia el sentido de las palabras (Guiraud, 1983), así que en el discurso del cicloturista no sólo se analizaron las palabras para conformar conceptos, también el sentido reflexivo que éstos tienen.

El trabajo de campo correspondiente investigó percepciones, motivaciones y experiencias concretas de seis cicloturistas, a partir de los cuales se abordó la reflexividad del cicloturista como proceso mental individual tras el cual el discurso es verbalizado. Con esa información se sintetizaron los conceptos centrales de cada cuerpo discursivo para interpretar su carácter semántico. La figura 1 propone la interrelación entre componentes del discurso.

**Figura 1. Elementos interactuantes en el discurso y la semántica**



Fuente: elaboración propia con base en Van Dijk (2000) y Guiraud (1983).

El discurso está compuesto por tres dimensiones: uso de lenguaje, comunicación de creencias (cognición) e interacción social. En todas ellas están presentes características de forma y fondo, tales como sonido, vista y cuerpo; orden y forma; sentido; estilo y retórica. Éstas no se

encuentran limitadas al lenguaje verbal, pues el discurso se compone también de mensajes emitidos corporal, pictórica o numéricamente. Éste es, además, una forma de sustentar y divulgar ideas y filosofías, las cuales manifiestan la reflexividad propia del emisor. A este conjunto de elementos discursivos se le denomina *orden del discurso* (Van Dijk, 2000).

Bajo estas circunstancias, analizar el orden del discurso de los cicloturistas en su totalidad resulta altamente complicado. Por ello, el trabajo analítico se acotó a la dimensión de comunicación de creencias, por medio de entrevistas cualitativas, en las que los cicloturistas formularon diversas proposiciones. Con ellas se sintetizaron sus conceptos empíricos para ser vinculados con los principios teóricos de la investigación. A su vez, Guiraud (1983) expresa que la semántica discute los significados de las palabras. Por ende, el estudio sintetizó, a través de su comunicación de creencias, los conceptos de los cicloturistas para discutir sus significados en el contexto empírico de la hipermodernidad.

No fue, en este caso, interés de la investigación analizar las estructuras lingüísticas discursivas de los cicloturistas, tampoco el empleo que éstos dan al lenguaje para establecer interacciones sociales, sino extraer sus creencias acerca del cicloturismo mediante pronunciamientos personales, ya que en ellos se encuentran los esfuerzos por abstraer, articular y comunicar aquellas construcciones mentales del cicloturista derivadas de la práctica activa del cicloturismo, lo que desata una reflexividad espontánea que deviene, finalmente, en un discurso de cognición.

El planteamiento de la investigación para estudiar analíticamente el orden del discurso está centrado en una variable: proposiciones tópicas. Por medio de las entrevistas cualitativas se analizaron los razonamientos de sus respuestas. A cada entrevista le corresponde un cuadro donde se transcribieron las proposiciones, en forma de alocuciones.

Para el procesamiento del texto, la primera técnica analítica consistió en desagregar los pasajes textuales de cada entrevista y transcribirlos en oraciones separadas (Sayago, 2014). Al ser transcrito, cada pasaje se reformuló mediante una depuración morfológica (artículos, adverbios, conjunciones, sufijos indicativos de plural o de una conjugación verbal) que, sin embargo, no alteró el sentido del pronunciamiento original (De Beaugrande, 2000). Esto tuvo la finalidad de mostrar una versión sintetizada de la entrevista para agilizar su lectura.

La segunda técnica radicó en la codificación de cada declaración de acuerdo con el orden en que fue pronunciada. Por ejemplo, A1 para la primera alocución; A2 para la segunda. Una vez

realizado esto se procedió a la tercera técnica, que consistió en la búsqueda y selección de juicios teóricos cuyo sentido ilustrara las similitudes con los pronunciamientos de los cicloturistas. En apego a lo señalado por Pardo (2007), se utilizó una cuarta técnica de carácter configurativo y unificador, que fue la elaboración de un esquema de tres columnas donde se integraron las tres técnicas anteriores: en la primera columna se colocó la codificación de las alocuciones; en la segunda la alocución sintetizada y en la tercera el concepto relativo al fundamento teórico de la investigación.

#### **5.4 Entrevista cualitativa**

La entrevista cualitativa es una técnica de investigación exploratoria; busca comprender las diferentes perspectivas que tiene el informante respecto de un tema particular. Se basa en un intercambio entre investigador e informante como iguales, no formalizado, mediante preguntas y respuestas rígidamente estructuradas (Taylor y Bogdan, 2008). El uso de la entrevista cualitativa como técnica de investigación precisa el manejo de los fundamentos teóricos del tema estudiado por parte del investigador, de modo que la información recopilada en la entrevista tenga un valor significativo para la investigación (Varguillas y Ribot, 2007).

Con base en tales consideraciones, la entrevista cualitativa resultó apropiada para obtener información contrastable con el abordaje teórico de la investigación. A partir de ella se permitió la elaboración del análisis de proposiciones y su posterior interpretación para comprender la relación teórico-empírica entre hipermodernidad y cicloturismo contemporáneo. Se optó por la entrevista semi-estructurada, pues ésta permite una interacción más natural entre informante e investigador, pero no omite la importancia de establecer un guión general de temas para ser abordados.

#### **5.5 Definición del tamaño de muestra**

La muestra se realizó de manera intencionada, debido al conocimiento previo de dos cicloturistas que fueron entrevistados; también se recurrió al muestreo por avalancha, pues una de las entrevistas fue obtenida a partir de distintas referencias de terceros; dos entrevistas más se realizaron por muestreo voluntario, obtenidas en el Primer Foro Antropología de la Bicicleta, en la Escuela Nacional de Antropología e Historia. El cuadro 2 presenta el instrumento metodológico para la realización de las entrevistas en el trabajo de campo.

**Cuadro 2. Instrumento metodológico para la entrevista cualitativa**

<b>Entrevista cualitativa</b>	
Estructura	Semi-estructurada
Unidad de análisis	Tres cicloturistas de sexo masculino; tres de sexo femenino, que hayan ejercido cicloturismo en la presente década y cubierto al menos 100 kilómetros en sus viajes.
Tipo de muestra	Intencionado / por avalancha / voluntario
Técnicas para obtención de entrevistas	<p><b>Entrevista 1:</b> se estableció contacto previo con informante para exponer motivo e implicaciones de entrevista. Acordados los términos, se concertó reunión.</p> <p><b>Entrevista 2:</b> no planeada; sin embargo, se optó por procedimiento similar: se comentó al informante el estudio realizado para solicitar la entrevista.</p> <p><b>Entrevista 3:</b> se estableció contacto previo vía telefónica con informante para exponer motivo e implicaciones de entrevista. Acordados los términos, se concertó la reunión.</p> <p><b>Entrevista 4:</b> se contactó a la informante de manera directa en un foro académico en torno a la bicicleta. Se le plantearon los términos generales de la investigación y se solicitó le entrevista.</p> <p><b>Entrevista 5:</b> mismo procedimiento que entrevista 4.</p> <p><b>Entrevista 6:</b> se contactó con informante a través de un tercero. Se expuso motivo de entrevista y se concertó reunión.</p>
Guión temático	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Inicio en el cicloturismo.</li> <li>2. Motivación para incursionar en cicloturismo</li> <li>3. Experiencias concretas de cicloturismo</li> <li>4. Aspectos destacados de la práctica del cicloturismo</li> </ol>

Fuente: elaboración propia

## **6. MARCO DE REFERENCIA**

### **6.1 La dimensión científica del cicloturismo**

Existen investigaciones emprendidas en distintos países en torno al cicloturismo, por un lado, y a la hipermodernidad, por otro, sin vincularlos aún teórica ni empíricamente. En Dinamarca, Simonsen y Jorgensen (1998) han hecho uno de los estudios pioneros en el primer tema. Su investigación se centra en las variables económicas y ambientales del cicloturismo en Bornholm y Fyn, dos islas del territorio danés, para determinar su sustentabilidad ambiental y económica. La investigación de estos autores es una de las más reconocidas y citadas por otros estudiosos del cicloturismo. Con base en los resultados que obtuvieron, ambos autores concluyen que éste es, en efecto, sustentable, aunque aclaran que aún hay puntos por mejorar, ya que casi la mitad de turistas que emplean la bicicleta en las islas mencionadas llegan a ellas en automóvil. En relación con los aspectos económicos del cicloturismo, determinaron que la derrama derivada de su práctica es menor que la de los turistas que llegan en automóvil, pero son responsables de casi 200 empleos directos.

Desde Australia, Lamont (2009) ha aportado un estado del arte acerca de las diversas conceptualizaciones del término cicloturismo. En su investigación discute aspectos técnicos para su definición operativa, tales como motivación o distancia mínima recorrida. Una investigación realizada por Faulks, Ritchie y Dodd (2008) tuvo como propósito estudiar las motivaciones de los cicloturistas con base en la teoría del ocio. Los resultados de su estudio arrojaron que las motivaciones de los participantes obedecen al deseo de interacción social, desafíos personales y salud, que en conjunto sus autores clasifican como recreación. De manera complementaria Faulks, Ritchie, Brown y Beeton (2008) aportan una investigación que analiza el mercado del cicloturismo en el sur de Australia. El documento aborda motivaciones, comportamiento de viaje, preferencias y percepciones de los cicloturistas. Los autores señalan que el estudio va orientado a ofrecer fundamentos metodológicos para identificar mercados potenciales para desarrollar el cicloturismo y posicionar la región sur de Australia como un destino para esta modalidad.

En Nueva Zelanda, Ritchie (1998) categoriza al cicloturismo según la intensidad de uso de la bicicleta por parte de sus practicantes, es decir, si la ocupan como único medio de transporte durante el viaje, lo combinan con otros medios, contratan el viaje con una agencia de cicloturismo o lo organizan de manera independiente. Adicionalmente, estudia los métodos de

gestión y el comportamiento del cicloturista, así como el nivel de desarrollo de la infraestructura neozelandesa para este tipo de turismo.

En Alemania, Scholz (2015) hace un comparativo del cicloturismo entre dos ciudades europeas: Friedrichshafen, Alemania y Segovia, España. Analiza el grado de afluencia en las principales rutas destinadas a la práctica vacacional del cicloturismo en ambas ciudades y evalúa sus condiciones de infraestructura y servicios. La autora llega a la conclusión de que Alemania posee una infraestructura cicloturista desarrollada, en contraste con la de Segovia, que es incipiente, pero resalta el potencial cicloturístico de la ciudad española.

Lanuza (2014) analiza las posibilidades del cicloturismo para convertirlo en un producto turístico en la provincia de Huesca, España, y los efectos económicos que ello tendría. Otra investigación es la de Gilabert (2015), quien realiza un perfil del cicloturista, su comportamiento y necesidades y estudia la viabilidad del cicloturismo en Alicante para su conformación como destino ciclista. Una de las investigaciones más interesantes en el contexto español es la de Arjona, Iglesias y Ballester (2009), quienes aportan una novedosa perspectiva en la que integran el cicloturismo como un instrumento pedagógico que potencia el aprendizaje significativo de los estudiantes. Los autores afirman que los paseos, organizados por los propios profesores, son la fase inicial en el proceso de divulgación científica de sus hallazgos en cuatro rubros disciplinarios: Educación Física, Geografía, Historia y Ciencias Naturales:

Los alumnos estudian su paisaje natural, analizan e interpretan mapas de la zona (topográficos, geológicos, de usos agrícolas, etc.), así como imágenes aéreas del recorrido de la Vía Verde. También realizan mapas, tablas y gráficos con datos de la zona: climogramas, pirámides de población, mapas de usos del suelo, etc., y otros sobre los pueblos del valle, tanto actuales como históricos (Arjona, Iglesias y Ballester, 2009, p. 40).

La información se almacena en una base de datos digital que después se difunde entre la comunidad académica, además de que se puede consultar por el público en general, especialmente en la región donde tienen lugar los paseos de cicloturismo, lo cual constituye un esfuerzo destacado por impulsar el desarrollo educativo de estudiantes con la integración de la bicicleta como instrumento de campo para el conocimiento del territorio.

En Inglaterra se cuenta con documentos de la organización civil Sustrans, que gestiona la Red Nacional Ciclista del Reino Unido y fomenta viajes y otros desplazamientos a pie, transporte

público y bicicleta. Esta organización hace un perfil detallado de los cicloturistas que hacen uso de la Red y aporta un balance cuantitativo del potencial económico del cicloturismo en el ámbito rural de su territorio. De manera adicional se cuenta con el estudio de Lumsdon, quien propone un modelo de evaluación integral de transporte, turismo y recreación de esta instalación (Lumsdon, 2000).

En Canadá, Miranda-Moreno, Nosal, Schneider y Proulx (2013) hacen una aproximación a la Ruta Verde, una red cicloturista nacional de cinco mil kilómetros. Los autores estudian sus patrones de uso, estacionalidad y desplazamiento a lo largo de 38 localidades asentadas en las inmediaciones de la ruta, divididas en cinco ciudades: Montreal, Ottawa y Vancouver, en Canadá, y Portland, Oregon y San Francisco, en Estados Unidos de América.

En Argentina, Di Croce y Ferretty (2011) abordan el cicloturismo desde el concepto estrategia de viaje. Los autores refieren que, frente a la creciente presencia de este fenómeno en carreteras argentinas y latinoamericanas, la autogestión cobra relevancia como herramienta para concretar un viaje de cicloturismo; es así que su documento ahonda en los aspectos empíricos–metodológicos del viaje. En tanto, un estudio de Quiroga y García (2014) contempla a la bicicleta como una alternativa para conocer de la ciudad de Buenos Aires.

En Ecuador, Hidrobo y Estrella (2012) realizan un estudio de factibilidad para la creación de una empresa de cicloturismo en una provincia ecuatoriana. Este estudio se emprende en el marco del incremento turístico orientado a la naturaleza, que ese país ha experimentado en las dos últimas décadas. El desarrollo de la investigación contiene detallados análisis de mercado, inversión, beneficios sociales y el diseño de cuatro rutas para la práctica del cicloturismo.

En el caso de Chile, Elisségaray (2009) aporta una investigación diagnóstica, así como de perspectivas y desafíos en el uso de la bicicleta en la región metropolitana de Santiago de Chile. El autor busca conocer las características del uso de la bicicleta, su potencialidad y dificultades en función de las políticas públicas e iniciativas de organizaciones civiles existentes en su área de estudio. Al mismo tiempo, construye una taxonomía de rutas de la bicicleta y propone líneas de acción institucionales que promuevan su uso en la región metropolitana de la capital chilena.

También existen en México investigaciones del tema en colaboración con autores franceses. Tal es el caso de Bussière, Torres, Collomb, Setec, Ravalet y Certu (2010), cuyo trabajo analiza el potencial económico y turístico de la introducción de sistemas de movilidad ciclista

en el Centro Histórico de la Ciudad de Puebla. Su estudio constituye un acercamiento cuantitativo a turistas y comerciantes de esa zona para determinar el grado de aceptación de éstos en relación con las medidas propuestas por los autores. Asimismo, realizan un comparativo de esta posibilidad con otras ciudades de México, Canadá y Francia en donde se han llevado a cabo proyectos similares. En el mismo sentido, Ramos (2013) ofrece una metodología cuantitativa para determinar la viabilidad y receptividad de turistas extranjeros hacia la introducción de paseos ciclistas con fines turísticos en la Ciudad de México y fomentar de esta manera la sustentabilidad del sector en materia de movilidad.

Las investigaciones citadas plantean temas diversos. Si bien todas están enfocadas en el concepto de cicloturismo, éste resulta sólo el punto de partida para desarrollar vertientes particulares, como la discusión de su potencial económico, ambiental o didáctico. Desde revisiones conceptuales del término hasta análisis y evaluación de rutas, perfiles, necesidades, pasando por la formulación de estrategias de viaje y su planteamiento como herramienta de aprendizaje, todas ellas abonan sustancialmente al conocimiento científico del cicloturismo y coinciden, además, en categorizarlo como una modalidad de turismo alternativo con interesante potencial de innovación.

Por otra parte, algunas investigaciones se han abocado a destacar las implicaciones sociológicas y filosóficas del turismo mediante las teorías de la modernidad, posmodernidad e hipermodernidad, aunque sin relacionarlas de manera directa con el cicloturismo. Rodríguez, Ferrando y Sousa (2009) exponen un estudio sociológico del ocio y turismo. Entre otros aspectos, relacionan el auge del turismo de aventura y deportivo con las dinámicas que se desprenden del contexto moderno y posmoderno, el cual reivindica el universo de actividades turísticas que se realizan en ámbitos de gran valor ecológico y cultural.

En esta línea se pronuncian también Pereira y Félix (2002), cuya investigación se centra en la relación entre posmodernidad y turismo. Las autoras enfatizan que el auge turístico obedece a nuevos valores sociales que surgen en el contexto de la posmodernidad. Los valores a los que alude el estudio son “el hedonismo, el consumismo, el gusto por el riesgo, la superación, la exaltación, el individualismo, la búsqueda de los orígenes y consecuentemente la búsqueda de la naturaleza y los valores ecológicos” (Pereira y Félix, 2002, p. 1).

Con un enfoque similar, Hiernaux (2011) desarrolla su investigación de identidades cosmopolitas en sociedades posmodernas / hipermodernas. El autor utiliza indistintamente el término para explicar las relaciones entre el territorio, el florecimiento de nuevas identidades

en la sociedad actual y las implicaciones que ello tiene en esta fase moderna, en cuanto que los imaginarios esbozan e intentan asir símbolos y valores cosmopolitas y los viajes son un fenómeno directamente vinculado a expresiones ontológicas que discurren en ese sentido.

Otra investigación con un planteamiento similar es la de Álvarez (2010), quien retoma la teoría de la hipermodernidad de Lipovetsky (2006) para explicar la dinámica actual de consumo turístico; en ella ilustra los comportamientos consumistas de diferentes sectores socioeconómicos y demográficos. Vaccaro y Beltrán (2008) también estudian el fenómeno turístico desde la hipermodernidad, aunque su investigación está dirigida a explicar el fenómeno de reconversión del patrimonio natural de la región de los Pirineos.

Como se ha evidenciado, numerosas investigaciones, sobre todo en Europa y Oceanía, abordan el tema del cicloturismo. En menor medida se encuentran las investigaciones del continente americano, las cuales, sin embargo, no dejan de contribuir con aspectos de utilidad para el conocimiento científico del fenómeno cicloturista. Asimismo, desde la disciplina sociológica y filosófica los investigadores citados han proporcionado estudios valiosos que resaltan las tendencias del turismo contemporáneo como resultado de una dinámica moderna, posmoderna e hipermoderna. Bajo esas referencias investigativas, el presente estudio vincula hipermodernidad y cicloturismo a través de los terrenos teórico y empírico, respectivamente.

## 7. MARCO CONTEXTUAL

### 7.1 Contemporaneidad del cicloturismo

A partir de 2009, la Unión Europea apoya económicamente iniciativas vinculadas con el cicloturismo (Mató i Palos y Troyano, 2014). Países como Inglaterra, Francia, Dinamarca, Suiza, Alemania y Holanda en Europa; Australia y Nueva Zelanda, en Oceanía; Canadá y Estados Unidos, en América, son los que actualmente cuentan con mayor atención institucional para la práctica del cicloturismo.

En el contexto europeo, las Redes de Ciclovías en Dinamarca, Veloland en Suiza, Ruta Ciclista del Danubio en Austria, Rutas Ciclistas de Larga Distancia en Holanda y Red Ciclista del Reino Unido son ejemplos que dan cuenta del interés y demanda existentes por el uso de la bicicleta como medio de transporte entre turistas. En el caso americano, Canadá cuenta con una instalación de cinco mil kilómetros de largo llamada *La Route Verte*, destinada a la circulación de ciclistas, en tanto que en Estados Unidos de América se ha incrementado el número de vialidades habilitadas para el cicloturismo (Lumsdon, 2000).

Ese conjunto de caminos ideados para la práctica del cicloturismo es impulsado desde los gobiernos. En lo que respecta a alojamiento, existen en Europa instalaciones especiales identificadas con el nombre genérico de *Bett & Bike Hotels* y *Bikefriendly*, con facilidades propias para los cicloturistas. Estas instalaciones de alojamiento cuentan con estacionamientos para bicicletas, servicios de aseo, lavandería para la ropa de los cicloturistas, accesorios y desayunos especiales (Scholz, 2015).

En México, el principal antecedente del cicloturismo es el ciclismo urbano. Tras emplear la bicicleta como medio de transporte dentro de su propia ciudad, el ciclista suele verse atraído por viajes de larga distancia a bordo de su bicicleta. Los ámbitos urbanos donde el ciclismo tiene mayor presencia son las ciudades de México y Guadalajara, mismas que encabezan la lista de desplazamientos en bicicleta con 433 981 y 212 089 reportados por día, respectivamente. En tercer lugar se encuentra la ciudad de Puebla, con 30 000 (Ríos, Taddia, Pardo y Lleras, 2015).

En el contexto urbano y turístico nacional la infraestructura especializada para el ejercicio del cicloturismo se limita a circuitos urbanos de ciclovías en las ciudades de México (Villegas Quiñones, 2009); Guadalajara, León (Olaya García, Parma Valenzuela y Salinas López, 2013), Toluca (Perdomo, Aminabad, Maya, Roberto y Jiménez, 2015) y Puebla. A pesar de

ello, la presencia de cicloturistas nacionales y extranjeros sobre carreteras y autopistas de cuota en diferentes regiones mexicanas es activa y diversa.

Por otra parte, en el universo de Internet se difunden numerosos ejemplos de cicloturistas que viajan dentro de diferentes magnitudes geográficas: algunos recorren regiones al interior de su país de origen; otros traspasan fronteras nacionales y algunos, incluso, realizan cicloturismo a lo largo de dos o más continentes. Cabe enfatizar que una parte considerable de los cicloturistas realiza sus viajes de forma individual e independiente. Destacan el cicloturista español Salvador Rodríguez, quien realizó cicloturismo por el mundo durante diez años; Thomas Schröder y Helmut Hermann (2010), pareja de cicloturistas alemanes que recorrieron los cinco continentes; y Christian Hannig (2001), también alemán, quien realizó un viaje en bicicleta de Baja California a la Ciudad de México. Todos ellos han publicado sendos libros donde condensan sus experiencias de viaje.

Desde 2012 se realiza en diferentes capitales latinoamericanas el Foro Mundial de la Bicicleta, con el fin de crear conciencia sobre la efectividad de este vehículo para mitigar en diferentes aspectos los desafíos ambientales, urbanísticos e incluso turísticos de diferentes regiones en el mundo. Del 19 al 23 de abril de 2017, año en que se culmina esta investigación, la sede fue la Ciudad de México y registró la asistencia de más de 200 cicloturistas de diferentes países de América Latina y otras regiones del mundo.

## **8. MARCO TEÓRICO – CONCEPTUAL**

El propósito de este apartado es exponer los conceptos medulares de la investigación para la explicación y comprensión teórica de la hipermodernidad y el cicloturismo contemporáneo. Como propone Weber (2006), el acto de la comprensión implica una reconstrucción racional de los hechos investigados, a través del vínculo de motivos que se interpone entre la actividad observada y el sentido que le otorga el individuo.

Desde ese punto de vista, la propuesta teórica presentada permite identificar a la modernidad como gestora del turismo, siendo hipermodernidad y cicloturismo fenómenos derivados del devenir histórico de la modernidad, la cual significó a la civilización europea un punto de inflexión para emprender una nueva propuesta de vida cuyas dimensiones actuales son centenarias y planetarias. De la mano de avances geográficos, tecnológicos, socioeconómicos y cambios de paradigma filosóficos, desde sus inicios la nascente sociedad moderna pasaría a ser un proyecto civilizatorio global.

### **8.1 El viraje civilizatorio hacia la modernidad**

La modernidad, al igual que el hombre, es un ser vivo que evoluciona según sus inherencias históricas, llevando con ello nuevas dinámicas, caminos y desafíos para la vida. Hoy, ésta se enfrenta a la andadura de la modernidad como un proyecto de civilización hegemónico, pero con múltiples atenuantes en sus expresiones empíricas, patente en voces, imágenes y discursos que se pronuncian respecto a ella, con opiniones que distan de ser uniformes, mucho menos estandarizadas. A ese respecto, Tagore expresa:

La civilización es una especie de molde que cada pueblo vive de continuo trabajando por forjar, para dar forma a sus hombres y a sus mujeres según su más alto ideal. Todas las instituciones de cada nación, sus leyes, su norma de lo que se aprueba y de lo que reprueba, sus enseñanzas conscientes e inconscientes, tienden a ese objeto (Tagore, 1924, p. 324).

Bajo esa concepción, parece difícil que el transcurso de la modernidad no presente cambios en relación con las dinámicas propias de la humanidad, pues su concepción es obra del hombre y así lo muestra su diversidad hermenéutica, que alcanza amplios territorios del planeta. En tanto que la modernidad es una proyección concebida y ejecutada por el hombre, no se puede esperar una concepción universalmente válida de lo moderno. Ávila sostiene que “no existe un modelo único de modernidad sino que hay muchas modernidades, incluso modernidades

divergentes en todas las partes del mundo” (2003, p. 200). Así pues, vale destacar que la modernidad es plural, diversa y multicultural.

¿Dónde y cómo surgen los prolegómenos del pensamiento moderno? Para responder a ello, es preciso establecer como referencia una breve crónica introductoria de la época moderna. Históricamente, ésta surge alrededor del siglo XV con el Humanismo, revolución del intelecto estético, científico, tecnológico y religioso que marca el inicio transitorio de Edad Media a Edad Moderna. Los humanistas rescataron el arte y pensamiento de pensadores clásicos y antiguos, marginados durante la Edad Media, con lo cual “el humanismo derrotó a la enseñanza tradicional de las universidades: desarrolló un espíritu nuevo, de libre investigación y libre examen, que es el *espíritu moderno*” (Malet e Isaac, 1973, p. 5).

El Humanismo es el antecedente directo del Renacimiento, suceso histórico que cristalizó el imaginario del pensamiento humanista; éste redescubrió un universo ajeno a lo religioso y la inquietud por aprehenderlo. Comenzó así a ser el hombre y su intelecto el eje ontológico de la existencia. Fueron los primeros acentos de emancipación de la tradicionalidad que suponía la Edad Media. Burckhardt (2004) apuntala esa idea al afirmar que la primera fase de la ruptura fue intelectual y originó a continuación una revolución en el orden científico, tecnológico, económico y político, hasta extenderse a otros renglones civilizatorios.

Literatura, escultura, pintura y arquitectura, principalmente, dieron un giro estético, en parte basado en los cánones griegos y romanos. Gobernantes y nobles italianos impulsaron tales cambios y dieron pensiones vitalicias a los artistas para estimularlos a crear. Los filósofos que vivieron en la época del Humanismo y Renacimiento, más las facilidades de publicación de textos con la invención de la imprenta (Clanchy, 1983), preludieron una paulatina transformación de los modelos de existencia, hecho que diferenció lo medieval de lo moderno (Kristeller, 2013). De manera similar, Bouza sostiene que la modernidad nace como una renovación civilizatoria que surge al rescatar una herencia intelectual antigua:

La toma de conciencia de la capacidad humana que se obtuvo en el Renacimiento rasgó el velo imaginario de lo medieval y liberó al hombre, también animado entonces por el resurgir de la antigüedad, de la inmovilidad que durante siglos había padecido por su respeto a la jerarquía divina. Ahí nació lo moderno (Bouza, 1989, pp. 33-34).

En la primera mitad del siglo XVI, Lutero y Calvino realizaron la Reforma, suceso que consistió en replantear la interpretación de los textos religiosos, rompiendo con la impuesta

unidad cristiana en Europa. La Iglesia Católica fue señalada como centro de la corrupción religiosa, ya que desde allí se imponían interpretaciones y cargos, se subastaban indulgencias y se solapaban por omisión comportamientos contrarios a los dogmas bíblicos. Con la imprenta, la difusión de la Biblia se socializó, lo que excitó los cuestionamientos hacia el Vaticano. Posteriormente a la reforma iniciada por Lutero en Alemania y Calvino en Francia, el rey Enrique VIII de Inglaterra emprendió una tercera separación del Vaticano. Surgieron así la iglesia luterana, calvinista y anglicana (Malet e Isaac, 1973), así como un hombre menos dependiente y temeroso de Dios y más seguro de sí mismo, de su saber, su trabajo, su libertad y del control de su propia existencia.

Entretanto, en el contexto geopolítico la expansión territorial de los europeos para obtener el control de rutas marítimas en África, Asia y América marcó la transición geográfica hacia la modernidad. La importancia del comercio europeo con Oriente motivó a franceses, españoles, portugueses, holandeses e ingleses a buscar nuevas rutas para controlar el comercio. Desde fines del siglo XV, fundaron diversas colonias en costas africanas, asiáticas y americanas, claves para librar sucesivas guerras entre Estados europeos y contra las civilizaciones colonizadas en su proceso de expansión (Malet e Isaac, 1973).

Esa desigual interacción entre americanos y europeos devendría a su vez en una cultura trasatlántica (Bochenski, 2002), factor determinante en el avance de la posterior globalización hipermoderna del siglo XXI. Galeano encuentra en esa faceta de la modernidad una afectación puntual a América Latina, con una nueva división internacional del trabajo, la cual “consiste en que unos países se especializan en ganar y otros en perder. Nuestra comarca del mundo, que hoy llamamos América Latina, fue precoz: se especializó en perder desde los tiempos remotos en que los europeos del Renacimiento se abalanzaron a través del mar” (Galeano, 2004, p. 15).

Durante los siglos XVI, XVII y XVIII, las monarquías europeas sostuvieron guerras de índole religiosa, política, económica y territorial, que provocaban fluctuaciones en las reservas financieras de los países. Uno de los países más afectados fue Francia, cuyo Estado y población estaban acremente empobrecidos por las eventualidades bélicas contra ingleses, españoles, austriacos y aun en su interior, con guerras civiles entre católicos y calvinistas. De ahí que Francia jugara un papel fundamental en la configuración ideológica de la modernidad.

En 1774, Turgot, ministro de Luis XVI, nieto de Luis XIV, ordenó el libre comercio de granos y la libertad de industria en Francia. Tales reformas irritaron a una sociedad francesa

precarizada por las guerras territoriales en Europa y las colonias. Cinco años después de las medidas financieras de Turgot estalló la Revolución Francesa. Sin embargo, este acontecimiento se debió también a la influencia de filósofos franceses como Voltaire, Rousseau, Montesquieu y Diderot, quienes abogaban por la razón, autonomía, soberanía y libertad de los individuos como centro de la gobernanza civilizatoria. Los suyos fueron los primeros cuestionamientos abiertos a la autoridad de Dios y la monarquía luego de la represión inquisitoria medieval (Malet e Isaac, 1973).

A finales del siglo XVIII, estos pensadores iniciaron la redacción de *La Enciclopedia*, una antología del acervo intelectual humano fundada ideológicamente sobre los siguientes conceptos: “libertad individual, libertad de pensar, de escribir y de imprimir; libertad comercial e industrial; guerra a las ideas religiosas, a las que se consideraba como un obstáculo a la libertad” (Malet e Isaac, 1973, p. 271). Asimismo apunta Palacios (2004) que ideas como libertad e igualdad dieron origen a la posterior concepción del socialismo y conflicto de clases, que sentaron las bases para el socialismo científico (Engels, 1959).

Dichas medidas representan el origen ideológico de la liberalización de la producción material e intelectual en el contexto europeo. La consolidación de la imprenta, la secularización de la vida social (Lipovetsky, 1994), el levantamiento de restricciones estatales al comercio entre provincias y la proliferación de debates científicos, filosóficos, económicos y religiosos dinamizaron los intercambios de ideas y mercancías de la civilización europea. Algunos de sus monarcas simpatizaron con ese nuevo orden de ideas, basado en la razón y la búsqueda del bien público; incluso retomaron el pensamiento de los filósofos modernos para gobernar, aunque sin abandonar aún su carácter absolutista.

Con ese periplo histórico, gestado desde Europa Occidental, se sentaron las bases para un devenir de apuestas tecnológicas, económicas e intelectuales en las que se columbraba ya el acento global de la civilización moderna, dada su expansión colonial a otros continentes. Por un lado, la audacia europea propuso un nuevo paradigma de existencia; por otro, ejerció el discurso modernista sobre contextos geopolíticos distintos para imponer una versión sesgada de la modernidad en territorios de África, Asia y América.

Desde entonces la modernidad se proclamó en múltiples frentes como sinónimo de evolución, no obstante que su sello ideológico y filosófico se omitió en las colonias, al contrario de su sello económico y técnico, hacia los cuales se fue decantando el proyecto moderno. Con ello, el concepto de modernidad en África, Asia y América quedó empobrecido, al igual que sus

territorios, a conveniencia de la gestión eurocéntrica. Con la declaración de independencia de los Estados Unidos de América, estallada años antes de la Revolución Francesa, se da una explicación filosófica previa de los derechos del hombre y el énfasis en la búsqueda individual de la felicidad, elementos que consolidaron el paradigma de pensamiento moderno de cara a la posteridad (Malet e Isaac, 1973).

En el siglo XIX se suscitó una segunda ola modernizadora: la Revolución Industrial (Baudrillard, 1987). Ésta representa la consumación materialista de la modernidad, pues la industrialización permitió alcanzar niveles masivos de producción y las perspectivas de adquisición de bienes materiales se ampliaron para nuevos sectores sociales. Generada en Inglaterra en las postrimerías del siglo XVIII y culminada en la mitad del XIX con el diseño e introducción de nuevas máquinas, como la de vapor, el ferrocarril y el automóvil, la Revolución Industrial consistió en la optimización del aprovechamiento de recursos naturales como insumos para la producción masiva de bienes (Palacios, 2004).

Axialmente, la modernidad es una muestra técnica e intelectual de los individuos para no aplazar más la existencia libre y plena. Su planteamiento filosófico fungió como legitimador de las inúmeras transformaciones materiales suscitadas en tal proceso. Habermas (2008a) señala que, en términos semánticos, el discurso filosófico de la modernidad privilegia los conceptos de progreso, revolución, emancipación y liberación, lo que implicó una rebelión contra las normas colectivas tradicionales.

Mientras que en la Edad Media los misterios de la existencia humana eran satisfechos mediante la lógica mistificadora de la religión, a la modernidad se debe el paradigma del cuestionamiento racional como instrumento epistemológico fundamental, lógica que no ha estado exenta de extremarse en determinadas circunstancias civilizatorias. Ello representó un nuevo planteamiento intelectual atento al razonamiento del individuo. Así, el dominio cuantitativo se institucionalizó y “ser moderno terminó significando, como en la actualidad, ser incapaz de detenerse y menos aún de quedarse quieto” (Bauman, 2003, p. 34) en el sentido calculador, no meditativo, sobre el que diserta Heidegger (2010).

La modernidad estimuló el pensamiento individual y la facultad de las personas para regirse a sí mismas con apoyo de los virajes económicos, científicos y tecnológicos que se sucedían en ese periodo histórico. Abogó por las nuevas invenciones y descubrimientos como pruebas instrumentales de las capacidades del hombre para obrar en pos de la felicidad y la mejora de las condiciones de vida. Si bien es cierto que el proyecto moderno se efectuó bajo una visión

eurocéntrica (Dussel, 1993), la tesis moderna inicial tenía por objeto demostrar la capacidad humana para determinar la vida individual, no por aspectos metafísicos, religiosos o mágicos, sino por el conocimiento y dominio de la vida, con el desarrollo técnico, científico e intelectual ocurrido escalonadamente entre los siglos XV y XIX.

No obstante, la realidad planetaria actual muestra a la modernidad como un paradigma que debe entenderse con sendos matices. Toledo y Barrera–Bassols (2008) advierten que las degeneraciones del ideal moderno han llevado al planeta a resentir situaciones tangibles como el uso indiscriminado de los recursos naturales, contaminación, acentuación de desigualdades socioeconómicas y pérdida de acervos bioculturales en diferentes comunidades del mundo.

Para Leff (2004) la modernidad se ha sesgado desde la racionalidad occidental y las lógicas de la economía globalizada (las colonias fundadas en el siglo XVI se han constituido como un territorio a modo para esas concepciones). Ávila (2003) coincide en que la cosmovisión eurocéntrica se ha encargado de imponer una versión facciosa de la modernidad que ha derivado en una exacerbación de producción, consumo y acumulación material con implicaciones delicadas para la humanidad. Habermas (2008b) por su parte califica a la modernidad como un proyecto inacabado, dado que su esencia filosófica fue ensombrecida a manos de la efervescencia del dominio de la técnica calculadora y las posibilidades de acumulación de riqueza económica. Sin embargo, en cuestiones tangibles la modernización del mundo no significó automáticamente la facilitación de la vida. En palabras de Tagore:

La civilización moderna de Occidente, por medio de todos sus esfuerzos organizados, está procurando producir hombres perfectos en su capacidad física, intelectual y moral. Allá las vastas energías de las naciones se emplean en extender el dominio del hombre sobre lo que le rodea, y las gentes viven combinando y desplegando toda facultad para poseer y aprovechar cuanto cae en sus manos, y viendo de vencer todo obstáculo que se oponga a sus conquistas. Los pueblos occidentales están de continuo imponiéndose disciplinas para colocarse en aptitud de luchar contra la Naturaleza y con otras razas; sus armamentos son más y más estupendos cada día; sus máquinas, sus utensilios, sus organizaciones se van multiplicando en proporción asombrosa. Esto constituye un resultado espléndido sin duda, y una manifestación maravillosa de la maestría del hombre que no reconoce obstáculos, y que tiene por objeto imponer su supremacía sobre todas las otras cosas (Tagore, 1924, p. 325).

La amplitud de la cita anterior resume con precisión el espíritu de la modernidad gestada en Europa. Por un lado el proceso civilizatorio moderno expuso ante las miradas externas el potencial creador y organizador de la sociedad europea, pero exhibió sus propias ambiciones

territoriales, políticas y económicas. Dentro de este marco ha de entenderse el ulterior florecimiento del turismo como herencia moderna.

Sanabria sintetiza a la modernidad como “un largo periodo de transformaciones profundas en todos los aspectos de la cultura” (2003, p. 134). La civilización europea apostó, desde entonces, por un paulatino viraje hacia un nuevo paradigma de vida, que acarrearía nuevas posibilidades de libertad material y ontológica para los individuos, pero traería igualmente consecuencias sociales, culturales, económicas y ambientales para la contemporaneidad.

Con el derrotero civilizatorio allanado por la modernidad, los horizontes mundiales se ampliaron y se generalizaron las aspiraciones sociales de acceso a los viajes. Gordon (2012) indica dos grandes antecedentes de este fenómeno: el Renacimiento, época en que los primeros contactos con América ensancharon las perspectivas geográficas de colonización europea, y la imprenta, innovación tecnológica que dinamizó el flujo de información y exaltó la curiosidad del individuo. De esta manera no sólo se transformó la cultura, también se creó la cultura turística.

## **8.2 Turismo: un legado moderno**

Los viajes siempre han sido una constante natural en la historia humana. Sin embargo, sólo en la Edad Moderna comenzaron a ejercerse bajo el concepto hedonista que otorga su sello esencial al turismo. Al capitalizar las naciones europeas sus esfuerzos intelectuales y coloniales a través de la acumulación de riqueza material, surgieron más motivaciones para explorar el mundo, en una nueva especie de colonización mediante el viaje de placer.

Kristeller (2013) considera a Petrarca, humanista italiano, como el precursor del turismo moderno, quien acudía a Mont Ventoux, al sur de Francia, con el único fin de gozar la vista que ofrecía la cima. Los primeros viajes masivos con tintes turísticos pueden rastrearse en las peregrinaciones religiosas del siglo XVI en Europa. No obstante, en aquella época los viajes eran una acción sancionada entre los gobiernos de Europa Occidental, quienes emprendían campañas para limitar la movilidad de las personas (Theilmann, 1987).

El siglo XVIII, en cambio, estuvo marcado por el *Grand Tour*, con el cual se inició la socialización del entusiasmo turístico actual, cuando las clases sociales acomodadas de Inglaterra impulsaban a sus hijos a conocer otros países europeos con el propósito de ilustrarse y ampliar su experiencia mundana (Towner, 1985). El fenómeno continuó hacia el siglo XIX y se extendió entre las clases acomodadas del resto de Europa. Poco tiempo

después, sectores sociales como la clase trabajadora imitaron, dentro de sus posibilidades y en franca imitación a un hábito de clase, la costumbre del *Grand Tour*.

Gordon (2012) narra una serie de acontecimientos históricos que pormenorizan el desarrollo del turismo desde las últimas décadas del siglo XIX: la introducción del ferrocarril, que hizo antiguos hoteles-balneario accesibles a las clase media para ser compartidos con la tradicional clientela aristocrática; los barcos a vapor, que llevaron a la construcción de naves ligeras con las que el Atlántico se atravesó en seis días; el primer viaje en grupo creado por Thomas Cook en 1841; la invención de la fotografía y la proliferación de revistas de turismo para una creciente clase media; la creación de la egiptología y la expansión de la etnología; la exposición del Palacio de Cristal en Londres; las publicaciones de Charles Darwin, que estimularon la curiosidad naturalista; la instalación de la Torre Eiffel para conmemorar la Revolución Francesa y el camino libre hacia la modernidad y las obras de ficción de Julio Verne, que inspiraron la creación de una carrera para dar la vuelta al mundo.

Tales eventualidades, marcadas por saltos cuantitativos y cualitativos en materia de ciencia y tecnología, clarifican la excitación de la curiosidad turística entre una población volcada hacia los nuevos descubrimientos e invenciones. Cristalizada la riqueza material entre la burguesía de la época, manada de los siglos precedentes y con una progresiva apertura social hacia las clases trabajadoras, los viajes de placer se hicieron accesibles a individuos no pertenecientes a la realeza. Ésa representa la primera ola de popularización del turismo.

Por otra parte, la segunda ola se da en el contexto laboral europeo del siglo XX, debido a la sistematización de los horarios de producción y la reducción de la dependencia del hombre ante la revolución técnica de las nuevas máquinas. De esta manera, el individuo se encontró con una nueva situación: la disponibilidad de tiempo libre. Al margen de sus horas de descanso y recuperación de fuerzas se originó un lapso suplementario en el cual el trabajador pudo desarrollar nuevas actividades de carácter recreativo (Fourastié, 1974). Surgieron así ocio y turismo, elementos icónicos de la época moderna.

La aceleración productiva no se limitó, naturalmente, al ámbito alimentario, también permeó en los medios de transporte. “El ferrocarril quedó como la máquina emblema de ese proceso, pero gran parte del cambio se produjo también gracias a otras máquinas, como los ómnibus” (Carlón, s.f., p. 4). Ello implicó que las ciudades crecieran, al hacerse posibles traslados de largas distancias para desplazar a los sectores sociales productivos.

No sin cierto acento de ironía, la modernidad facilitó la masificación de traslados de obreros, lo cual, por un lado, hizo al individuo pasivo de su movilidad y generó una animadversión de éste hacia las ciudades, aspectos que se tradujeron en nuevas aspiraciones turísticas. Adicionalmente, entre la creciente red de vías férreas, los barcos a vapor y la posterior inserción de los autobuses y el automóvil individual, el espectro de medios de transporte, compaginado con la ampliación de perspectivas geográficas, potenció el afán social de la aprehensión empírica del mundo por medio del turismo.

Con base en el marco histórico descrito, cabe afirmar que la masificación turística está directamente relacionada con la masificación productiva. Poco después de la invención del automóvil en Europa, el estadounidense Henry Ford ideó un modelo que produjo bajo el concepto de *automóviles para todos* (Wolf, 1996). “Entre 1908 y 1927 Henry Ford vendió 15 millones del coche modelo T y miles de americanos tomaron las carreteras” (Gordon, 2012, p. 131). La modernidad y su disposición social hacia la vida turística se globalizaban a través de la carrera tecnológica de la motorización masiva del individuo.

Éste, entre otros hechos, refleja una nueva fase de individualización social que comenzó con el arranque de la Edad Moderna, así como también la masificación del tiempo libre entre una sociedad con gustos cada vez más pluralizados en términos de conocimiento mundológico, pero estandarizados en cuanto a las preferencias turísticas de los nuevos sectores sociales con acceso al turismo. Ambos fenómenos son un sello distintivo de la modernidad del siglo XX.

Paradójicamente, grandes sectores sociales de las primeras naciones modernas se vieron atraídos por la posibilidad de evasión que representaba el viaje turístico. Ya fuera en destinos domésticos o internacionales, los turistas encontraron en el desplazamiento hedonista una escapatoria, aunque pasajera, a la aún incipiente aceleración de la vida moderna.

Al respecto, Cohen (2005, p. 12) apunta que “la imagen del mundo promovido por el turismo moderno se asemeja a un mapa geográfico, con diferentes zonas coloradas representando territorios socioculturales diferenciados y claramente delimitados, cada uno de los cuales con sus rasgos culturales, lingüísticos y étnicos distintos”, de tal forma que la cosmovisión moderna comienza a concebir al mundo como un escenario que ha de ser dispuesto para su disfrute hedonista, aunque las implicaciones culturales, ambientales, sociales y económicas de aquellos *destinos* no sean contempladas en el sentido de su preservación.

A comienzos del siglo XXI y al margen de las visibles diferencias socioeconómicas entre individuos, el turismo se ha posicionado como una de las actividades más practicadas entre las sociedades contemporáneas. Ya con el advenimiento de la época moderna, la inserción de medios de transporte como el ferrocarril, avión y automóvil se generalizaron en diferentes países para dar inicio al fenómeno turístico a gran escala, democratizando el deseo de viajar (Urry, 2011). Actualmente, los desplazamientos turísticos son el motivo de más de 1 200 millones de arribos internacionales (Banco Mundial, 2016), además de los desplazamientos realizados al margen de instancias que registran las estadísticas oficiales de turismo.

### **8.3 El cariz ontológico del turismo**

Para disertar sobre las intermitencias de la reflexividad durante el viaje turístico es preciso remitirse a la dimensión ontológica de la realidad. La ontología es un área de interés filosófico que indaga la existencia pura de las cosas. Las ciencias, por ejemplo, se encargan de investigar propiedades particulares de determinados fenómenos, pero el pensamiento ontológico se ocupa del ser y la existencia como tales (Lawson, Latsis y Martins, 2013). La presencia del ser en el mundo tiene, en todo caso, forma de apariencia y representación (Schopenhauer [1819] 2010), pero el ser en sí está oculto al mundo objetivo. La ontología, pues, reflexiona sobre la existencia de las cosas más allá de lo aparente, pues “el ser es el imán de la inteligencia” (Sanabria, 2003, p. 231).

Heidegger (2010), referente moderno de la reflexión ontológica, disecciona el pensamiento humano en dos grandes categorías: calculador y meditativo. Con el pensamiento calculador alude a la inteligencia humana como ente que soluciona problemas; con el meditativo alude a la inteligencia que, al contrario, los plantea. Como lo han referido Amirou (1995), Fernández (1998), Houellebecq (2002) o Gordon (2012), viajar es la expresión visible de una búsqueda más allá de lo aparente. El viaje turístico es la figura exterior de *la cuestión en sí misma*, es decir, la fachada de una inquietud ontológica personal.

En esa línea, la ontología es una categoría filosófica cuya tarea es el permanente planteamiento de la reflexión relativa al ser y la existencia en sí a través del viaje. En la actualidad, el fenómeno turístico le es familiar a gran parte de la sociedad, pero ¿cuál es su origen conceptual? ¿Con base en qué se afirma que el turismo posee un cariz ontológico? El primer paso para construir una definición en ese sentido es recurrir a sus orígenes etimológicos. Al respecto, Rodríguez-López y Falardo establecen que:

Probablemente, la primera vez que se usa la palabra *tourism* sea en el idioma inglés en 1800, mientras que la palabra *touriste* se encuentra por primera vez en un texto francés de 1816. Su origen etimológico se atribuye al griego *tornos* y al latín *tornus*, cuyo significado es movimiento de ida y vuelta, círculo o repetición. Sin embargo, algunos investigadores señalan que la palabra turismo proviene del arameo antiguo. En arameo la palabra *tur* designa al parecer a los viajes, como cuando los judíos huyen de Egipto y transitan por el desierto hasta llegar a la tierra prometida. A través de la Biblia llegaría esta palabra hasta los idiomas europeos (2014, p. 18).

Despojando al morfema *tur* de toda implicación ontológica, la esencia etimológica del término consiste técnicamente en la realización de un desplazamiento, sin especificar aún las motivaciones. Su construcción conceptual se basa en esa imagen, con lo cual el ámbito de comprensión es aún genérico y sólo circunscrito al aspecto técnico del movimiento. No obstante, resulta posible dilucidar una correlación histórica entre la reflexión ontológica y el acto de viajar: Descartes (2012), pilar de la filosofía moderna, afirmó que el pensamiento constataba la existencia; por tanto el movimiento constata, a su vez, el pensamiento, lo que mueve a la consideración de redefinir el sentido de la existencia misma.

Para Boyer (2012) la palabra turista aparece a manera de calificativo en la época romántica, perteneciente a finales del siglo XIX. Con ella, afirma, se alude al viajero inglés de clase social alta cuyos desplazamientos obedecen, más que a una búsqueda de *lo otro*, a una huida de sí mismo; es decir, lo motiva más bien una necesidad de evasión de su realidad cotidiana que una curiosidad genuina por el destino visitado. En el fondo, ¿de qué se alejaba? Si el turista era un individuo de clase social alta que viajaba por esfumarse de su cotidianidad, queda claro que la huida no se debía a elemental supervivencia ¿Cómo concebir, entonces, la génesis de su desplazamiento?

Schopenhauer, cuya obra florece también en el contexto histórico de la modernidad, afirma que “la vida *nómada*, que denota la ínfima etapa de la civilización, se encuentra también en la superior, en la *vida de turista*. La primera nace de la *necesidad*, la segunda del *tedio*” ([1851] 2009, p. 17). Se pueden entrever en esta aserción dos matices ontológicos del desplazamiento humano, pero es evidente que, bajo diferentes ídoles, el acto de viajar es un ejercicio propio de la inquietud del individuo en tanto ser y existencia.

Otra idea relacionada con la pregunta sobre el ser en el turismo se define a partir de dos factores esenciales: la actividad turística gira alrededor de la utilidad o interés económico y la percepción o visualización que tiene el individuo de sí mismo durante este proceso. Turista es

aquella persona que no pretende obtener una ganancia económica y, además, es consciente de que no pertenece a la cotidianidad del lugar; por lo tanto, le resulta inevitable contemplar los lugares visitados con una mirada diferente a la que posee un indígena del mismo entorno (Rodríguez-López y Faraldo, 2014). Frente a una realidad no cotidiana, es inevitable el surgimiento de cuestionamientos en relación con la conformación ontológica de la realidad propia y ajena del individuo.

Las ideas expuestas en los párrafos previos conducen a reconocer en el turismo la expresión empírica del complejo de exaltaciones ontológicas del individuo que confirma la perspectiva subjetiva de un plano mental gradualmente más profundo que el aparente. Resulta de especial interés que el espíritu individual intente, en determinados momentos, como en el viaje turístico, prolongarse a horizontes más elevados de existencia. Así, la cuestión del ser se posa en la reflexividad del turista a medida que discurre su proceso de viaje.

Otro autor que ha abordado el tema es Amirou, para quien el turismo es un fenómeno a primera vista económico, en el cual, sin embargo, los individuos intentan aprehender la realidad no cotidiana a través de un imaginario previamente construido, en una muestra de reflexividad genuina. Es incontestable que el cariz ontológico del turismo germine en esas condiciones. Amirou (1995, p. 8) entiende al turismo como una “búsqueda de sentido con la sociabilidad lúdica que favorece y las imágenes que genera. El turismo es un dispositivo de comprensión gradual, codificada y no traumatizante del exterior y de la alteridad”.

De manera breve, pero elocuente, Gordon define al turismo como “la expresión práctica de la curiosidad” (2012, p.125). Claramente esta idea mantiene un eco significativo en el contexto contemporáneo, en el que todo elemento, tangible o intangible, es susceptible de ponerse al servicio del turista, en consonancia con un modelo civilizatorio que no anula, sino por el contrario, excita la curiosidad del individuo a través de la novedad, asociada al viaje turístico. Con similar tinte, Panosso (2007 p. 389) nombra turismo a “la búsqueda de la experiencia humana, la búsqueda de la construcción del ser interno del hombre fuera de su lugar de experiencia cotidiana”.

Destaca igualmente la perspectiva teórica ofrecida por Bauman (1996), para quien el viaje turístico es una continuación moderna del peregrinaje antiguo; lo señala como una condición de la cosmovisión judeo-cristiana, fundada sobre la idea de que la verdad última que busca el hombre en su efímera existencia terrenal no se encuentra aquí, sino en un sitio alterno a la Tierra, en una distancia y tiempo lejanos.

Dicho planteamiento recapitula, desde entonces, un trasfondo ontológico en el acto de viajar. La reflexión de Panosso (2007) plantea que el turista es un ser en continua construcción, enmarcado por una avidez de experiencias que impactan, a su vez, a quienes entablan contacto con el turista. Es interesante la ambivalencia filosófica que la experiencia turística provoca, pues no sólo se reflexiona en tanto se viaja: también en tanto se ve viajar a otros.

En la segunda década del siglo XXI la esfera comercializadora del turismo ha descafeinado el significado ontológico de la experiencia viajera por medio de una invasión sostenida de paquetes turísticos producidos en una especie de banda sin fin. Las sociedades contemporáneas asisten así a una dilución del discurso ontológico del turismo en favor del discurso de lo que Lipovetsky (2007) llama hiperconsumo, que sin embargo cumple también una función ontológica. Con base en la mediatización masiva de los destinos y la frivolidad del disfrute, la experiencia turística se empobrece hasta ser una actividad de consumo hedonista irreflexivo que reduce la trascendencia experiencial a un acto de compra-venta de productos, ideal para la lógica capitalista de estructuración del turismo, lo que contrasta, por ejemplo, con la reflexividad de la cosmovisión judeo-cristiana en torno al viaje.

Cabe asentir entonces que, desde sus inicios, los viajes humanos han sido acompañados por una reflexividad ontológica que incide antes, durante y después entre quienes los realizan, así como en los cohabitantes de ese lapso espacio-tiempo, ya que el entorno humano que el individuo intenta aprehender en aras de una motivación filosófica, no siempre reconocida, se ve inexorablemente afectado por su presencia pasiva o activa.

Con mayor o menor profundidad, el discurrir reflexivo del peregrino antiguo o el turista contemporáneo en torno al ser gravita en el proceso de viaje. ¿Viajar por sobrevivencia, identidad espiritual, hedonismo moderno o reafirmación de la libertad individual? Ninguno de esos ejemplos escapa de llevar en él una expresión empírica del cariz ontológico del turismo pues, a pesar de la actual frivolidad turística, el cuestionamiento profundo del ser como individualidad y otredad no se ha extinguido.

#### **8.4 Invención y evolución de la bicicleta**

La historia de la bicicleta corre paralela la historia de la modernidad. Los ideales detrás de su concepción, así como los originados a partir de su invención, contienen la esencia modernizadora que dio inicio a los revolucionarios procesos de producción y transporte característicos de la época.

Se ha mencionado con anterioridad que hacia finales del siglo XIX se introdujeron medios de transporte motorizados para masificar los desplazamientos de obreros a las zonas de trabajo. Esto aumentó la eficacia de traslados, pero restringió la movilidad individual. Paralelamente a ese contexto la bicicleta se introdujo en el mercado de los medios de transporte. Mientras que los transportes masivos como el ferrocarril o el autobús propiciaban sujetos pasivos en el proceso de movilidad, la bicicleta significó al individuo ser coproductor de ésta (Amar, 2010).

La bicicleta es una de las numerosas novedades de la modernidad y, sin duda, un elemento icónico de la época, pues representa una conquista tecnológica que revolucionaría el modo de vida en varios aspectos, tales como acortamiento de distancias, mayor rapidez de desplazamiento, nuevos códigos de interacción social y urbana, entre otros, sin provocar afectaciones urbanísticas y ambientales severas como otras máquinas modernas. Tal como expresa Norcliffe (2001): la evolución de la bicicleta encierra muchas más historias que la del progreso tecnológico.

En relación con su origen, existen planos y dibujos que muestran cómo los primeros inventores del Renacimiento habían concebido la creación de máquinas sobre ruedas con fines de transporte y combate bélico. En el caso particular de la bicicleta, una de las primeras versiones reconocidas de su invención está basada en un dibujo cuya autoría de diseño se atribuye a Leonardo Da Vinci. De acuerdo con Taibo II (2005, pp. 38-39):

En la página posterior del folio 133, donde Leonardo había trazado un estudio arquitectónico de una fortaleza circular, aparecieron unos dibujos pornográficos y, mucho más importante, lo que indiscutiblemente parecía una bicicleta. Como bien quedó establecido por el académico Augusto Maroni, si bien el dibujo de la bicicleta no se debía a la mano de Leonardo, había sido realizado en el siglo XVI, más de trescientos años antes de que la bicicleta fuera inventada, y trescientos cincuenta años antes de que el invento de la bicicleta llegara a la sofisticación el diseño allí mostrado.

La autoría del dibujo se atribuyó al dibujante Pompeo Leoni, pero la concepción técnica continuó adjudicándose a Da Vinci (Salom, 2010). Scholz refiere que la invención de la bicicleta moderna se debe al alemán Drais von Sauerbronn, quien a partir de modelos previos desarrolló en 1817 uno propio al que llamó *Laufmaschine* (máquina de correr), que funcionaba con el impulso alterno de los pies sobre el suelo. Desde ese año hasta 1885, otros inventores como Pierre Michaux o Paul De Vivie añadieron a la bicicleta sendas modificaciones técnicas con el fin de mejorarla (Scholz, 2015; Palacios, Galbarte, Cerezo,

Luján, Gordillo, Osorio y Valdés, 2005). Sólo entonces se crearon los engranes para la cadena a tracción, que Leonardo Da Vinci había ideado 350 años antes (Taibo II, 2005).

Norcliffe (2001) documenta que en 1869 ya circulaban bicicletas cotidianamente por las calles de Londres con el nombre de velocípedo y poco después fueron adquiridos los primeros ejemplares en Canadá. Alrededor de la penúltima década del siglo XIX el fervor de la bicicleta se había generalizado sobre todo en Europa y América, y la palabra bicicleta se incorporó como un vocablo socialmente frecuente (Díaz de Atauri, 2008).

Es difícil saber con certeza si, desde su origen, la bicicleta fue reconocida también por sus cualidades ambientales. Pero, en cualquier caso, su existencia ha representado un avance sustancial de las capacidades del hombre para revolucionar diversos aspectos de la vida social y, actualmente, tras enfrentar el olvido de su uso a manos de la modernidad misma, que posicionó al automóvil como paradigma contemporáneo de éxito social e individual, la bicicleta se encuentra consolidada como un medio de transporte cuyas significaciones se han ampliado más allá del simple acto utilitario.

A medida que la naturaleza se degrada frente a la ambición cuantitativa de la modernidad, la figura de la bicicleta continúa creciendo por su eficiencia ambiental y económica. Zaid (2010) detalla con precisión:

El progreso más productivo (con respecto a la inversión) es el primero: de andar a pie a moverse en bicicleta. Permite velocidades cinco veces mayores a un costo tres veces menor, en calorías por kilómetro. En cambio, progresar del Boeing 747 al Concorde fue maravilloso, pero improductivo. El mismo Boeing 747, que ha tenido un éxito notable, es relativamente improductivo. Cuesta más que un millón de bicicletas, y la inversión por pasajero es tres mil veces mayor que la inversión en una bicicleta, aunque la velocidad no es tres mil veces mayor, sino treinta” (pp. 16-17).

La bicicleta garantiza una mayor eficiencia ambiental y económica que otros inventos de la modernidad *maximalista*, pero también provoca en el ciclista el desarrollo del pensamiento meditativo. Bajo esa acepción y desde su propia subjetividad, Byrne expresa la idoneidad de la bicicleta como medio para la reflexión:

La misma sensación de libertad que había tenido en Nueva York se repitió al pedalear por varias de las principales ciudades del mundo. Me sentía más conectado con la vida de la calle de lo que había estado dentro de un coche o en cualquier tipo de transporte público: podía pararme cuando quisiera, a menudo (muy a menudo) era más rápido que un coche o un taxi para desplazarme entre dos puntos, y no tenía que seguir ninguna ruta fija (Byrne, 2011, p. 14).

Esta consideración destaca la condición parsimoniosa que encierran los paseos en bicicleta. Asimismo, es clara su observación favorable en torno a ésta como instrumento de aprehensión turística. Ante una realidad civilizatoria apremiante con desafíos ecológicos, sicosomáticos, urbanísticos, sociales, económicos y turísticos, la bicicleta representa la faceta utópica, liberadora y emancipadora de la modernidad, en términos de armonía entre desarrollo técnico, libertad individual, racionalidad ambiental y turismo.

### **8.5 La concepción de la bicicleta como instrumento de viaje**

El dinámico contexto modernizador no sólo fue testigo de la invención de la bicicleta, también lo fue de su aceptación con motivo de cristalizar las simbólicas aspiraciones del individuo a emprender largos viajes en los que éste era protagonista. La euforia por las bicicletas se debió a su versatilidad: su adquisición no era tan accesible al principio, pero pronto se posicionó como una buena alternativa para moverse y efectuar diversas tareas con mayor eficiencia.

El cicloturismo se originó en Inglaterra en 1878, año en que se formó con fines recreativos el *Bicycle Touring Club*, después llamado *Cyclist's Touring Club*, cuya existencia se prolonga hasta la actualidad, erigiéndose como la más antigua organización de cicloturismo en el mundo. A su vez, su creación inspiró al francés Paul de Vivie a acuñar el término *cyclo-tourisme* y fundar la Federación Francesa de Cicloturismo (Alff, 2011). Informa Lanuza:

Refiriéndonos de forma más concreta al cicloturismo, el francés Paul de Vivie (Saint Étienne, 1853-1930), conocido con el sobrenombre de Velocio, es considerado el padre del cicloturismo, palabra que él mismo acuñó. Durante el comienzo del siglo XX el mundo del cicloturismo fue aumentando, pero fue hasta la década de 1920 cuando los viajes en bicicleta empezaron a crecer. En cambio, en la década de 1960 la bicicleta quedó relegada a un segundo término debido al incremento de los vehículos a motor. Después, ya en los años 80, se vuelve a recuperar como elemento lúdico y deportivo, apoyado también por movimientos ecologistas. Pero debemos esperar hasta los inicios de 1990 para hablar del “renacimiento” del cicloturismo en sus diferentes modalidades (Lanuza, 2014, p. 11).

En mayo de 1880 se fundó La Liga de Ciclistas Americanos en Newport, Rhode Island, Estados Unidos, organización que promovía el ciclismo recreativo y de competición. En 1898, alcanzó los 100 000 miembros (Alff, 2011). Tan sólo unos años después el turismo comenzó a extenderse mediante una combinación de viajes hechos en ferrocarril y bicicleta.

Las bicicletas eran vehículos comunes en las carreteras y se organizaban eventos que en todo caso giraban alrededor del ciclismo. La liga entre ciclismo y turismo era cada vez más estrecha. Así lo documenta Gordon cuando afirma que la invención del ferrocarril contribuyó al crecimiento del turismo: “los trenes llevaron a la gente a eventos deportivos como la primera olimpiada moderna celebrada en Atenas en 1896 y facilitaron la afición al ciclismo con la primera Tour de France inaugurada en 1903” (Gordon, 2012, p. 129).

En Canadá, por ejemplo, la introducción del ferrocarril motivó a los ciclistas a rodar por el ámbito rural de la época. Montaban su bicicleta en el tren para acceder a poblaciones alejadas de la ciudad y se dedicaban a recorrer los alrededores. Este hecho deja en claro desde entonces el carácter turístico que le conferían los ciclistas y los distintos impactos que este fenómeno tenía en la región. “La bicicleta cambió el significado del lugar llamado campo, produciendo un nuevo espacio que incluía hoteles fuera de la ciudad donde los ciclistas podían pasar la noche para un paseo de fin de semana y salones de té para descansar después de paseos cortos” (Norcliffe, 2001, p. 19).

Los albores de la bicicleta y el cicloturismo en México se remontan aproximadamente a la misma época que en el caso europeo y norteamericano. En la última década del siglo XIX, en pleno porfiriato, la sociedad mexicana experimentó cambios en diferentes aspectos, entre ellos una estabilidad económica y social considerable en comparación con las décadas anteriores. Con esta situación las clases sociales acomodadas y en especial aquellas familias de origen extranjero se involucraron en actividades deportivas que se practicaban en países europeos, así como en Estados Unidos. Alrededor de 1896 se formó en la Ciudad de México la *Bicycle Riding School*, cuyo propósito fue la organización de eventos centrados en el ciclismo (Perusquía, 2011).

Rápidamente, al igual que en el caso de los primeros cicloturistas europeos, estadounidenses y canadienses, los ciclistas mexicanos de la capital del país comenzaron a diseñar rutas para salir a rodar los fines de semana. Y a pesar de que ocurrieron problemas de atropellamientos y robos de bicicletas, “el ánimo por practicar el ciclismo no menguó. Al contrario, muchas eran las expectativas que generaba. Cada semana se organizaban excursiones a lugares alejados del centro de la ciudad, como era San Joaquín, Azcapotzalco, y para los expertos, hasta Huehuetoca, Puebla o Jalpa” (Perusquía, 2011, p.7).

Debido a las transformaciones en los modelos industriales de producción de automóviles atribuidos a Henry Ford, entre 1910 y 1920 la perspectiva económica vislumbrada con la

motorización de las sociedades condujo a los fabricantes a masificar su producción. De esta manera se instaló la ideología de la motorización masiva como símbolo de estatus socioeconómico. Hacia la mitad del siglo XX la venta de automóviles presentaba líneas ostensiblemente ascendentes (Wolf, 1996) y el uso de la bicicleta, así como la práctica del cicloturismo, decayeron.

Los viajes en bicicleta decayeron con el desarrollo tecnológico del siglo XX, pero no por ello se extinguieron. Ernesto Guevara, uno de los personajes más influyentes de la historia reciente en Latinoamérica y el mundo, ejemplifica las características modernas en la idealización del cicloturismo. A finales de 1949, *el Che* Guevara emprendió un viaje por el norte de Argentina en una bicicleta a la que le había adaptado un motor:

Había planeado un extraño viaje en la lógica del *'raidismo'*, la filosofía de los errantes, los vagabundos organizados, los viajeros a ultranza. Adaptando un pequeño motor de fabricación italiana marca Cucciolo a su bicicleta, pensaba aumentar la potencia y viajar estudiando. El primero de enero, ante la fascinación de sus hermanos menores y el desconsuelo de sus padres por las *'locuras de Ernesto'*, parte (Taibo II, 2007, p. 35).

El binomio formado por la bicicleta y el motor pueden considerarse el primer viso de modernidad en el diseño de viaje de Ernesto Guevara en tanto compatibilidad con el desarrollo tecnológico. A ello se suma su sed experiencial, esa curiosidad por aprehender del exterior algo más que los aspectos aparentes del territorio. Un tercer factor modernista es su identificación categórica con el axioma moderno de la libertad individual, expresado en su determinación para emprender un viaje de esas características. Aunque hablar de hipermodernidad a mediados del siglo XX es aún inexacto, no lo es reconocer en esta historia particular del revolucionario argentino su puesta en práctica de estos valores modernos.

En contraste con aquella época, las condiciones tecnológicas actuales en términos de accesorios de viaje han evolucionado, pero la esencia mecánica e ideológica del cicloturismo es la misma que impulsó al *Che* a tomar la carretera: romper con la convención y la estática del ser, insertarse en el campo abierto para acopiar aventuras, viajar de forma auténtica y ser coproductor de la experiencia turística. En síntesis: materializar por medio del viaje la libertad individualista moderna.

Autores como Faulks, Ritchie y Dodd (2008) y Arjona, Iglesias y Ballester (2009) destacan que, al ser una actividad física al aire libre, el cicloturismo propicia un esparcimiento sano y la valoración de los elementos geográficos, climáticos, sociales y culturales que el ciclista

percibe durante los recorridos: los escenarios de transición entre el punto de partida y destino se convierten en atractivos turísticos, pues la mirada del ciclista disfruta y redescubre escenarios desde otra perspectiva.

Uno de los grandes argumentos del cicloturismo es que, como señalan Carmichael y Burke (1997, p. 1), montar una bicicleta permite “disfrutar de la libertad de la carretera o del camino abiertos”. A esa consideración se suma un factor categórico: la urgencia de despresurizar y desmasificar los flujos turísticos. Más que turismo alternativo, la bicicleta provee una alternativa al turismo que replantea la condición ontológica del viaje, armonizando modernidad y equilibrio ambiental.

## **8.6 Categorías conceptuales del cicloturismo**

Parece claro que la esencia del cicloturismo consiste en viajar a bordo de una bicicleta con fines turísticos. Y aunque esto es verdad, es preciso aclarar también que existe una gama de características en su conceptualización que matizan las perspectivas de su práctica. Con base en diversos autores, el cuadro 3 aborda sus principales clasificaciones conceptuales.

**Cuadro 3. Principales clasificaciones de cicloturismo según autor**

<b>Categoría</b>	<b>Formalización (Scholz, 2015)</b>
<b>Ciclista de ocio</b>	Sin pernoctación (el cicloturismo es el motivo principal); con pernoctación (cicloturismo es el motivo secundario). Ciclistas deportivos, cuya motivación principal es el ejercicio físico.
<b>Vacaciones en etapas</b>	Comienzo y destino no son los mismos. Cambio diario de alojamiento. El ciclista busca hoteles <i>Bikefriendly</i> o <i>Bett and Bike</i> .
<b>Vacaciones en un lugar</b>	Comienzo y destino son los mismos (ciclistas van a un país o ciudad y hacen cicloturismo desde ese punto).
<b>Categoría</b>	<b>Formalización (Mató i Palos y Troyano, 2014)</b>
<b>Cicloturismo vacacional</b>	La duración del viaje incluye una noche o más fuera del lugar de residencia habitual y el ciclismo es la actividad principal de las vacaciones. Incluye desplazamientos en bicicleta desde el destino turístico, pero no necesariamente es el motivo principal del viaje.
<b>Cicloturismo de alforjas o itinerante</b>	Consiste en desplazamientos en bicicleta entre un alojamiento y otro; sin embargo, puede combinarse con otros medios de transporte.
<b>Cicloturismo de excursión</b>	Son paseos ciclistas de más de tres horas de duración, pero no incluye noches fuera de casa. La motivación principal de este tipo de viajes es el ocio.
<b>Ciclismo deportivo</b>	Es el desplazamiento realizado con equipo especial; puede ser por motivos deportivos y de competición; generalmente se cubren distancias mayores a 50 kilómetros en un día.
<b>Categoría</b>	<b>Formalización (Di Croce y Ferretty, 2011)</b>
<b>Cicloturismo empresarial</b>	Organiza y oferta el cicloturismo como un paquete, en el cual los pormenores del recorrido están previamente diseñados con alojamiento, seguridad, alimentación, indumentaria y guías capacitados.
<b>Cicloturismo autogestionado</b>	El propio cicloturista define las variables y condiciones en que se enmarca el viaje, así como la obtención y manejo de los recursos necesarios para su emprendimiento
<b>Categoría</b>	<b>Formalización (Ritchie, 1998)</b>
<b>Cicloturista entusiasta</b>	Sólo se desplaza en bicicleta, pues ciclismo es sinónimo de experiencia.
<b>Cicloturista ocasional</b>	Se desplaza en bicicleta ocasionalmente, pues es una manera de vivir experiencias, pero emplea otros medios de transporte.

Fuente: elaboración propia con base en Scholz (2015), Mató i Palos y Troyano (2014), Di Croce y Ferretty (2011) y Ritchie (1998).

La clasificación de Scholz (2015) “vacaciones en etapas”; de Mató i Palos y Troyano (2014) “cicloturismo itinerante”; de Di Croce y Ferretty (2011) “cicloturismo autogestionado”, y de Ritchie (1998), “cicloturista entusiasta”, coinciden en un factor: aunque el cicloturismo puede llevarse a cabo bajo esquemas empresariales de operadoras turísticas; ser tan sólo uno de varios motivos para emprender el viaje; realizarse en combinación con otros medios de transporte; o bien limitarse a un viaje de pocas horas, una de las expresiones icónicas y más puras del cicloturismo es cuando éste es en sí mismo el núcleo motivacional del cicloturista, lo que implica la inclusión de elementos como la autogestión para su realización.

Este tipo de cicloturismo, itinerante y realizado en el marco de la autogestión, resulta paradigmático en el contexto de la dinámica hipermoderna, donde la proliferación de intercambios interindividuales se ha tornado una herramienta democratizadora fundamental para la consecución de objetivos de distinta índole, pero especialmente de viajes ciclistas de largas distancias. La presente investigación se centra en el cicloturismo que se ejerce en tales condiciones. En adelante, cuando se hace alusión al cicloturismo contemporáneo, se ha de entender bajo ese concepto.

### **8.7 La transición posmoderna hacia la masificación turística**

Los primeros abordajes de la posmodernidad se dan rumbo a la segunda mitad del siglo XX, cuando la Segunda Guerra Mundial obliga a diferentes países, incluso aquellos que no participaron directamente en ella, a replantear sus modelos de nación, lo que influyó también en una reestructuración del orden civilizatorio. De acuerdo con Lyotard (1987), a fines de la década de 1950 Europa se reconstruyó: las sociedades ingresaron materialmente a la fase posindustrial y la cultura hizo lo propio con la etapa posmoderna.

En términos materiales y económicos, varios países tuvieron que refundarse; sin embargo, la base civilizatoria sobre la cual habrían de hacerlo estaba dada. La modernidad, cuya única tradición era innovar, se había consolidado a razón de la productividad, la confianza en el desarrollo tecno-científico y la emancipación de los individuos de normas sociales colectivas impuestas desde instituciones tradicionales. Tales cimientos de la modernidad representaron un modelo adecuado para levantarse de los estragos del proceso bélico. Los ideales modernos parecían indicados para volver a dar orden a una civilización material, económica y anímicamente disminuida.

Dichas condiciones se gestaron en el marco de un cuestionamiento al estatus civilizatorio y la percepción del mundo que durante los años siguientes se denominó *posmodernidad*. Jameson (1985) resalta que lo posmoderno como concepto no ha sido aceptado ni comprendido del todo, pues éste ha sido analizado como fase económica, categoría histórica, viraje estético, portador de rupturas epistemológicas e incluso como una propuesta alternativa de vida, pero hasta ahora no hay un consenso teórico absoluto que dé fin a las disertaciones en torno a la noción de lo posmoderno.

Basta mencionar que, antes de ser considerada como una etapa nueva en la historia humana, la posmodernidad estuvo acotada a una evolución en el plano estético de artes como literatura, arquitectura o pintura. Anderson (2000) señala incluso que el origen del concepto tiene lugar en el contexto artístico latinoamericano, al atribuir los primeros usos del término al poeta nicaragüense Rubén Darío, quien lo empleaba para referirse a una nueva corriente literaria. Cabe precisar, empero, que el término empleado por el poeta no fue propiamente posmodernidad, sino posmodernismo, cuyo sufijo suele aludir a corrientes o escuelas artísticas e ideológicas.

Hasta ese momento, la idea de lo posmoderno no había cobrado una dimensión teórica más allá de ensayos descriptivos sobre propuestas artísticas, históricas o sociales aisladas. Y, por supuesto, lejos estaba aún de concebirse como una nueva cara del turismo. El constructo de lo posmoderno se encontraba en todos lados, pero aún no había una integración intelectual que uniformara las nociones individuales para concertar un concepto que resumiera su significado.

Fue sólo a medida que la noción se retomó por arquitectos, historiadores, sociólogos y filósofos, para explicar un estado de cosas en tanto contemporaneidad, que el término devendría en posmodernidad, para abarcar ámbitos más amplios y ser un tópico recurrente en las ciencias sociales. Lo que surgió como una corriente literaria alcanzaba tintes civilizatorios.

Es por ello que en la segunda mitad del siglo XX comienzan a surgir voces que expresan su descontento con el derrotero moderno, especialmente por la desregulación y privatización en diversos aspectos de la cotidianidad, que trajo una deshumanización de la vida misma (Bauman, 2013a).

La discusión filosófica en torno a la posmodernidad se expandió de manera paulatina durante las décadas posteriores para motivar diferentes abordajes teóricos, tomando como referencia el proceso histórico de la modernidad, su gestora por definición. “A mediados de los 80, la

posmodernidad deja de ser una mera ruptura estética o un cambio epistemológico para convertirse en señal cultural de un nuevo estadio de la historia del modo de producción dominante” (Anderson, 2000, p.77).

La posmodernidad encarna un reconocimiento del conflicto subjetivo de los individuos con respecto al *statu quo* de la civilización. Constituye un breve momento de pausa en el que diversos pensadores contemporáneos cuestionan abiertamente las decisiones y derroteros manados de la modernidad, paradigma dominante en Europa y otras naciones expuestas a su influencia cultural, que determinó las directrices sobre la conducción de la existencia. Visto de esa manera, la posmodernidad está motivada por una reflexión ontológica que emerge a partir de las condiciones materiales y el discurso ideológico de la modernidad.

Ante ello, Foster (2008) arguye que la posmodernidad es un conflicto de modos nuevos y antiguos, culturales y económicos. Mientras que la modernidad proyectó el desarrollo de la ciencia, la libre economía y el individuo, la posmodernidad observó con escepticismo los alcances de ese proyecto. La modernidad es una construcción cultural que encuentra en lo posmoderno una voz contracultural, a pesar de lo cual no se materializan nuevos cambios ni rupturas, sólo se evidencian desigualdades.

Tal conflicto en relación con la infalibilidad del paradigma moderno fue resultado de las mismas expectativas enunciadas por sus simpatizantes desde la época de la Ilustración. El siglo XX atestiguó la falacia que resultó la modernidad en el sentido de que ésta representaría un desarrollo científico, técnico, social y artístico tal que facilitarían, entre otras cosas, la comprensión del mundo y del yo, el progreso moral y la felicidad de los seres humanos (Habermas, 2008b).

Por el contrario, desde esta óptica, la posmodernidad significó el fracaso de la obsesión moderna por el control sobre la naturaleza e historia (Riechmann, 2012). ¿Era esto verdad? Sólo en parte, pues hasta ese momento la modernidad no había gozado de un consenso intelectual absoluto. Al respecto, Owens (2008) expresa que la posmodernidad es un concepto creado en el ambiente intelectual para señalar una crisis de Europa Occidental y sus instituciones como autoridad cultural ante el resto del mundo.

Dos factores fueron fundamentales en la transformación de las actividades sociales de la época, que después caracterizaron a la posmodernidad como plataforma por excelencia de la extensión del turismo a estratos socioeconómicos más populares: uno, la masificación de los

medios de comunicación, lo cual implicó el embalaje de innumerables ideologías, mensajes y contenidos orientados al consumo a través de la televisión; dos, la inserción de vuelos comerciales a un tercio del costo original en 1977, bajo el servicio llamado Skytrain, que estimuló los desplazamientos aéreos con fines turísticos (Fernández, 1995). En ese contexto, la llegada de la televisión a color en los años 60 constituye la división tecnológica entre lo moderno y lo posmoderno (Anderson, 2000). Aunado a ello, la exitosa introducción de los vuelos de bajo costo terminó de apuntalar la masificación del turismo.

Resulta interesante cómo la televisión, un medio masificador, permeó en una sociedad individualizada, con lo cual se gestó un complejo universo de imaginarios, discursos y paradigmas que, apoyados visualmente, estimularon las aspiraciones de consumo del espectador. Con una gama de intereses, en esencia mercantilistas, detrás de los medios de comunicación, la televisión fue el conducto para transmitir ese universo de mensajes hacia el grueso de la sociedad, mediante una estimulación constante de la sensibilidad individual en una dinámica masificadora. Con ello, ríos de mensajes brotaron en sus canales para publicitar al ocio y al turismo como bienes de consumo en todos los estratos sociales.

“El entorno técnico decisivo de lo posmoderno está constituido por una cascada de cháchara visual. Pero ésta, desde luego, no es sólo una avalancha de imágenes sino también y sobre todo de mensajes” (Anderson, 2000, pp. 122-123). Por un lado la televisión como aparato de reproducción de imágenes (Sartori, 2016) que estimulaban el hedonismo a través de la promoción de diversos escenarios que inducían al entretenimiento, el ocio y los viajes; por otro, la creciente oferta turística que reconvertía las perspectivas económicas globales; ambos factores suscitaron el crecimiento del turismo entre las clases trabajadoras (Urry, 2011). Masificación, popularización, democratización o *deselitización* son términos debatibles, pero objetivamente este acontecimiento puso en contacto los valores modernos clásicos con la otredad mediante dos canales de enlace: la televisión y el propio turismo.

La posmodernidad atestigua así un fenómeno de resurgimiento global de otredades a través del turismo que la modernidad eurocéntrica marginó en su proceso de consolidación territorial más allá de Europa, pero que reconocía de antemano, dada la histórica relación de aprovechamiento económico que este continente sostuvo con el resto del mundo en un contexto histórico y geoeconómico de colonización. De esa manera, el turismo representaba una nueva oportunidad de utilización de la periferia mundial, so pretexto de conectarse con la

otredad mediante una actividad esencialmente lúdica y no lucrativa. Para Canestrini (2009), el turismo es una forma evolucionada de ocupación y dominio.

El devenir de esas condiciones accionó la imaginación del mercado global en pos de sus intereses: fue el capitalismo, con la instrumentación del neoliberalismo, el que encabezó la diversificación de modelos de consumo individuales. En la segunda década del siglo XXI existe un amplio universo de estilos de vida y destinos turísticos que se individualizan hasta donde sea posible para llevar la lógica del mercado a más sectores sociales.

La sociedad posmoderna dio paso a la eficiencia económica y tecnológica por encima de los linajes sociales o las tradiciones; es un portal que pondera sin inhibiciones los intereses económicos y tecnológicos, pero sigue concibiendo al individuo como razón central de sus motivaciones, en tal sentido que en el imaginario individual del hombre posmoderno se hizo frecuente equiparar al bienestar con el grado de solvencia material: el consumo como sinónimo, otrora incuestionable, de autorrealización y plenitud. Lipovetsky llama a este proceso seducción y lo sitúa como un acontecimiento típico de la posmodernidad:

Desde ahora el autoservicio, la existencia a la carta, designan el modelo general de vida en las sociedades contemporáneas que ven proliferar de forma vertiginosa las fuentes de información, la gama de productos expuestos en los centros comerciales e hipermercados tentaculares en los almacenes o restaurantes especializados. Esta es la sociedad posmoderna, caracterizada por una tendencia global a acrecentar las opciones privadas, a privilegiar la diversidad, a ofrecer fórmulas de programas independientes, como en los deportes, las tecnologías, el turismo (1986, p. 18).

Allí radica la esencia de la dinámica posmoderna. Es claro que en ese contexto de individualización social se debilitaron las tradicionales formaciones de clase y multiplicaron las identidades segmentadas. Desde los sectores dirigentes hasta los dirigidos, las sociedades se desclasaron. De la nobleza a la burguesía y de la burguesía a la clase asalariada, la posmodernidad “trajo un proceso de *plebeyización*, es decir una ampliación de la base social de la cultura moderna” (Anderson, 2000, p.154).

Asimismo, Anderson señala que el turismo de masas, bajo el binomio de descanso y saqueo, se puede considerar el principal monumento a la posmodernidad, pues con esa nueva ola civilizatoria, el turismo estaba sobrepasando ya todos los demás ramos del empleo global (Anderson, 2000). Así, la posmodernidad continúa aclamando un proceso de individualización de una sociedad que, irónicamente, consume en masa. Por esa misma razón, el viraje turístico hacia lo alternativo tuvo particular eco en la posmodernidad (Osorio, 2010).

En materia cultural, sin embargo, se rescatan de la etapa posmoderna la revaloración y resignificación de la otredad, efervescentes en las dos últimas décadas del siglo XX y las dos primeras del siglo XXI, aunque es claro que ese espíritu de reconocimiento, generalizado de las sociedades contemporáneas, tampoco ha escapado al andamiaje capitalista. En las primeras décadas del siglo corriente, todo elemento que simbolice un aporte cultural fuera del esquema moderno clásico es apropiado por la lógica de mercantilización, casi siempre a través del turismo, para asignarle un precio que margina su valor ontológico.

En esa tesitura, la posmodernidad consiste en una coexistencia contradictoria de valores modernos y tradicionales, en tanto que uno de los ejes de su discurso cuestiona la ideología europea como fundamento para hacer de ella una cultura hegemónica. Contradictoria porque, no obstante el cuestionamiento al modelo eurocéntrico de modernidad y el reconocimiento, al mismo tiempo, de la otredad, la dinámica posmoderna no modifica sus hábitos de consumo.

A pesar de la concertación de la posmodernidad como una etapa histórica de la modernidad basada en la crítica de los valores modernos, la inercia centenaria del paradigma materialista moderno distó de ser superada. Es decir, aunque se generalizó un discurso de conciencia en torno a las consecuencias y peligros de la modernidad, el capitalismo, con su versión neoliberal, no dejó de dictar sus leyes.

Al respecto Beck (1992, p. 42) sentencia: “la miseria es jerárquica, el smog es democrático”. Con esta proposición, el autor deja en claro que las tendencias de la modernidad clásica han llevado a una relativización de las diferencias y límites sociales ante lo cual élites y masas están igualmente expuestas a las consecuencias palpables del paradigma materialista moderno, pues si bien es cierto que uno de los estandartes de la modernidad es la individualización de las sociedades a fin de determinar libremente el propio destino de las personas, los riesgos acarreados por el modelo de modernidad dominante han traído consigo la paradoja de la colectivización de distintas amenazas civilizatorias, entre ellas las ambientales, características de la condición contemporánea.

Bernstein sostiene que la esencia del discurso posmoderno radica en el planteamiento de un debate que cuestiona el paradigma científicista de la modernidad a razón de que el desarrollo científico, pilar axiomático de la modernidad, no se abocó a resolver el problema ontológico fundamental del hombre: ¿cómo vivir? (Bernstein, 1992). Puede interpretarse que la sofisticación civilizatoria no derivó en la plenitud existencial visualizada por los modernos; menos aún en la satisfacción de esa pregunta pues, a medida que la modernidad ganaba

territorios mundiales hacia fines del siglo XX, problemas como la pobreza, la contaminación o la violencia se agudizaban y globalizaban.

Por su parte Bauman (2013b) sostiene que, más allá del pesimismo inherente a su crítica, la posmodernidad se encargó de devolver al mundo lo que la modernidad le había arrebatado: un reencuentro con el encanto de la espiritualidad, la magia y los misterios de la naturaleza. De manera similar, Lipovetsky (1986) sostiene que la posmodernidad está basada en la vuelta a lo regional, a la naturaleza, lo espiritual y el pasado. Desde el punto de vista del descontento social hacia la modernidad, la posmodernidad es la ruptura con lo moderno, con la civilización que se prometió y cuyos horizontes no terminaron de asentarse.

Estas voces cobraron una fuerza considerable en ámbitos académicos; sin embargo, la fuerza rectora de la civilización siguió siendo instrumentada por los valores modernos de científicidad, industrialización capitalista y democratización individualista. Bauman observa con inteligencia el gatopardismo posmoderno: “la modernidad se construyó con acero y concreto; la posmodernidad con plástico biodegradable” (Bauman, 1996, p.18).

En el apartado siguiente se establecen las características de la hipermodernidad, un nuevo estado civilizatorio dentro del cual el turismo ha florecido como una actividad de escape a la dinámica de la vida contemporánea, que urge a los miembros de la sociedad a dedicar sus años productivos a la carrera globalizada de la competitividad. La dinámica hipermoderna abarca una complejidad de incidencias civilizatorias y resulta difícil agotarla analíticamente. No obstante, la presente investigación encuentra significativos vínculos entre ésta y el cicloturismo contemporáneo.

## **8.8 Dinámica hipermoderna y turismo contemporáneo**

No es unánimemente aceptado que el paradigma civilizatorio de la modernidad sea la bandera de todas las sociedades contemporáneas; pero es cierto que su influencia, iniciada con los primeros episodios modernos en el ocaso del siglo XV y potencializada en la transición hacia el siglo XXI, ha permeado incluso en territorios aislados de la globalización; por ello, las sociedades que se desenvuelven en la dinámica del neoliberalismo económico, las nuevas telecomunicaciones y los valores ideológicos occidentales están irrecusablemente inmersas en la nueva era hipermoderna de la civilización (Lipovetsky, 2006).

La Edad Media dominó la existencia de Occidente aproximadamente diez siglos (Malet e Isaac, 1973). La Edad Moderna, sucesora de aquélla, ha dominado por más de seis siglos. Sin

embargo, esta etapa histórica tiene subcategorías con características que matizan su evolución. La primera modernidad era áspera, rigorista, de racionalidad rígida (Lipovetsky, 2016): sus intenciones civilizatorias eran progresistas, perseguían una nueva forma, secular y terrenal de felicidad y plenitud, pero no existían aún los medios técnicos ni económicos para lograrlo.

Esta primera etapa moderna se revolucionó en la segunda mitad del siglo XX con el advenimiento posmoderno, al cuestionar a la modernidad misma y vaticinar su decadencia. No obstante, esto no ha sucedido: ¿qué elementos pueden indicar que la modernidad ha sido superada? Al contrario, en el presente siglo las sociedades de ambos hemisferios asisten a la consolidación modernista:

Lo que hay en circulación es una segunda modernidad, desreglamentada y globalizada, sin oposición, totalmente moderna, que se basa en lo esencial en tres componentes axiomáticos de la misma modernidad: el mercado, la eficacia técnica y el individuo. Teníamos una modernidad limitada y ha llegado el tiempo de la modernidad acabada (Lipovetsky, 2006, pp. 56-57).

Puesta en perspectiva, la nueva fase hipermoderna es un fenómeno natural en tanto que categoría y proceso históricos. Si la Edad Media y sus elementos más representativos (feudalismo y cristianismo) dictaron la forma de vida durante diez siglos, no debe sorprender que la Edad Moderna, con su capitalismo, tecnocracia e individualismo secular, alcancen su punto dominante en el presente siglo. La contemporaneidad asiste, por lo tanto, al periodo culmen de este paradigma civilizatorio.

El prefijo *hiper* implica una nueva etapa de radicalización de la Edad Moderna: el capitalismo, lejos de extinguirse, se intensifica por medio del neoliberalismo; la ciencia, la tecnología y la razón, lejos de agonizar frente al descrédito de la religión y la fe abstracta, ganan credibilidad social; los individuos, lejos de confiar su vida a las normas colectivas tradicionales, manifiestan convencidos ser autosuficientes, autónomos, dueños de su libertad y destino (Lipovetsky, 2006). El actual subproceso moderno en el que se desenvuelve la humanidad, ¿no es, acaso, hiperbólico? Las voces posmodernas suponen una superación de la modernidad, pero la posmodernidad ya ha sido superada por la realidad hipermoderna.

Material e inmaterialmente y en diferentes grados de implicación, las sociedades actuales portan el sello de la hipermodernidad. Ello no significa en sí mismo el progreso anunciado en sus inicios históricos por ideólogos modernos como Voltaire (Ratto, 2015), pero tampoco el absoluto fracaso civilizatorio que podría pensarse.

A medida que la hipermodernidad avanza por el orbe, tres vertientes se consolidan como las reguladoras del quehacer humano: la andadura libre del capitalismo, que se expresa en la sobreproducción de mercancías, el culto a la competitividad y la estimulación permanente de las necesidades; el dominio de la ciencia y tecnología, herramientas paradigmáticas de la modernidad para hacer más accesible las condiciones materiales de vida; y la revolución individualista, que coloca al sujeto como dueño de su libertad y legislador de su existencia (Lipovetsky, 2006; 2007).

Ejes civilizatorios de la Edad Moderna, su influencia se ha hegemonizado en la contemporaneidad y determina las cuestiones materialistas de la civilización. Varios ejemplos ilustran la aceptación social de lo hipermoderno: en 2014, la producción mundial de electrodomésticos se tasó en 432 981 millones de dólares y se espera que hacia 2020 ésta ascienda a 519 878, con una tasa media de crecimiento anual de 3.1% (Proméxico, 2014). Por otra parte, Chandler (1999) informa que la venta de automóviles de bajo costo en Estados Unidos de América se disparó en las últimas décadas del siglo pasado. Asimismo, cada año de la década corriente la producción mundial de automóviles ronda los 90 millones de unidades, de las cuales más del 97% se comercializan con éxito (Carbajal y Carbajal, 2014).

México, nación occidentalizada a partir del proceso colonial europeo, tampoco escapa a la efervescencia hipermoderna. La Asociación Mexicana de la Industria Automotriz estima que en el país se fabrican anualmente más de tres millones de vehículos automotores (2017). En 2016 se registraron 89 suscripciones de telefonía móvil por cada 100 habitantes; el acceso a televisión restringida creció 16% de 2015 a 2016 y las suscripciones de banda ancha móvil aumentaron 26% en el mismo periodo (Instituto Federal de Telecomunicaciones, 2016).

En un contexto neoliberal que produce mucho dinero para una minoría y extiende la pobreza sobre amplios sectores socioeconómicos, las cifras arriba presentadas sobre el ritmo materialista de consumo sólo cobran sentido si se vinculan a sectores que conforman la parte baja de la jerarquía socioeconómica. La modernidad ya no es un asunto de élites ni una abstracción sociológica: la gran masa social también desea entrar a la dinámica hipermoderna.

Apoyada en los nuevos desarrollos de la mercadotecnia, los medios de comunicación y las tecnologías de la información, la sociedad hipermoderna se ha encargado de democratizar el deseo de consumo. Pero no sólo permea en los individuos la aspiración a tener refrigeradores, microondas, lavadoras, teléfonos celulares, televisión restringida, ropa y automóviles, también

se quiere acceder a otros bienes que representan, según el modelo hipermoderno, una existencia exitosa: títulos escolares, deportes, ocio, paseos, viajes, tiempo libre y vacaciones.

La expansión de las aspiraciones de masas, sobre todo en términos turísticos, no es un fenómeno nuevo. Ya desde el *Gran Tour* en el siglo XVIII (Towner, 1985) y el turismo masivo del siglo XIX se analizó el fenómeno sociocultural de imitación: “las invenciones de distinción son seguidas de la consagración por grupos socioculturales dominantes, para ser posteriormente imitadas por las capas sociales próximas, finalizando con la apropiación” (Boyer, 2012, p. 13).

El deseo masificado de consumo pasa por la seducción hipermoderna del individuo para conformar un estilo de vida propio. Fundado sobre la capacidad económica individual y social de consumo materialista, Giddens (1997), Campbell (2006) y Lipovetsky (2007) subrayan que los llamados estilos de vida estallan con éxito en la hipermodernidad debido a su cualidad de otorgar a la persona una seguridad ontológica frente a una actualidad civilizatoria que seculariza la existencia y no la circunscribe al marco de la religión.

Igualmente, Fourastié (1974) había puesto en perspectiva la paulatina difusión de las aspiraciones hedonistas de las sociedades occidentales hacia el siglo XXI como paso subsecuente a la cristalización de avances tecnológicos y económicos de la civilización. En los últimos veinte años, al fin, la democratización hipermoderna ha escenificado el mundo para su aprovechamiento lúdico, hedonista y estético. En otras palabras, la hipermodernidad revela claramente uno de sus fines: globalizar el consumo turístico.

Los ideólogos de la primera etapa moderna pugnaron por la libertad en tres aspectos cardinales: económico, intelectual e individual (Malet e Isaac, 1973; Habermas, 2008a; Bauman, 2013b). La actual hipermodernidad ve el florecimiento de este anhelo en la consolidación global de los mercados neoliberales, la estimulación continua del pensamiento racional, la ciencia, la tecnología y la creación artística, y la proliferación de discursos a favor de *ser uno mismo*, autosuficiente, dueño de sus actos y principal responsable de su destino. El turismo significa, en este sentido, uno de los medios predilectos por las sociedades contemporáneas para explicitar las improntas del *ethos* hipermoderno, pues reúne los tres axiomas de la primera modernidad.

Al zonificar el mundo para comercializar una oferta superabundante de opciones turísticas, disponer de numerosos medios de transporte para viajar y promover en el individuo una vida

de felicidad, ocio, vacaciones y viajes, el turismo actual acoge en su seno la combinación de las liberalizaciones económica, tecnocientífica e individualista a las que aspiraban los ideólogos de la primera modernidad.

Ello no ha significado, sin embargo, la satisfacción del desasosiego ontológico del ser humano; en el mejor de los escenarios, lo ha secularizado. Durante la Edad Media y aun en la primera modernidad, la religión solventaba las inquietudes metafísicas de los individuos. Dios y la promesa de la felicidad celestial no han desaparecido, pero ya no son capaces de solventar los cuestionamientos ontológicos individuales y menos aún de limitar la movilidad de las personas en materia de consumo material y turístico. Así, para el individuo hipermoderno los deportes, las actividades lúdicas, las vivencias cualitativas, las experiencias de viaje, han devenido en los elementos axiales enriquecedores de su existencia (Lipovetsky, 2007).

Esta configuración hipermoderna conlleva a un mercado turístico que aprovecha las facilidades técnicas de los medios de transporte y el individualismo del hombre contemporáneo para ofrecer a éste promesas paradisiacas en función de la posibilidad de viajar, las cuales recalcan con familiaridad en el individuo hipermoderno.

Otro factor se puede asociar al creciente éxito del turismo contemporáneo: la *cronorreflexión*. Lipovetsky (2006) acuña este concepto para aludir a la tendencia hipermoderna de compresión y optimización del tiempo. El conflicto subjetivo de los individuos con respecto a éste es, de hecho, una realidad independiente de la Edad Moderna; sin embargo, la actual dinamización tecnológica y el hincapié ansiogénico del sistema productivo sobre la sociedad y los individuos en el sentido de minimizar la duración de cualquier proceso, ser competitivos, productivos, eficaces, ha provocado nuevas formas de tensión temporal en relación con las existencias personales y ha contribuido a la propagación social de los deseos de evasión, resultado de una reflexividad individual que interpreta la vida y el transcurso del tiempo en función de la secularización de la existencia.

Por todos lados, desde las actividades productivas hasta la vida personal, las personas enfrentan un discurso institucionalizado de la importancia de la gestión eficiente del tiempo. En tanto que recurso escaso, se impone su optimización, basada en la lógica de aprovecharlo a través de hacer con el tiempo de vida algo *valioso, productivo*, pero sobre todo *significativo*.

Con frecuencia este conflicto temporal ocasiona en los individuos un sentimiento de opresión respecto a la gestión de su tiempo, de modo que se encuentran en una carrera permanente por

la consecución de momentos de pausa, de pequeñas parcelas de tiempo libre. Houellebecq observa que “en cuanto tienen unos días de libertad, los habitantes de Europa Occidental se precipitan a otro confín del mundo, cruzan medio planeta en avión, se comportan literalmente como si acabaran de fugarse de la cárcel” (2002, p. 31).

Las trayectorias individuales de la hipermodernidad filtran estas tensiones subjetivas de un hemisferio a otro, por ello el conflicto temporal del sujeto no se restringe exclusivamente a la realidad de Europa, sino que también se expresa en las tensiones experimentadas en otros puntos del orbe, incluyendo desde luego a México. Producto de la modernidad eurocéntrica y la globalización progresiva del presente siglo, los síntomas tensores entre individuo y tiempo son ya recurrentes en amplios estratos poblacionales, sin que la condición económica ni sociocultural los exente de ello.

A medida que las obligaciones sistémicas de la hipermodernidad exigen resultados a corto plazo, actuar sin tardanza, privilegiar lo urgente sobre lo importante, el individuo hipermoderno busca naturalmente salidas a esa dinámica. Es común en la actualidad escuchar a las personas pronunciarse a favor del bienestar, la calidad de vida, el momento de pausa, el disfrute sensualista de la existencia (Lipovetsky, 2006; 2007). El turismo moderno ya presentaba estos rasgos, así lo rastrean Boyer (2012) y Gordon (2012); pero la hipermodernidad ha acelerado y llevado esta tendencia a niveles extremos.

Por otra parte, el proceso sociohistórico de individualización coincide en la fase hipermoderna con la diversificación y personalización de los imaginarios del turista. En un mundo hipermoderno que mercantiliza distintos renglones de la vida, se observa una decantación del individuo por la naturaleza como elemento fundamental de su motivación turística, hecho reflejado en la propagación de segmentos de mercado que revaloran la dimensión tradicional y ecológica de los destinos. Característica del turismo hipermoderno, “los recursos naturales que componen el ecosistema tales como ríos, playas, montañas, bosques y selvas se vuelven progresivamente más relevantes para el turismo actual” (Masri y Robles, 1997, p. 7).

Turismo rural, cultural, religioso, histórico, académico; turismo de salud, aventura, ecoturismo, agroturismo o cicloturismo son algunas de las nuevas apuestas de mercado turístico que buscan atender la demanda de emociones y vivencias. Bajo la lógica de personalización de las preferencias, todo se vuelve turísticamente aprovechable (Bigné, Gnoth y Andreu, 2008), en especial la vuelta a lo natural y lo étnico, pero con las comodidades que ofrece una hipermodernidad globalizada mediante el eje del desarrollo tecnológico y el

capitalismo, con su galaxia de productos y servicios, pues “celebramos lo que ya no queremos tomar como ejemplo” (Lipovetsky, 2006, p. 95).

Esta explosión se da en varios sentidos, todos ellos dentro del contexto hipermoderno: qué consumir, qué creer y qué destinos visitar. Un mercado neoliberal que ha atendido los deseos estéticos del individualismo social con la difusión mediática de viajes y experiencias únicas garantiza la prevalencia del capitalismo en el sector. Si Chesterton (2002) habló, desde la ficción, de El Club de los Negocios Raros, la hipermodernidad cobija la sociedad de los negocios *hiperdiversos*, ya que la pujanza de la productividad, la ganancia económica y la comercialización de los estilos de vida se combina con un factor visiblemente hipermoderno: el consumo material, detrás del cual se encuentra la avidez metafísica y *posmaterialista* de los individuos (Campbell, 2006; Lipovetsky, 2007).

El turista actual es más crítico, pero también más emocional. Para Dachary y Arnaiz todo se transforma porque el eje del turismo es el consumismo; “todo se adecua porque la fantasía que representa el turismo es la utopía que ya no tiene el hombre medio. Se venden esperanzas, imaginarios sociales, fantasías impensables, todo en un mercado ansioso de novedades” (2002, p. 40). La novedad sistemática se ha tornado uno de los nuevos estandartes agregados a la hipermodernidad contemporánea.

Frente a una civilización que prioriza la aceleración de la vida y la generación de dinero para el sistema, la reflexión ontológica de los individuos se reconfigura; de ser posible prioriza las dimensiones lúdica, hedonista y estética sobre la dimensión laboral y otros deberes sistémicos. Por supuesto, los turistas hipermodernos exhiben en sus desplazamientos la búsqueda existencial del ser humano que menciona Bauman (1996) en el peregrinaje antiguo, al contrastarlo con el turismo moderno; o Schopenhauer ([1851], 2009) cuando compara el nomadismo de los primeros hombres con el de los posteriores aristócratas europeos.

Lejos de la apariencia fría y calculadora de la modernidad y la bipolaridad anímica posmoderna, el individuo hipermoderno comunica con estos actos su necesidad de afecto, pertenencia comunitaria y una dinámica intensa de aventuras y emociones, aunque éstas sean pasajeras o prediseñadas (Lipovetsky, 2007). Por su parte, Toffler (1980) sostiene que la quiebra de la sociedad de masas ofrece la promesa de una autorrealización individual mayor, lo cual cobra sentido si se considera que el problema ontológico de vivir no es un debate cerrado. La búsqueda de un remedio ansiolítico a esa realidad se potencia por las nuevas posibilidades que ofrece la contemporaneidad turística individualista.

Diariamente millones de personas fotografían con sus teléfonos playas, bosques, montañas; manifestaciones étnicas, religiosas y culturales; vuelven patrimonio la herencia civilizatoria antigua; se publican e intercambian experiencias de viaje a través de las tecnologías de comunicación; medios masivos proyectan destinos plácidos y gloriosos ante los cuales el individuo hipermoderno ejerce su derecho al turismo. Se vive una ola creciente de globalización turística que refleja la necesidad de dotar de sentido a la existencia individual.

### **8.9 La estampa hipermoderna del cicloturismo contemporáneo**

Cuando estaba en los primeros años de la carrera de Medicina, al borde de concebir su viaje en bicimoto por el norte argentino, Ernesto Guevara expresó: “quería triunfar, como quiere triunfar todo el mundo, soñaba con ser un investigador famoso y conseguir algo para poner a disposición de la humanidad, pero en aquel momento era un triunfo personal. Era, como todos somos, un hijo del medio” (Ernesto Guevara, citado por Taibo II, 2005, p. 32).

Vale retomar la consideración atinada del *Che* para aterrizarla en el cicloturismo, pues desde el punto de vista objetivo y material, el cicloturista contemporáneo se desenvuelve en el medio de la hipermodernidad, en un contexto social que glorifica las hazañas personales y la superación individual de desafíos autoimpuestos; inusitadamente diverso, además, en materia de productos hechos a la medida para ejercer el turismo, lo que incluye a turistas *alternativos* como los mochileros (Chronis, 2016) y los cicloturistas. Indumentaria y bicicletas especiales, plataformas virtuales interindividuales para la gestión de alojamiento, blogs y canales en internet en los que se publican historias y consejos de viaje: el cicloturista tiene ante sí un contexto hipermodernizado cuya función es facilitar las condiciones técnicas y democratizar el desplazamiento, previa estimulación mediática de la aspiración a viajar.

Pero también en aspectos inmateriales, relativos al carácter ontológico del turismo, se exhibe la presencia de la hipermodernidad: entusiasmo por la otredad y las tradiciones, construcción de identidades a partir de una oferta cultural marcada por la dignificación de etnias y valores híbridos entre lo local y lo cosmopolita (Hiernaux, 2011), convicción de que la vida se enriquece con experiencias alternativas. Si la primera modernidad está basada en la ruptura de esquemas intelectuales, sociales, culturales y económicos, el cicloturismo contemporáneo es hipermoderno porque propone rebelarse, mediante el viaje, contra el turismo convencional.

El viaje en bicicleta pretende disolver, desde una escala individual, las corrientes hegemónicas del turismo moderno, que han masificado el acto de viajar a fuerza de convertir

el tiempo libre del turista en un contenedor de su pasividad. Gravita ahí, sin embargo, la sensación de que el *homo turisticus* del siglo XXI puja en dirección opuesta, es decir, hacia la personalización de la vivencia turística, en donde éste juegue no sólo un papel activo, sino protagónico en el diseño de la experiencia, como proclamaron los primeros entusiastas del cicloturismo a fines del siglo XIX (Lanuza, 2014; Perusquía, 2011).

Para el cicloturista la bicicleta es una extensión de su personalidad, socioculturalmente condicionada por las improntas hipermodernas del individualismo, el consumismo experiencial y la democratización del deseo (Lipovetsky, 2007; Araújo, 2015). La bicicleta permite al individuo acceder al mundo hipermoderno de los viajes, las vacaciones y el turismo, pero también a la naturaleza y los territorios libres de intervención moderna.

De la misma manera en que el turista en avión o automóvil recurre al viaje como una plataforma para la búsqueda de sentido, el cicloturista lo busca a bordo de una bicicleta: insertarse en un mundo que no encuentra en su cotidianidad, reflexionar sobre su identidad, contrastar su imaginario ontológico con su conocimiento mundológico, colorear su existencia con la novedad del viaje en bicicleta en una sociedad materialista donde el automóvil es hegemónico y representa, para el cicloturista, lo ordinario.

¿Cómo entender su preferencia por la bicicleta en una sociedad hipermoderna que pone una gama de vehículos motorizados al servicio del turista? Precisamente porque el transporte a motor copa las ciudades, las carreteras y los destinos, el cicloturista encuentra en la bicicleta una solución a esta euforia social por el automóvil y el modelo maximalista de la modernidad. Lipovetsky (2007, p. 105) menciona que en esta nueva época “asistimos a la proliferación de deseos y comportamientos cuya orientación hacia los placeres sensoriales y estéticos, el mayor bienestar, las sensaciones corporales, expresa la valoración de una temporalidad lenta, cualitativa y sensualista”.

La alienación que aborda Marx ([1844] 2012) no ha perdido vigencia en tanto existencia, sólo en tanto representación, pues en la actualidad las transformaciones materialistas de la civilización reconfiguran las expresiones de alienación, haciéndola menos religiosa que consumista y menos política que tecnológica. Por ello, mientras las ventas de automóviles aumentan, la bicicleta se retoma como símbolo de la pausa, el equilibrio y la calidad de vida.

Cuanto más apremiante es el discurso civilizatorio de competitividad y productividad, más canales de evasión precisan los individuos. En ese sentido, si el consumo material es una

válvula de satisfacción efímera, el cicloturismo brinda una evasión que se perpetúa a través de las huellas impresas en su trayecto. ¿Asoma ahí un tinte noble de la sociedad hipermoderna? Al cicloturista contemporáneo le es inevitable desenvolverse en una dinámica materialista de consumo. Pero sin duda, en el viaje reduce la huella consumista de su presencia individual.

En el caso de la *cronorreflexión*, el cicloturista contemporáneo exhibe, mediante su práctica, una interpretación reflexiva alternativa del tiempo, en tanto que traslada la dinámica y exigencias cotidianas del *presentismo* hipermoderno a sus propias exigencias individuales, temporales y, por supuesto, ontológicas. El cicloturista concede el mismo grado de importancia al tiempo presente, pero opta por satisfacer esa exigencia con lo que, a su juicio, es realmente importante y no urgente, esencial y no accesorio (Lipovetsky, 2006). Por consiguiente, lo que se asoma en su imaginario *presentista* es la valoración de sus prioridades personales. El cicloturista contemporáneo expresa a través de su experiencia de viaje una interpretación ontológica individualista de cómo administrar su efímera existencia terrenal.

El cicloturismo contemporáneo simboliza así una alternativa a la enajenación de la experiencia turística moderna y acrítica. Mediante este paradigma de viaje se quiere constatar que un medio de transporte de tracción humana puede ser el ingrediente fundamental en la experiencia existencial del individuo a través de un viaje que es nominalmente turístico, pero internamente filosófico.

Por esta razón es que el cicloturista, a través del proceso activo de viaje, hurga en sí mismo, desentraña pensamientos e inquietudes, estimula discusiones ontológicas y deja tras de sí una estela de reflexiones. En función de ellas, la bicicleta y el viaje constituyen para el cicloturista los pretextos experienciales que aceitan su universo mental y la realidad que encuentra en cada paisaje y población de las carreteras hipermodernas.

### **8.10 Autogestión y sustentabilidad: dos necesidades contemporáneas**

A pesar del tradicional enfoque capitalista que se ha dado a la gestión, se ha reconocido su importancia para el manejo de procesos de cualquier índole, al tiempo que se reconstruye como un concepto necesario más allá del ámbito empresarial. De acuerdo con Rodríguez (2005), la gestión es un conjunto de decisiones y acciones basadas en la planificación, regulación e investigación, emprendidas para llegar a objetivos previamente definidos. Por otra parte, existen definiciones organizacionales que definen la gestión como un proceso que

permite la optimización de recursos a fin de alcanzar metas concretas (Turismo Ecológico en Europa y UNESCO, 2007; FEMP; 2009).

Con esos elementos, vale definir a la gestión como un proceso técnico que sigue ciertas pautas para acceder a un escenario planteado con antelación; una manera de obtención de recursos con lógicas particulares que se puede considerar consumada cuando dicha obtención además es administrada para su mejor aprovechamiento (Bañuelos y Hernández, 2017).

Fenómeno creciente es hablar de gestión, pero aún más de autogestión, modalidad de carácter individualista y autónomo, abordada cada vez más en ámbitos disímiles como las comunidades indígenas, las microempresas y los viajes en bicicleta. Esta variante de la gestión es una “modalidad de organización colectiva de carácter alternativo”, cuyo componente fundamental es la capacidad autónoma de producción mediante el trabajo (Guerra, 2014, pp. 98-99). Esencialmente, la autogestión es un proceso inherente al emprendimiento de iniciativas sociales, colectivas o individuales, en las que el esfuerzo para satisfacer determinada necesidad no se realiza para alguien más, sino por y para uno mismo (Bañuelos y Hernández, 2017).

En el mismo sentido, Lipovetsky define la autogestión como “la movilización y tratamiento óptimo de todas las fuentes de información; la institución de un banco de datos universal en el que todo mundo está permanentemente emitiendo y recibiendo” (1986, p. 27). Para Lipovetsky, este fenómeno no es exclusivo de la cultura hipermoderna, pero destaca que sólo en ella la autogestión pudo haber florecido como lo ha hecho debido al dinamismo democratizador de la información y la masificación de las telecomunicaciones.

Existe, por otro lado, una amplia y constante discusión acerca de la sustentabilidad. Instituciones, filósofos, científicos, tecnólogos e incluso políticos participan en la mesa de debate, en la cual claramente se contraponen distintos intereses. Aquellos a favor del actual orden mundial o con formaciones científicas rígidas tienden a definir la sustentabilidad como un equilibrio de tres factores: ecológico, social y económico (Velázquez y Vargas-Hernández, 2012), sin que quede claro cómo lograr ese equilibrio, además de que dejan fuera otros aspectos como el cultural, el político o el histórico.

Un abordaje más completo es el de Oswald (1999), quien propone que la sustentabilidad radica en una gestión racional de los recursos enfocada en el ser humano presente y futuro, la superación de la pobreza, el desempleo y la contaminación. En esa misma línea, Leff (2008)

asegura que uno de sus rasgos principales es el respeto a la naturaleza, lo que difiere de su escenificación artificial para el turismo a través de proyectos masivos. En esa línea, las condiciones necesarias para la concreción de la sustentabilidad parten de una concepción filosófica del entorno, en la que el mestizaje de culturas, el diálogo de saberes, la resignificación de identidades y sentidos existenciales a contracorriente con el proyecto uniformador de la modernidad son el fundamento de lo sustentable (Leff, 2012).

La discusión teórica aquí abordada considera importante mencionar una visión no occidental de la relación del hombre con la naturaleza, que sin embargo encuentra ecos en las tendencias ambientalistas de la hipermodernidad. Tagore (1924) afirma que del mismo modo en que los asentamientos antiguos y modernos edifican murallas físicas o simbólicas para dividir una nación de otra, estos aislamientos separan al hombre de la naturaleza y revocan el sentimiento de pertenencia a ésta, creando una disociación artificial entre ambos.

Desde esa mirada, la sustentabilidad pasa por una gestión racional de recursos ambientales, materiales y psíquicos con el fin de equilibrar y conciliar cuantitativamente las necesidades individuales con las colectivas, y que desvele la empatía del hombre con respecto a todos los objetos naturales (Bañuelos y Hernández, 2017), propiciando “una reconciliación espiritual en la cual el alma del hombre se acerca al alma del mundo” (Tagore, 1924 p. 324), pues la superioridad de aquél no está en la facultad de poseer, sino en la de unir.

Lane (2011) contribuye específicamente al concepto de turismo sustentable cuando enlista la preservación del hábitat, paisaje, economía, cultura y sus rasgos territoriales distintivos, al tiempo que se desarrollan lazos de entendimiento entre sus actores sociales. Al respecto, Salcedo (2012) señala que el turismo puede ser sustentable aun cuando se realice en un marco convencional, siempre y cuando las personas directa o indirectamente implicadas en él tengan la voluntad de disminuir su consumo maximalista.

En seguimiento a la inercia civilizatoria del siglo XXI, cabe inferir que la tendencia consumista de las sociedades hipermodernas no desaparecerá en la presente década, pero se encuentra en una transformación de sus comportamientos en función de la avidez metafísica que Campbell (2006) señala como elemento impulsor del consumo hipermoderno: un consumo de tipo *posmaterialista* (Lipovetsky, 2007).

En síntesis, autogestión y sustentabilidad son paradigmas orientados al manejo de los recursos requeridos en función de una demanda racional de la población en su conjunto, más que la

voluntad de algunas parcialidades (Bañuelos y Hernández, 2017). El camino de la sustentabilidad parte de la racionalidad ambiental, “una razón desconstructora de la racionalidad de la modernidad” (Leff, 2004, p. 340) y de un diálogo de saberes que actúe como una autogestión directa entre la naturaleza y el cuerpo social.

### **8.11 Autogestión y sustentabilidad viajan en bicicleta**

Viajar en bicicleta es un ejemplo de cómo incorporar el turismo, una actividad que tradicionalmente se ha vinculado a la modernidad depredadora, con la autogestión y la sustentabilidad. Claro está que hay matices: su práctica puede ser una expresión de resistencia social o presunción; de movilización o simple movilidad; de aproximación social con la otredad o individualismo nihilista (Bañuelos y Hernández, 2017).

No todo el cicloturismo es sustentable ni autogestor. Aunque en sí mismo constituye un icono de esquemas de vida alternativos, éste requiere de una asimilación reflexiva de las vivencias de viaje para complementar la dinámica relacional entre el cicloturista y su entorno. Bajo esas condiciones, el cicloturismo significa un medio de difusión, de expansión e intercambio de ideales dentro del contexto territorial que se recorre (Bañuelos y Hernández, 2017). Esta interacción evoluciona a medida que el ciclista avanza por pueblos, carreteras y ciudades, creando redes de autogestión entre el ciclista y los habitantes, pues 90% de los cicloturistas organiza su viaje por cuenta propia (Scholz, 2015) en razón de que una de sus motivaciones es, precisamente, entablar contacto con el entorno social por el que se desplaza.

Por ello, la travesía obliga a una autogestión permanente para garantizar la continuidad del viaje. Di Croce y Ferretty (2011) destacan que, en esencia, el cicloturismo es una estrategia que involucra planeación, diseño de rutas, toma de decisiones, trabajo por objetivos y evaluación de resultados. Con ello, la autogestión del cicloturismo contrarresta la entropía socioambiental de los modelos masivos de turismo. La impronta hipermoderna del *hazlo-tú-mismo* rompe la relación excesiva con el mercado turístico neoliberal y su maquinización de los servicios (Bañuelos y Hernández, 2017). Entre menos se depende de él, más cercana es la sustentabilidad. La vida sobre la carretera se torna más sencilla y la dependencia de bienes materiales decrece.

Esta propuesta de cicloturismo va más allá de una acepción simplista que trivializa la experiencia turística y limita el aspecto de la bicicleta a una cuestión hedonista o de movilidad ecológica lo cual, desde luego, no es adverso a la causa de la sustentabilidad, pero sí, en

cualquier caso, insuficiente. Con ello se le inyecta un significado más profundo y crítico al vocablo cicloturismo: se disuelve la relación pasiva entre el cicloturista y las personas que viven el territorio, se deja ver su inserción en escalas de realidad que le eran ajenas en términos tangibles y se convierte en una parte activa de su entorno.

El cambio de paradigma de la modernidad capitalista se gesta de muchas maneras y el cicloturismo, en su acepción más profunda, es una de ellas. Más que una alternativa turística, los viajes en bicicleta son una alternativa al turismo consumista, un acicate para entrar en contacto con la otredad y esgrimir interrelaciones solidarias que cristalizan una autogestión sustentable, a ras de carretera. Mientras que una trayectoria del turismo hipermoderno expele automóviles y nuevas casetas de cobro sobre las carreteras, otra empuña las banderas de la autogestión y la sustentabilidad, dos viajeras que se desplazan a bordo de un discreto vehículo llamado bicicleta (Bañuelos y Hernández, 2017).

## 9. RESULTADOS

### 9.1 Viviendo el cicloturismo contemporáneo: en bicicleta de Puebla a Oaxaca

El cuadro 4 muestra de manera desglosada la cobertura diaria de los desplazamientos en la ruta Puebla – Oaxaca como referencia del desplazamiento. Su función es ilustrar el marco técnico de las cuatro jornadas para contextualizar la narración de viaje, la cual constituye el núcleo de la relación teórica – empírica entre el cicloturismo contemporáneo y la influencia hipermoderna. El parámetro de la jornada se estableció en función de los 100 kilómetros a recorrer que se plantearon por día, inspirado en el modelo de una jornada laboral moderna (Haro-García, Sánchez-Román, Juárez-Pérez, Larios-Díaz, 2007) en términos de tiempo y exigencia cuantitativa de rendimiento.

**Cuadro 4. Registro técnico de ruta por jornada**

<b>Jornada</b>	<b>Tramo</b>	<b>Salida – llegada</b>	<b>Distancia recorrida</b>	<b>Velocidad media</b>	<b>Cambio de altitud</b>
<b>1</b> (20-12- 2016)	Puebla, Pue. – Necoxtla, Tehuacán, Pue.	7:30 am / 5:00 pm	149 km	16 km/h	2 316 – 1 427 msnm
<b>2</b> (21-12- 2016)	Necoxtla, Tehuacán, Pue. – Cuicatlán, Oax.	8:30 am / 6:00 pm	104 km	11 km/h	1 427 – 600 msnm
<b>3</b> (22-12- 2016)	Cuicatlán, Oax. – Telixtlahuaca, Oax.	9:00 am / 6:00 pm	82 km	9 km/h	600 – 2 334 msnm
<b>4</b> (23-12- 2016)	Telixtlahuaca, Oax. – Oaxaca de Juárez, Oax.	9:00 am / 1:00 pm	38 km	10 km/h	1 740 – 1551 msnm

Fuente: elaboración propia con información de Google Maps (2017).

## **Puebla – Oaxaca. Jornada 1.**

### **Martes. 20 de diciembre de 2016**

El martes 20 de diciembre de 2016, aún de madrugada, se acudió al punto de encuentro con Luis y Mauricio, los dos cicloturistas con quienes se realizó el viaje. Por iniciativa de Luis, la cita fue en la gasolinera Chachapa II, ubicada sobre el kilómetro 135 de la autopista Puebla – Orizaba 150D, 6:30 am. Se llegó con un retraso de 20 minutos; no obstante, Luis y Mauricio aún no estaban en el punto de salida.

Junto a la tienda de autoservicio de la gasolinera se revisó el teléfono personal del investigador en busca de un mensaje de los dos compañeros que aclarara su ausencia. Entre mensajes de voz y texto de *Whatsapp* explicaban la razón de su retraso y pedían ser esperados allí mismo. Ambos son primos y viven cerca del punto de reunión, por lo que llegarían juntos.

Tras 20 minutos, aproximadamente, se divisaron dos ciclistas que maniobraban para mantener el equilibrio de sus bicicletas al otro extremo de la gasolinera. Miraron alrededor buscando a su acompañante. Se les hicieron señas con los brazos; desde la distancia vieron el gesto y se aprestaron al encuentro. De inmediato se intercambiaron saludos y comentarios sucintos sobre el camino al punto de encuentro y la intensa jornada que se avecinaba.

Inconfundible señal de las emociones que suscitaba el viaje, las palabras y gestos de Luis, Mauricio y el investigador se atropellaban entre sí. Rápidamente se verificó la portación de casa de campaña, refacciones, comida, implementos básicos para el viaje. Las tres bicicletas y mochilas se encontraban a punto y se acordó partir. En ese momento Luis lanzó una consigna cuantitativa: avanzar 100 kilómetros diarios para llegar a Oaxaca al cabo de tres jornadas.

Esta meta, explícitamente trazada, encerró un claro proceso de gestión de kilometraje, energías, alimentos y voluntad. La consigna evidenciaba además el hincapié en la eficiencia, un rasgo genuinamente hipermoderno, pues “la obsesión moderna por el tiempo ya no se materializa sólo en la esfera laboral” (Lipovetsky, 2006, p. 79). Fue la primera muestra que daba cuenta de la influencia hipermoderna en los cicloturistas.

Eran poco más de 7:00 am cuando Luis, Mauricio y el investigador enfilaron hacia la autopista con sentido a Orizaba, Veracruz. Al frente, decenas de kilómetros adelante, el inicio del día se anunciaba tras la silueta perenne del Citlaltépetl, volcán extinto más alto de México (5 636 msnm), y la Sierra Madre Oriental, cerniéndose ambas de a poco sobre la larga cinta de concreto y los campos de cultivo junto a la carretera. A la derecha, la Sierra de Amozoc,

Puebla, con caseríos desordenados en una escala de grises, arrimados a sus faldas; y a la izquierda La Malinche, otro volcán extinto, anclada como un eterno referente de la región.

Se circulaba en fila india sobre el acotamiento de la autopista. Sin ser pronunciado, existía el claro consenso de rodar a paso medio, es decir constantes, pero sin imprimir mucha velocidad, hablando poco para optimizar energías. Dialogar en esas condiciones implicaba además romper la fila, lo cual representaba un riesgo ante la velocidad de los automóviles que circulaban por la izquierda, al otro extremo de los ritmos hipermodernos: la aceleración a fondo. Tal como expresa Lipovetsky (2006, p. 85): “dos tendencias coexisten. Una, la que acelera las velocidades; otra, la que conduce a la felicidad de los sentidos, a la búsqueda de la calidad del momento”, hecho ostensible al momento de sentir al costado izquierdo del acotamiento el paso presuroso de los automóviles.

Cincuenta kilómetros después, en la gasolinera Quecholac sobre el kilómetro 180 de la autopista, se realizó la primera pausa del camino. Mauricio compró un refrigerio que era su primer alimento del día; Luis hizo estiramientos. Hasta ese momento, la lontananza ofrecía una recta de aspecto infinito que motivó a reanudar cuanto antes el pedaleo. Los cicloturistas rodaron compactos un par de kilómetros más hasta que apareció el primer descenso de la autopista: una pendiente sutil, pero prolongada, que permitía descansar las piernas.

A partir de esa pendiente se inauguró una intermitente individualización de los ritmos que ocasionó escisiones de distintos grados de distancia. Ésta era la primera de ellas y la separación entre un cicloturista y otro no rebasaba los cien metros; sin embargo, conforme se sumaran kilómetros y horas a la ruta, la orografía generaría escisiones de mayor distancia.

La primera pendiente quedó atrás y el horizonte volvió a allanarse. Cada quien ajustó su ritmo individual para alcanzar o esperar al compañero; en cuestión de minutos los cicloturistas se compactaron de nuevo. Luis y Mauricio admiraban discretamente el paisaje, concentrados también en esquivar clavos, vidrios y alambres sobre el pavimento. El olor a cilantro colmaba los campos y la autopista, planeaba en el aire y refrescaba el pedaleo. Lento, el sol se dirigía a su cenit. El frío se debilitaba, pero el viento intensificaba sus corrientes, que en ese momento corrían en sentido contrario y mermaban el ritmo de desplazamiento.

Faltando cinco kilómetros para entroncar con la autopista a Tehuacán se encontraba el Arco de Seguridad Estatal, un punto de revisión policiaca implantado por el gobierno del estado de Puebla. Los cicloturistas fueron avistados por la policía sin que les prestaran mayor atención.

En ese punto había también un radar de velocidad situado sobre cada carril, lo que remitía a la modestia de las bicicletas frente al poderío de los automotores: mientras el radar registraba 110, 120, 130 km/h cuando cruzaban los automóviles, al paso de Luis y Mauricio éste descendía a 10, 11 o 12 km/h. Ambos tomaron el hecho con humor. “Favor de ir más rápido”, satirizó Luis, pedaleando entre risas.

Ya con los primeros avisos de fatiga, los cicloturistas alcanzaron el entronque de la autopista a Tehuacán, para pasar de la 150D a la 135D (claves asignadas por el gobierno federal para carreteras de cuota), a 75 kilómetros del punto de salida en Puebla. El entronque se hallaba justo antes de las estribaciones de la Sierra Madre Oriental. Por su curso geográfico natural, la ruta Puebla – Oaxaca permitió a los cicloturistas esquivar ese tramo de la Sierra, pero funcionaba como un recordatorio de su eventual y obligado cruce, 200 kilómetros más al sur, al tercer día de pedaleo. Oaxaca es una entidad en la que convergen el Eje Neovolcánico Transversal y la Sierra Madre del Sur, formada a su vez por la unión de las sierras Madre Oriental y Occidental. Su eventual cruce, pues, era inevitable en una o dos jornadas. Al superar el entronque se acordó al unísono la segunda pausa para descansar 20 minutos.



**Fotografía 1.** Transición de autopista 150D Puebla – Orizaba a 135D Puebla – Tehuacán.

Enseguida de la incorporación a la segunda sección de la autopista, Luis y Mauricio se detuvieron a descansar bajo un árbol. Tomaron agua y se vencieron sobre el pasto. El primero comentó favorablemente el paso sostenido hasta ese momento. Su bicicleta llevaba alforja trasera y delantera, llantas marca Continental con rines aerodinámicos, estuche de refacciones, dos portavasos con sendos cilindros de agua y un par de guantes de ciclismo profesionales; una gorra marca Firestone, zapatos de montaña y un libro de mapas carreteros de México asomaban entre su equipaje. Coronado con su casco y gafas de sol, en Luis se observaba la

representación del cicloturista como un viajero hipermoderno, que busca modos alternativos y aventureros de ejercer el turismo, adicionado con los avances tecnológicos disponibles para gestionar los escenarios de la ruta.

El cicloturismo acerca al hombre con su entorno, pero no renuncia al uso de conquistas tecnológicas modernas que apoyen y faciliten la experiencia de inmersión en la naturaleza. La calidad de la bicicleta y su equipamiento eran fundamentales en este contexto, donde el cicloturista se enfrenta a situaciones no cotidianas. Ello explica la franca aceptación y consumo de herramientas, accesorios y otros bienes producidos para tal fin, que representan la innovación técnica hipermoderna. En algunos casos obedece a moda; en otros a una auténtica resolución de necesidades.

La pausa ocurrió alrededor de 12:30 pm. Se optó por no registrar fotos, video ni audio por dos razones: era difícil manipular los dispositivos de registro mientras se rodaba; por otro lado, en los momentos de descanso las grabaciones expresas podían alterar el curso de la interacción y comunicación de los cicloturistas. Luis consultó el localizador satelital de su teléfono: “vamos chidos. Nos faltan 50 kilómetros. Ya hicimos la mitad de los 100 reglamentarios”. Era un recordatorio de la eficacia perseguida.

Desde este punto de descanso, en las afueras del municipio de Cuacnopalan, Puebla, era imposible ya divisar la silueta de La Malinche. Existía la conciencia generalizada de estar ingresando en una nueva región, ajena al paisaje cotidiano de la ciudad de Puebla, de donde los cicloturistas provenían. Luis estaba de pie junto a un árbol, jugando con una rama entre los dedos. Para relajarse comenzó a divagar acerca de cualquier cosa. A propósito del fuerte viento que durante varios kilómetros había frenado su ritmo, mencionó la presencia de los molinos eólicos instalados en la región oaxaqueña del Istmo. Luis comentó con admiración la forma en que transportaban los componentes: “llevan un tráiler para cada hélice; esas madres tan bien chonchas”. Mauricio secundaba los comentarios de su primo.

Los molinos eólicos son una tecnología impulsada en décadas recientes, difundidos en el seno del discurso modernista. Sus inserciones en territorios como el oaxaqueño vulneran, por un lado, aspectos ambientales, sociales, culturales, políticos y económicos de las poblaciones; pero por otro, esta inserción suele asociarse a la causa de la sustentabilidad. Luis no lo expresó abiertamente, pero era posible atisbar entre líneas el significado de su comentario: el binomio tecnológico–ambiental, admirado y aceptado en tanto que simboliza sustentabilidad, un paradigma reciente con el que ha crecido su generación. Nacidos en 1989 y 1991,

respectivamente, Luis y Mauricio crecieron paralelos al término sustentabilidad bajo la acepción principal de su actual uso ambientalista, a raíz de documentos institucionales modernistas como el Informe Brundtland (1987).

La pausa duró 20 minutos y se volvió a la autopista para asegurar una buena hora de llegada a Tehuacán. Restaban 50 kilómetros para el término de la jornada; allí comenzaron los primeros ascensos. De nuevo se avanzaba en fila, frente a un viento con el cual era difícil sostener la bicicleta en línea recta. Desde sus automóviles, algunas familias saludaban a los cicloturistas.

A la constante del viento se sumó más adelante una zona de cerros con niebla y lluvia, debido a la saliente de una estribación septentrional de la sierra de Tehuacán que rodea el valle del mismo nombre. Se acordó una nueva parada en la próxima gasolinera para comprar galletas, refrescos y tomar agua, pues el cansancio afectaba cada vez más el rendimiento. Luis y Mauricio recargaron las bicicletas junto a la tienda de autoservicio y se sentaron a la entrada para consumir lo adquirido. El paquete de galletas y el refresco pasaron de mano en mano, colectivizándose en el acto. Luis contó:

Ir a la Villa se pone chido... Apenas fui. Ta más leve que ahorita, pero igual la última cuesta, ya para salir de Río Frío, nel, me bajé de la bici; ya habíamos subido un buen cacho...pues desde San Martín (Texmelucan, Puebla). Está chido también porque le cae toda la banda, así, varios contingentes de los pueblos van con sus camiones, un chingo de banda sola por su cuenta, también. Ta ruda esa banda para subir ese tramo, pero igual algunos se truenan antes. Pero está chido porque de ahí de Río Frío sales y ya está la pura bajada y te vas tendido. Llegando a la caseta de San Marcos ya te topas un chingo de puestos, te dan agua, tortas, jugos, así, recibiendo a toda la banda que viene pedaleando. Un señor no sé qué onda con su *debraye*, si no tenía otra bici o estaba muy acá, porque se fue en una de esas *bm*x; ahí iba dándole el don, jajaja. Y creo que iba solo, porque no lo vi con ningún contingente. Ah pues ya, te digo que está chido, ya desde Ixtapaluca están varios puestos con comida, se te acercan para dártela, la regalan. Había unos dones, un matrimonio que instaló de plano su carpa, traían una *troca* y pusieron sus cazuelas pa la taquiza, pero así, de a grapa pues, pa los peregrinos; y sí, varia banda se atascó ahí unos buenos tacos; los alivianaron así de buena onda. Hasta traían su sonidero; igual, pa motivar, ¿no? Jaja, te digo que sí está chido.

El refresco y las galletas desaparecieron rápidamente entre la amenidad narrativa de Luis. Su semblante lucía fresco, quizá por la alegría que le evocaba el recuerdo de su viaje, su buena condición física o una mezcla de ambas. La soltura descriptiva de Luis y Mauricio para crear imágenes visuales de sus viajes en estos lapsos de descanso representaba una catarsis de las vivencias acumuladas en su vida como cicloturistas, a lo que se sumaba el trayecto Puebla – Oaxaca. Mauricio relevó:

Sí, pues igual, el año pasado me lancé a la Villa en esta bicla. Sí, nomás yo. Ahí va la banda con todo el ambiente; la neta sí te topas güeyes acá, bien raros. Está chido, bien masivo, van los peregrinos y toda la banda; van haciendo la fiestota. Ya cuando llegué me di el rol por el D.F. Y pues no soy así, religioso ni nada, pero se pone bien bueno el cotorreo ahí. No soy religioso ni nada, pero sí está chida la experiencia. Sí, pues lo chido es la experiencia.

Luis recalcó:

Pues sí, igual yo tampoco soy religioso, pero neta que se pone chido el cotorreo. Aparte de los contingentes y los peregrinos, van un buen de ciclistas que no son de ningún contingente, que no son creyentes; van por el desmadre. Ta choncho ese fenómeno, bien atascada la autopista, no y también por la federal los que se van. Ves de todo, está acá bien surrealista el *show*.

En la imagen verbal creada por Luis se encontraban ecos de la hipermodernidad: la preferencia de los individuos por el espectáculo en vivo, la euforia social de viajar e integrarse a un grupo, una causa, una experiencia que reafirme su libertad individual; no importa el estrato socioeconómico ni la cultura de clase: en el caos organizado de los contingentes de peregrinos y ciclistas independientes rueda la diversidad de la democratización turística. Aventurarse, arriesgarse, descubrir son medios de afirmación y autovaloración, así como de intensificación de la vida personal (Lipovetsky, 2007).

Con la sensación de que la escena había quedado suficientemente impresa en la mente se hizo un silencio reflexivo, tras el cual se resolvió volver al camino. Los cicloturistas hicieron breves estiramientos y montaron sus bicicletas. Espontáneamente se aproximó un señor, empleado de la gasolinera, para detallar el panorama próximo. “Ya nomás viene una subida; pasan la falla geológica y de ahí viene la bajada hasta Tehuacán”, informó. Luis y Mauricio asintieron con gusto. Éste volteó al cielo, advirtió una gran nube, fresca y cargada. “Chale, ya me cayeron unas gotas”, dijo. Inesperado estado del tiempo para ese tramo, que se encontraba en plena estación seca.

La nube reafirmó en los cicloturistas la necesidad de avanzar hacia Tehuacán. Ambos agradecieron la información al señor, se despidieron y avanzaron, perdiéndose de nuevo entre la carretera. La cuesta que refirió era suave, pero prolongada. Cada vez se nublaba más y arreciaba la lluvia. La fila india cicloturista permaneció compacta por dos o tres kilómetros más, antes de que emergieran nuevos cerros en la autopista que la dispersaran.

Los cerros eran pronunciados, pero la energía recobrada en el último descanso empujó a la terna hacia adelante. El paisaje natural estaba compuesto por vegetación xerófila y algunos encinos esporádicos; su aridez contrastaba con el cielo encapotado, la niebla y la lluvia que caía finamente, colmando aire y asfalto de humedad. Curvas y ascensos eran la tónica del tramo; atrás habían quedado los campos de cultivo.



**Fotografía 2.** Ingreso a la estribación septentrional de la Sierra de Tehuacán. En la parte inferior derecha de la imagen se aprecia el letrero que indica la falla geológica. Fuente: Google Street View (2017).

Kilómetros más adelante, rota la fila, cada quien se ajustó a su ritmo de pedaleo. La visibilidad era interrumpida por el recorte de los cerros, que dibujaban curvas pronunciadas, así que por momentos Luis y Mauricio eran imposibles de divisar. En cierto punto reapareció Luis a la cabeza, avanzando ya hacia la cresta más alta de la estribación. Llegó al punto más alto y se apeó de la bicicleta, en señal de espera.

Mauricio, atrás, había quedado fuera del alcance de la vista. Luis lo esperó unos minutos en el mismo punto. Por las características del terreno y la zona en general, los teléfonos no tenían servicio; sólo quedaba esperar o volver sobre el camino a buscarlo. Luis aguardó. Tras varios minutos Mauricio reapareció sobre la carretera. “Se me ponchó, pero ya en corto la parché”, precisó, señalando la llanta delantera de su bicicleta. Era el primer inconveniente técnico que se presentaba. “Va, a darle, nomás hay que ir al tiro porque está resbaloso”, previno Luis. Enfilaron nuevamente hacia el camino.

Metros adelante, antes del punto exacto de la cima, se perdía de vista la cinta de la autopista y comenzaba el descenso del que había hablado el señor de la gasolinera. En un instante las

bicicletas multiplicaron su velocidad y no hubo necesidad de pedalear. La lluvia persistía y el descenso era vertiginoso, pero no lo suficiente para inhibir la felicidad que producía rodar a la par de los automóviles. La adrenalina es uno de los elixires de la hipermodernidad, pues ésta trata de “despertar la sensibilidad adormecida, descubrir el cuerpo, entrar en contacto con las sensaciones y amplificarlas” (Lipovetsky, 2007, p. 272). Con cada metro descendente las llantas se revolucionaban más, correlacionadas con la intensidad de los latidos. Los dedos se mantuvieron alejados de los frenos, pues se quería disfrutar al máximo el primer descenso de la montaña. Se agarraba el manubrio con firmeza.

En cuestión de minutos los cicloturistas dejaron atrás la pequeña sierra para adentrarse en un gran valle de cactáceas. Un discreto letrero a la derecha del camino hacía honor a la notoriedad del cambio geográfico: “Reserva de la Biosfera Tehuacán – Cuicatlán”, la cual en los últimos años ha alcanzado cierto renombre entre los entusiastas del llamado turismo *alternativo*, por la gran y diversa cantidad de especies endémicas. La reserva constituye en sí misma una región natural cuya vastedad trasciende el estado de Puebla para abarcar también el norte del estado de Oaxaca. De este punto hasta el final de la tercera jornada, el paisaje de la Reserva dominaría el horizonte.

Se extendía ante los cicloturistas una recta enorme con tránsito escaso en la que el pedaleo se volvió suave y permitió a Luis y Mauricio avanzar codo a codo. El conjunto de cerros recién atravesado constituyó la transición hacia el valle de Tehuacán. “Aquí nació el maíz”, recordó Mauricio, viendo con orgullo el valle a su alrededor. “Unos buenos tacos con maíz criollo estarían al tiro”, continuó, al tiempo que pedaleaba y paladeaba el alimento que acompañaría el término de la primera jornada.

El cielo siguió nublado y el ambiente húmedo, aunque sin lluvia. Se experimentaba ya el calor de las tres de la tarde sobre tierras más bajas que la ciudad de Puebla; éstos eran los últimos valles al sur del Altiplano Mexicano. Maizales y cañaverales se ceñían paralelamente a la cinta asfáltica. Más allá de los campos de cultivo, la masa silvestre de la biosfera Tehuacán – Cuicatlán rellenaba el entorno. Al frente se veía la caseta de cobro, que anunciaba la entrada a la zona metropolitana de Tehuacán. Los cicloturistas cruzaron la caseta y continuaron hacia el centro de la ciudad, a 10 kilómetros de ese punto.

Tehuacán cuenta con casi 300 mil habitantes y es la segunda zona metropolitana del estado de Puebla (Consejo Nacional de Población, 2017). Es una ciudad típicamente horizontal, extendida con desparpajo a causa de la llanura generosa del valle. En 20 minutos, entre

tránsito moderado, Luis y Mauricio ingresaron al primer cuadro de la ciudad, donde las calles se estrecharon y el transporte motorizado, público y privado, hizo valer su hegemonía: el avance entre una manzana y otra, incluso a bordo de la ágil bicicleta, se entorpeció.

Se circuló por la calle Independencia Poniente, el eje horizontal de la ciudad que desemboca justo en el zócalo. Se había cumplido el kilometraje establecido para la jornada, e incluso 30 kilómetros adicionales. Los cicloturistas observaron el entorno. “Ya tiene un ratote que no venía a Tehuacán”, destacó Luis. Tanto él como Mauricio extrajeron sus teléfonos para consultar la hora. Casi 4:00 pm. Luis consultó además la distancia recorrida y las rutas de salida hacia Oaxaca. Tehuacán cuenta con varios recursos turísticos: el museo regional, la zona arqueológica de Tehuacán el Viejo o el zoológico, pero no resultaron de interés a los cicloturistas, lo que hacía reflexionar en la acepción turística del viaje: se daban expresiones propias del turismo, pero no se centraban en el consumo turístico típico. En el cicloturismo, la carretera y el territorio que la rodea son el atractivo principal.

Luis y Mauricio observaron la escena interactiva del zócalo. Familias, parejas y personas solas paseaban por el corazón urbano de Tehuacán. En el centro de la plaza un quiosco de herrería, hogar de palomas que ornamentaban el fluir vespertino. Era 20 de diciembre de 2016, justo la víspera de la entrada del invierno, pero la tarde era tórrida, como si no estuviera enterada del cambio estacional.

Piernas y espaldas recordaban a los cicloturistas la tensión acumulada del esfuerzo. El hambre podía esperar unos minutos más en beneficio del reposo. “Pues qué tranza, hay que ir a armar el bajón, ¿no?”, sugirió Luis. La moción fue secundada. Una mujer joven sentada en una de las bancas alrededor del quiosco les indicó dónde estaba el mercado. A juzgar por el hecho de que no los mencionaron, ni Luis ni Mauricio estaban interesados en comer en un restaurante de los que rodeaban la plaza. Se determinó comprar en el mercado tortillas y algún guisado por separado para preparar la comida ellos mismos.

Las calles estaban llenas de puestos que vendían comida preparada, carne, fruta, verduras, ensaladas. “Pues cámara, hay que armar unas frutas, tortillas y unos nopales”, propusieron Luis y Mauricio cuando caminaban entre los puestos. Compraron una orden de tortillas a una señora sobre la banqueta; a otra, la ensalada de nopales y a otra, plátanos y mandarinas. Volvieron al zócalo a preparar la compra. Con el agua restante se lavaron las manos.

Transcurrieron alrededor de dos horas desde la llegada al zócalo hasta la finalización de la ingesta. Eran casi 6:00 pm. Faltaba poco para oscurecer y era preciso buscar un sitio tranquilo para colocar las tiendas de campaña, descansar y dormir hasta el día siguiente, pues se avecinaba la segunda jornada con la consigna de recorrer 100 kilómetros más.

Dado que en la zona urbana de Tehuacán las opciones de alojamiento se restringían a hoteles y moteles, los cicloturistas avanzaron a la carretera a Oaxaca, fuera de la ciudad, para encontrar una zona rural donde fuera posible acampar. La siguiente localidad era San Marcos Necoxtla, un asentamiento rural al sur de Tehuacán al que llegaron con el sol oculto. Al pie de la carretera había un taller mecánico. Un hombre joven se encontraba a cargo. No había más locales ni casas alrededor, así que los cicloturistas lo abordaron. “Hola compa, buenas noches. Venimos de Puebla y vamos mañana a Oaxaca; queríamos ver si nos das chance de acampar aquí, si tienes espacio. Mañana nos iríamos tempranito”.

El mecánico los examinó con su mirada. Observó primero con desconfianza, pero en breve respondió: “sí, nomás espérense un ratito que cerremos, porque todavía vienen unos carros. Aquí se pueden poner”, detalló, señalando el área techada de su local. Los cicloturistas agradecieron. Se apostaron bajo un árbol junto al taller, Luis y Mauricio comentaban las vicisitudes de la jornada. El mecánico atendió en ese rato un par de automóviles más. “Si quieren ya pásense”, invitó. Se instalaron las dos tiendas de campaña y apilaron las bicicletas en el espacio adjunto, junto a la compresora del taller.

A un lado había una pequeña tienda de abarrotes de los mismos dueños. Mauricio le preguntó al anfitrión si podía venderle algo de comer y regalarle agua para beber. El mecánico accedió y entró a un cuarto en el fondo del taller; volvió con un bote con agua y lo pasó a Mauricio. Abrió la tienda, cada quien compró algún refrigerio, más por agradecimiento que por hambre, aunque tarde o temprano lo comprado acabaría en el estómago.

El anfitrión se despidió y retiró a su cuarto. Ya en la tienda de campaña, Luis sacó su mapa; estudió la región y la ruta para el día siguiente. Había dos maneras de ingresar al estado de Oaxaca: autopista 135D o carretera libre 980. Luis consultó a Mauricio y al investigador. Con base en los argumentos de Mauricio, que optaban por mantenerse cerca de las poblaciones, se acordó continuar mejor por carretera federal. “Pues cámara. A ver qué tal mañana... sí le cuelgan varios kilómetros todavía para Oaxaca (capital): como 200”, observó Luis. Se consensó partir al día siguiente 7:00 am y cada quien se retiró a descansar.

## **Puebla – Oaxaca. Jornada 2**

### **Miércoles. 21 de diciembre de 2016**

Eran más de 7:00 am cuando Luis y Mauricio despertaron y salieron de su tienda. La madrugada estuvo poblada de ruidos de motor que circulaban por la carretera, a escasos metros del campamento. El anfitrión ya había iniciado sus actividades laborales. Los cicloturistas se aprestaron a levantar el campamento y despejar el área. “Cuando esté ruco les voy a decir a los nietos: yo me fui a Oaxaca en bici, mocosos”, dijo Luis, lo que recordaba a Lipovetsky cuando menciona “en la sociedad hipermoderna se abarca lo que nos es más íntimo, los vínculos basados en el parecido y el origen común” (2006, p. 101). En parte la transmisión de la experiencia; en parte la auto-visualización de Luis como abuelo.

Tomaron sus bicicletas, reacomodaron el equipaje sobre los portabultos, se colocaron cascos y guantes. Se aproximaron al joven anfitrión, le desearon buenos días y agradecieron su disposición para permitirles pernoctar en su espacio. En respuesta, éste los despidió deseándoles buen camino. “Por ahí derecho salen a Altepeixi”, informó. Era la siguiente localidad en el camino hacia Oaxaca. “Va, compa, gracias. Pues *arre*”, dijo Luis.

El reloj marcaría dentro de poco las 8:00 am. Con cada exhalación, el vapor matinal recordaba la frescura de la temporada. Oficialmente era el primer día de invierno de 2016 – 2017; sin embargo, en esta región el descenso de temperatura no era tan sensible como en el valle de Puebla. Al frente se extendía una carretera recta y plana, acompañada por cañaverales. El tránsito de automóviles era muy ligero y la vía amplia; esto permitió a los cicloturistas pedalear en paralelo.

“Chécate esa sierra, ¡está bien atascada!”, comentó Luis mientras pedaleaba y veía a lo lejos los cerros limítrofes entre Puebla y Oaxaca, con la placidez de quien observa un paisaje inolvidable, lista la imagen para ser atesorada en su memoria. “¡Gaaacho, qué clase de Malinche es ésa!”, secundó Mauricio, trasladando un elemento propio de su identidad geográfica a este paisaje nuevo para él. Extendía así su sentido de pertenencia territorial. Por otro lado, la declaración textual de Mauricio hacía referencia a un *meme* que circulaba intensamente en esas fechas por diversas redes sociales electrónicas. Si no se está familiarizado con los *memes* (chistes gráficos que se han masificado en la presente década a través de las tecnologías de la comunicación), la frase de Mauricio resulta carente de sentido. Pero en ese momento tuvieron lugar dos esencias hipermodernas: la familiarización del cicloturista con los *memes*, que constituyen un recurso para externar implícitamente sus

consideraciones acerca del entorno; y al mismo tiempo, la admiración de los individuos con respecto al carácter estético del entorno y la identidad territorial; en este caso, el paisaje, en consonancia con lo que menciona Lipovetsky (2006, p. 85) acerca del individuo hipermoderno, para quien “los viajes, los paisajes, tienen un éxito sin precedentes”.

La carretera continuó con rectas benevolentes; cañaverales y carrizales sobre las orillas del asfalto. El calor era agradable, pues convivía con la fresca del aire que circulaba en el campo abierto. Ayudadas por un progresivo descenso de altitud, las piernas tomaron ritmo y reservaron energía para los tramos que se presentarían más adelante, con las nuevas pendientes. A la distancia una serie de cadenas montañosas aguardaban a los cicloturistas. Por delante sólo quedaban 200 kilómetros de ruralidad: campos de cultivo, pequeñas manchas de población aisladas por la serranía y una serpentina carretera federal.

Un nuevo tramo solitario apareció antes de iniciar un segmento de curvas cerradas. Vino el primer ascenso del día con un calor creciente. En este punto se llegó a Calipam, una pequeña población al pie de la Sierra Negra de Tehuacán, colindante con Oaxaca. Desde el corazón del pueblo se elevaba una densa columna de humo negro que emergía de una gran instalación fabril donde se producía aguardiente de caña. Los cicloturistas se detuvieron un momento para contemplar la fábrica y hacer la primera foto del viaje a manos de Mauricio.



**Fotografía 3.** Breve pausa en la localidad de Calipam, Puebla. En la imagen se puede apreciar la leyenda “Entrada a la Sierra Negra, visite Monte Colorado”, un esfuerzo del ayuntamiento por atraer la atención del visitante.

La pausa no rebasó los cinco minutos. Se tomó nuevamente el rumbo. El siguiente pueblo era Coxcatlán. El camino estaba conformado en su mayoría por rectas de suaves descensos y

sendos ascensos. Por el cansancio del día anterior y el calor, que comenzaba a ser sofocante, la cadencia del pedaleo disminuyó.

Cada quien tomó el mejor ritmo según su individualidad. Luis se despegó poco a poco hasta perderse de vista tras una pequeña loma. Aunque circulaban varios camiones de carga y la cinta asfáltica era estrecha, rebasaban tranquilamente a los cicloturistas. Al llegar a la cresta de la loma se divisó una gasolinera donde Luis aguardó a sus compañeros. Mauricio se le unió y decretaron una pausa para asearse hasta donde la instalación sanitaria lo permitiera. Luis pasó primero, mientras Mauricio y el investigador se encargaron de las bicicletas.

El aseo, aunque limitado, refrescó. Al otro lado de la carretera, frente a la gasolinera, se encontraba un puesto de comida. Desde el arranque de la jornada, no se había ingerido alimento alguno. “Ya es hora de desayunar algo en forma y por ahí nos echamos la fruta”, propuso Luis. Mauricio accedió sin chistar; cruzaron caminando con las bicicletas al otro lado de la carretera. La señora que atendía el puesto y su hija saludaron cordialmente. Luis y Mauricio pidieron un atole, una pieza de pan dulce y una quesadilla, por separado. Al tiempo que preparaban la orden Luis comentó, distendido:

La neta sí está chido dar así el rol. En una de esas me descuelgo a dar el rol por México. Estaría chido así, con un patrocinio, llevando un equipo de una marca para promover y que se mochen con una lana. Hay varia bandita que anda dando el rol así; bueno, pues igual hay varias maneras. Estaba viendo unos videos de cicloturistas...hay un español que anda viajando en su bicla por España; hasta va cargando a su perro en el viaje, jaja. Pero chido, lleva unas mini-celdas solares que recarga en el día, cuando para a descansar; y ya con eso carga su cel, su cámara y así, otras cosas. Un día o dos las recarga y ya quedan chidas; imagínate, hasta lleva una *lap*.

Colocó su teléfono encima de la mesa. Lo encendió para consultar de nueva cuenta los poblados, el kilometraje y la altimetría de la ruta. Al instante sacó un segundo teléfono. “Así está más chido, los voy usando conforme se quedan sin carga, igual si uno falla el otro hace paro”, explicó. Consultó su localizador satelital e informa: “Va, pues ya ahorita en corto entramos a Oaxaca; ahorita nos vamos tendidos hasta Teotitlán y ahí descansamos; al igual y llegamos hoy hasta San Juan Bautista (Cuicatlán) y acampamos”.

La mujer joven llegó con el desayuno. Varios conductores de transporte público intercambiaban saludos y bromas con la señora del puesto donde se desayunó. Dieciocho kilómetros separaban a los cicloturistas de los límites oficiales entre los estados de Puebla y Oaxaca. Con rápidos bocados ingirieron el desayuno y se aviaron para retomar el camino. Mauricio preguntó a la señora si era posible rellenar las botellas de agua. La señora accedió y

señaló un garrafón donde se reabastecían de agua. Agradecieron y se despidieron de la señora. “Anden y que tengan buen camino”, respondió.

Los cicloturistas enfilaron de nuevo por la carretera federal 980 hacia el siguiente poblado: San José Tilapa, una localidad que de acuerdo con el letrero a pie de carretera no rebasaba los mil habitantes, último asentamiento del estado de Puebla antes del letrero de “Bienvenidos a Oaxaca”. El sol era abrasante. La perspectiva de la bicicleta magnificaba la dimensión de curvas y pendientes. Camiones de volteo, transporte público y particular circulaban entretanto por la angosta carretera sin problematizar el paso de los cicloturistas.

Desde este punto se observaba al frente un cerro cuyo corte revelaba la existencia serpenteante de la carretera a Huautla de Jiménez, Oaxaca, el famoso pueblo de los hongos ceremoniales. “¿Qué traza, nos descolgamos para Huautla?”, desafió Luis con ironía, sabiendo de antemano que las posibilidades de consensar un cambio de ruta eran remotas. “Nel, pa subirla está recabrón”, replicó Mauricio mientras pedaleaba.

En pocos minutos quedó atrás el pueblo de San José Tilapa. Se ingresó a otro segmento de la Biosfera de Tehuacán – Cuicatlán, en el que dominaban cactáceas y elementos vegetales típicos de la selva baja caducifolia: biznagas de formas retorcidas, órganos, garambullos, cardonales, nopaleras, xoconostles, izotes, yucas y pitayos conviviendo con capulines y ceibas de aspecto aceitoso y tono verde limón; guajes cuyas ramas, flores y espinas desbordaban por el asfalto e incluso algunos encinos en las partes altas de los cerros. Resurgió aquí la fascinación de los cicloturistas por la gran extensión paisajística apuntalada por la cadencia parsimoniosa de la bicicleta. Reinó el silencio en este tramo libre de automóviles, sólo interrumpido por las intermitencias sonoras de cigarras y aves locales.

Transcurrieron alrededor de dos horas avanzando por la carretera cuando se toparon de frente con una pendiente descendente, desde la que se dominaba todo un valle recortado al fondo por cadenas de cerros azulados y un poblado encajado en la falda de una ladera, salientes las dos torres de su iglesia blanca y austera. Era una postal viviente, reconfortante para una mente hipermoderna que, a pesar de la filtración de lo virtual. “vota por el espectáculo en vivo” (Lipovetsky, 2006, p. 86). Quinientos metros adelante se encontraba apostado el letrero de bienvenida al estado de Oaxaca, a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Entre sonrisas y mohines de alegría, Luis y Mauricio se entregaron a la inercia descendente de las bicicletas, asemejando un tobogán en medio de los ríos de aire caliente que circulaban en

lentas oleadas. El impulso inicial bastó para posicionarlos al pie del letrero. “Aquí una foto”, pidió Luis. Recargaron las bicicletas en la cuneta de la carretera y se colocaron debajo del anuncio. “Sí, ya le avanzamos un tanto...y lo que falta”, dijo Mauricio con satisfacción al leer las palabras “ESTADO DE OAXACA”.



**Fotografías 4 y 5.** Letrero que indica la división territorial entre estados de Puebla y Oaxaca. Al fondo se divisa la parte baja de la Sierra Negra de Tehuacán, llamada Región de la Cañada en el estado oaxaqueño.

Mauricio capturó el momento con la cámara del teléfono de Luis, pero no manifestó interés en posar para una foto propia. Cuando se le preguntó si le gustaría que le hicieran una, respondió “al igual y más adelante”, con laconismo. En la última década la exacerbación hipermoderna del individualismo ha tenido una de sus expresiones más gráficas en la fiebre por tomarse fotografías, con la profusión de las llamadas *selfies*. Luis y Mauricio no se mostraron especialmente renuentes a aparecer en fotografías, pero la actitud de ambos clarificó que hacerse fotografías a granel no era el propósito del viaje, aunque éste no representara un evento menor en sus vidas.

Sobre diferentes letreros apostados a los costados de la carretera se leían mensajes relativos a afrentas sociopolíticas estatales y nacionales. “Repudio total al desprestigio de la CNTE”, “Alto a la represión del pueblo triqui”, “No al gasolinazo”, “Fue el Estado... nos faltan 43”,

“Nochixtlán resiste”, eran las leyendas que se apreciaban en cuanto se cruzó la línea estatal. “Esto es Oaxaca. Bien guerrera la banda”, apreció Mauricio.

Una gasolinera marcaba el inicio de la primera localidad de Oaxaca: Teotitlán de Flores Magón, nombrada así por ser tierra natal de los hermanos anarquistas, ideólogos del movimiento revolucionario en México. El pueblo se encuentra a una altitud de 1 000 msnm, el punto más bajo recorrido hasta entonces. Era 1:00 pm y el calor intenso.

Los cicloturistas se orillaron a un costado de la carretera, en el sitio de taxis de Teotitlán. Una techumbre de palma ofrecía sombra a taxistas, clientes, a Luis y Mauricio. “Vamos chidos”, animaron, “llevamos 55 kilómetros hasta acá; chance llegemos hasta San Juan de los Cúes o San Juan Bautista (Cuicatlán)”, dijo consultando su teléfono.

Tomaron agua. Luis comentó que su bicicleta tenía un problema en el desviador, pieza encargada de la transmisión, fundamental para el cicloturismo. Buscó en su mochila un desarmador y enderezó la dirección del desviador.

Propuso un descanso de media hora. “Pues qué trampa, aquí aguantaría armar un pulque, ¿no?”, sugirió. “Simón, un pulque estaría al tiro con el calor”, subrayó Mauricio. Preguntaron en una tienda dónde se vendía pulque. Les respondieron que en el mercado municipal, pero que por la hora no sería posible encontrar. “Cámara, pues armamos una *kawazaki*”, dijo Luis, refiriéndose a una cerveza. La compró en esa misma tienda. “¿Nos la podemos tomar aquí?”, preguntó a la señora que atiende. “Sí, ahí nomás miren”, invitó la señora. Tomaron asiento a la entrada de su local y comenzaron a beber. “Ála, está bien muerta”, exclamaron Luis y Mauricio. Al igual que el refresco y las galletas de la primera jornada, la cerveza pasaba de mano en mano.

Tons qué tal está la maestría; sí aguantaría hacer una. Yo quiero entrarle este año, a ver si encuentro una en Restauración (arquitectónica). Acaban de abrir una ahí en la BUAP, voy a checar la convocatoria. Te la has de llevar leve. Pues al igual lo que salga antes, una chamba o la maestría, porque chance me voy a Los Cabos a una residencia de obra, bueno, si es que me llaman. Si no, pues ahí le caigo a la de Restauración.

Tomó un trago y pasó la cerveza a Mauricio:

Simón, al igual yo estaba viendo que hay unas allá en la ENAH;<sup>1</sup> son varias, así...una en Arqueología, otra en Etnohistoria. Igual estaría chido, si es buena

---

<sup>1</sup> Escuela Nacional de Antropología e Historia.

opción y pues ya de ahí si puedes te especializas. Creo que en la BUAP estaban por abrir una también de CONACYT; también aguantaría, pero pues a ver qué tranza.

Luis es licenciado en Arquitectura y Mauricio estudiante de Antropología. Manifestaron la intención de ingresar a un posgrado perteneciente a CONACYT, el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología de México, institución que en los últimos años ha impulsado la creación y desarrollo de posgrados con financiamiento federal.

Luis y Mauricio han sido receptores a esa tendencia. La hipermodernidad es una época de apuesta por la escolaridad: la base de jóvenes profesionistas que se enfrentan a un mercado laboral desarticulado y desalentador se amplía; hacen carreras de títulos a fin de solventar la precariedad del trabajo; “aumentan la inseguridad profesional y material, el miedo a la devaluación de los títulos, el consumismo escolar” (Lipovetsky, 2006, p. 75).

Mientras divagaban al respecto, la cerveza seguía circulando. La idea era disfrutarla como refresco, no entrar en estado de embriaguez, pues está claro que para pedalear se requiere un grado de concentración que sólo permite la sobriedad. El consumo de la cerveza simbolizaba un momento de placer, de pausa frente al esfuerzo, cada sorbo una muestra moderada de hedonismo; “nace toda una cultura que pone en un pedestal el paraíso del bienestar, la comodidad y el ocio” (Lipovetsky, 2006, p. 64).

Terminada la cerveza los cicloturistas pagaron a la señora, quien les deseó buen camino y reanudaron el pedaleo por la carretera, cuya nomenclatura cambió allí de 980 a 135. Pocos minutos adelante resurgió la zona silvestre. Las casas desaparecieron, la vegetación colmó el frente, los cerros se observaron más cerca. Esta era la sección inferior de la Cañada, región norteña del estado de Oaxaca, llamada así por sus cerros y quebradas.



**Fotografía 6.** Tramo de sierra baja entre Teotitlán de Flores Magón y San Juan Bautista Cuicatlán, Oaxaca. En la imagen se aprecia a Luis circulando por la carretera 135 mientras ajusta su cámara *gopro*.

Durante todo este trayecto imperó la masa vegetal de la Biosfera Tehuacán–Cuicatlán, aunque ocasionalmente aparecían campos de cultivo con árboles frutales: limoneros, mangos, mameyes y papayos, además de algunas reses en libre pastoreo por las superficies más llanas del valle. Al paso de un par de horas, alrededor de las 4:30 pm, se alcanzó el poblado de Santa María Tecomavaca, en el que se encuentra el Santuario de la Guacamaya Verde, ave originaria de esta región y domesticada desde tiempos mesoamericanos, actualmente en peligro de extinción. A la entrada de la localidad un letrero de dimensiones medianas, similar al que da la bienvenida al estado de Oaxaca, anunciaba el autodenominado Santuario y actividades propias del llamado *ecoturismo*. Se hizo una pausa de cinco minutos.

Algunos puestos comerciales a orilla de carretera, improvisados con postes de madera y palmas secas, tenían a la venta montoncitos de chicozapotes, mandarinas y plátanos. “Pues ya estamos a nada de Cuicatlán. Yo creo que sí, mañana llegamos a Oaxaca así como vamos”, calculó Luis. Pasó una familia en una camioneta, desde cuya batea saludaron alegres una niña y su hermano. Los cicloturistas devolvieron el saludo. Mostraban buen ánimo para superar lomas tendidas que separaban a Teotitlán de Tecomavaca, penúltima localidad de esa jornada. Restaban 20 kilómetros para llegar a Cuicatlán. “Pues qué onda, le damos...”, dijo Luis y se retomó camino para ganar kilómetros antes que oscureciera, constante la impronta hipermoderna por la eficiencia de los resultados.



**Fotografías 7 y 8.** Breve pausa en Santa María Tecomavaca, Oaxaca, para hacer estiramientos e ingerir alimentos, antes de comenzar el último tramo de la jornada hacia Cuicatlán, Oaxaca.

Se avanzó con decisión sobre las últimas lomas de la jornada. La altitud en Cuicatlán es 400 metros menor que en Teotitlán; sin embargo, varias lomas se interponían. Luis se adentró más rápido en ellas, ayudado por la calidad de su bicicleta. Después las curvas de los cerros bajos vino una nueva cuesta abajo, con la cual los cicloturistas relajaron su postura.

El camino se hizo plano, libre de cuestas. Se llegó a un puente vial de 150 metros, construido para cruzar el Río Papaloapan, que nace en los cerros al poniente. Su caudal es largo y desemboca en el Golfo de México. Luis no perdió la oportunidad de parar y tomar una foto. Allí se detuvieron un momento Luis y Mauricio, en silencio.

El boleto para acceder al nacimiento del río Papaloapan fue pedalear hasta allí. El turista hipermoderno viaja por la búsqueda de aventuras, la contemplación de paisajes y la inmersión en experiencias de vida. Pero no sólo eso, también acuña la causa de un turismo ético (Álvarez, 2010). Datos de la Organización Mundial del Turismo y la Organización Meteorológica Mundial y el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente muestran que el sector turismo generó 1 307 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>. Al transporte por carretera le corresponden 32% de esas emisiones (2005). Si los hábitos de desplazamiento asimilan la alternativa que ofrece el cicloturismo, gran parte de esas emisiones se pueden mitigar.

Era inevitable concebir tal horizonte como parte de la identidad nacional y al mismo tiempo saberse ajeno a la cotidianidad de ese resquicio del mundo, que aún ignoraba los efectos globalizantes del turismo capitalizado que mercantiliza bienes naturales, patrimonio, culturas y la propia vida. Tal es la esencia del cicloturismo: un viaje individual que no es insensible a la fiebre hipermoderna por conocer la oferta patrimonial, cultural y paisajística del planeta, pero que no es seducido por la trivialización de la experiencia turística.



**Fotografía 9.** Puente carretero sobre el Río Papaloapan, entrada natural a Cuicatlán, Oaxaca.

Poco antes de que oscureciera, con la mezcla oscilante de emociones ante la conciencia de lo admirado, se llegó a Cuicatlán para determinar el fin de la jornada nominal. Se habían cubierto 104 kilómetros; el cansancio se transformaba en dolor físico, pero no por ello la alegría de los cicloturistas minó.



**Fotografía 10.** Celebración. Llegada a Cuicatlán, Oaxaca.

Luis y Mauricio se adentraron en el pueblo. Algunas casas con tejados de dos aguas le daban un toque especial, apto para la apreciación turística. Dos destilerías de mezcal se asentaban sobre la calle principal.

En esa misma calle se anunciaba un alquiler de regaderas. Luis sugirió acudir a la presidencia municipal para solicitar alojamiento y alquilarlas entonces. Apostaron las bicicletas junto a la oficina de la policía municipal y se presentaron ante los policías, cascos en mano y sobre el pecho, como si fueran sombreros. En tanto hipermodernos, los cicloturistas no manifestaban particular respeto por instituciones como la policía, pero eran conscientes de que, para gestionar con éxito su alojamiento, mostrarse humildes era más efectivo que no serlo, afines, desde luego, al perfil del turista ético (Lipovetsky, 2007; Álvarez, 2010). Rápidamente salió un policía para escuchar la petición. “Buenas tardes, oficial; venimos de Puebla y estamos viajando a la ciudad de Oaxaca. Pensamos salir mañana temprano y quisiéramos saber si nos dan permiso para dormir aquí con nuestras casas de campaña”.

El rostro del policía se aclaró a medida que los cicloturistas exponían el discurso. Su mirada examinó y contestó: “Ahhh, sí, cómo no, aquí se pueden quedar; nomás eso sí, espérense un rato a que *apáguemos* aquí todo para que pongan sus casas. Como a las 10:00 apagamos las luces. Aquí, miren, de este lado las ponen”, mencionó, señalando un pasillo aledaño a la presidencia, a la entrada de una oficina donde se recibían remesas de Estados Unidos. “Está bien, ¡muchas gracias!”, exclamaron los cicloturistas.

Con la misma curiosidad salieron al momento tres policías de su oficina: dos hombres y una mujer. De manera despreocupada lanzaron las preguntas naturales para iniciar una conversación. “¿Entonces vienen de Puebla?, ¿y cuándo salieron?, ¿hasta dónde van?, ¿y qué van a hacer en Oaxaca?” Luis y Mauricio contestaban alternativamente.

“Sí, por aquí luego pasan otros chavos así en sus bicis; por lo general son gringos que van hasta la playa; vienen con unos mochilones y unas cámaras en los cascos, van grabando todo”, relató el más corpulento de los policías. Éstos sonrieron y se disculparon para ir a las regaderas.

Las calles de Cuicatlán, entre niños que tronaban cohetes, jugaban fútbol, básquetbol; familias y parejas que paseaban por la plaza principal y vendedores ambulantes. Como en Tehuacán, pero en una escala más pequeña, clima de tierra baja. Un señor en silla de ruedas recibió a los cicloturistas en el alquiler. 10 pesos por el uso de la regadera. Sólo había dos; Luis y Mauricio entraron primero; el investigador aguardó con el señor. Durante ese tiempo don Celestino, el señor del alquiler, relataba la historia de Cuicatlán.

Nombre, antes era otra cosa aquí. Ahí donde pasaron ustedes es el Papaloapan; va hasta Veracruz. Y por aquí antes pasaba el tren cargado de mangos. Cargábamos aquí los vagones de mangos y los mandábamos a Puebla, a México, y ya de ahí se iban a otras ciudades. Sacábamos camarones también, aquí se vendía mucho, y otros mariscos. El río estaba limpio, te podías ir a bañar. No, ahorita ya está muy contaminado, ya también se acabaron los mangos; si salen todavía, pero ya no lo de antes. Yo antes me iba por temporadas, viví en Puebla, en México, en Hidalgo. Uh, había buenas pulquerías allá en México. Con unos amigos nos íbamos a las pulquerías y nos tomábamos nuestras jarras. Pero natural, puro natural. Ya había quien no lo tomaba así, no les gustaba el sabor puro. Pero ya era cuestión de ellos, eso era más para los de dinero. Y mezcal... sí, también mezcal. Por ahí en los cerros se da, pero sale regular; el mejor es uno que se llama tobalá. Si van a Oaxaca prueben de ése”.

Después del baño, los cicloturistas se despidieron de don Celestino y entraron a una tienda de abarrotes. Pan salado, ensalada de verduras, atunes y un jugo familiar. Se instalaron en una banca de la plaza principal. Entre la comida, Luis exclamó:

No, pues sí cae chido el bajón. Estuvo densa la pedaleada, igual pensaba que ya podíamos acampar allá, antes de llegar a Tecomavaca, pero sí estuvo mejor caerle hasta acá, porque ya cualquier cosa estamos con los tiras, qué mejor, ¿no?, en la boca del lobo; y hay tiendas aquí y todo. Mañana llegamos a Oaxaca, si todo sale chido como hasta ahorita.

Mauricio también aportó a la conversación:

Está chido el pueblo. Así más relax la vida, la gente anda tranquila, se ha de poner bien su feria. Igual leí de un pueblo donde las mujeres van a la plaza así a ligar: van y caminan para un lado alrededor del quiosco y los hombres caminan en sentido contrario; así se cortejan según. No me acuerdo donde es, pero estaría chido ir para allá, al igual me topo algo, ja.

Luis rio y recordó:

Creo que es en Michoacán. Pues sí, igual allá en Poza Rica (Veracruz), dice mi jefe que las mujeres van al zócalo y ahí se ponen, se sientan en las bancas con sus abanicos y vestidos típicos, así viendo nomás al que les guste y pues ya le echan la mirada. Igual van doñas casadas, igual y levantan algo, ¿no? Ja.

En los comentarios vertidos por Luis y Mauricio se distinguía la admiración que despierta la existencia de costumbres auténticas propias de una identidad arraigada. Este es un fenómeno característico del individuo hipermoderno, quien ante la globalización que busca uniformar gustos e identidades, reacciona con la dignificación social de la tradición: “si el ideal era abandonar las tradiciones, ahora recuperan dignidad social” (Lipovetsky, 2006, p. 90).

Terminaron de cenar al tiempo que la plaza se desocupaba. Entre la conversación de Luis y Mauricio casi dieron las 10:00 pm. Levantaron la basura y se deslindaron de ella en un bote de basura a unos metros. Regresaron a la presidencia municipal para acomodar su ropa y ordenar sus mochilas e instalar sus tiendas de campaña. Amarraron las tres bicicletas entre sí, junto a la oficina de remesas. Aguardaron allí los últimos momentos, antes de que la presidencia apagara las últimas luces del edificio. Los cicloturistas se despidieron desde el interior de las tiendas para reencontrarse a la mañana siguiente.

### **Puebla – Oaxaca. Jornada 3**

#### **Jueves. 22 de diciembre de 2016**

Antes de 5:00 am, la sonoridad de la tortillería frente a la presidencia municipal anunció el comienzo del día. Luis y Mauricio despertaron. La temperatura era fresca; aún no amanecía y la gente ya estaba trabajando. El producto se elaboraba con máquinas, se repartía en bicicleta y motocicleta, los empleados trabajaban desde antes del alba y, con seguridad, redes sociales electrónicas como *Whatsapp* agilizaban los pedidos. ¿Había algo en la escena que no fuera moderno? Sí, el viejo cerro que flanqueaba a Cuicatlán y las nubes bucólicas que se cernían sobre el pueblo; el resto del entorno físico era una maqueta de la modernidad. Aquí se podía observar la naturalidad con que coexisten las invenciones modernas y la tradición. La

producción al servicio del consumo: máquinas y trabajadores eran exigidos desde temprano para solventar la demanda de tortilla. La capacidad instalada y el *recurso humano* forzados a su máximo rendimiento.

Luis y Mauricio ya estaban despiertos, pero no abandonaban el reposo; la tercera jornada tenía la orografía más complicada, pues la intención era ascender de los 600 msnm de Cuicatlán a los 2 400 msnm de la cima serrana y desembocar en los 1 500 msnm de la ciudad de Oaxaca; cualquier gota de energía que volviera al cuerpo antes de incorporarse a la carretera era bienvenida. Las horas de salida se habían estado irrespetando por falta de recuperación. La voluntad llegaba hasta donde el físico permitía.

De a poco se oían más pasos y voces por la calle, además del ajetreo de la tortillería. El día aclaró; los cicloturistas se ajustaron a la dinámica movediza de Cuicatlán; se levantaron y estiraron fuera de la tienda de campaña. Se intercambiaron un sucinto saludo y bromas sobre la función despertadora de la tortillería. Luis y Mauricio se aprestaron a los sanitarios del Ayuntamiento; se asearon y recogieron el campamento para partir a Oaxaca, a 120 kilómetros.

A un lado de las tiendas de campaña se había formado, desde temprano, una fila de personas que esperaban paquetes en la oficina de remesas junto a la cual se acampó. Luis y Mauricio pronunciaron un “buenos días”, respondido con prestancia por las personas de la fila. Aunque con laconismo, el saludo de ambas partes sostenía un tono cortés. Los cicloturistas levantaron con prestancia el campamento y lo montaron en las bicicletas.

En cuestión de segundos, la presencia de quienes hacían fila junto a las tiendas de campaña traspasó la intimidad de los cicloturistas. Su proximidad diluía al instante cualquier ápice de privacidad que desearan Luis y Mauricio; se encontraban, al contrario, expuestas sus intimidades. Se durmió, descansó y despertó a la intemperie. No había, pues, lugar para la privacidad; tampoco para la pretensión. El cicloturista es un viajero constantemente expuesto a las miradas, sin barreras entre ellos y residentes (se es quien se es, el cicloturista es una persona al descubierto). Mientras se viaja en bicicleta, no se puede eludir el contacto social; en éste se funda, de hecho, la gestión de la ruta.

¿Radica ahí una motivación ontológica del cicloturista? ¿En tanto individuo, turista o ciclista? Si, como menciona la conceptualización expuesta en esta investigación, el turismo es una búsqueda de sentido, esta aproximación social mutua, tan singular entre residentes y cicloturistas, es una versión pura de su búsqueda a través de una representación contextual

diferente, con base en la cual la reflexividad interactúa con un contexto hiperreal, no en el sentido de simulación explicado por Baudrillard (1994), sino de la crudeza con que cicloturistas y residentes se hallaban descubiertos entre sí.

Amanecer dentro de una tienda de campaña sobre la vía pública rodeado por la dinámica propia del pueblo fue aleccionador, pues colocaba al cicloturista en la médula de la cotidianidad de las comunidades, un constructo impulsado también por empresas del llamado turismo *alternativo*, que desde el mercado turístico se asolaba para ser acaso un ardid publicitario o un nuevo paquete de aventura comercializada. A su manera, el cicloturismo interpola al individuo mano a mano con el corazón ontológico de los pueblos, experiencia que resulta invendible desde un sistema turístico basado en la virtualización.

Cuesta imaginar otra manera más efectiva de asegurar la sustentabilidad del entorno, especialmente ante el avance del turismo motorizado, si no es por medio de la bicicleta. La Reserva de la Biosfera Tehuacán – Cuicatlán, por ejemplo, ha sido objeto de promoción de modelos alternativos de turismo; sin embargo, los medios para acceder a él están pensados para turistas con automóviles o autobuses, lo que acrecienta su vulnerabilidad. La bicicleta es una manera más responsable de consumir el producto turístico de la Reserva, además de constituir una barrera efectiva a la masificación de la afluencia.

A lo largo de dos jornadas se comenzaba a discernir el volumen experiencial del cicloturismo. Contacto auténtico, simple y directo, con la otredad, al grado de despertar literalmente en medio del pueblo; interacciones con su esencia viva; paisajes que escapan a la comercialización de mapas oficiales. El individuo contemporáneo alimenta sus imaginarios turísticos con estos perfiles empíricos, en los que subyace la acepción ontológica del desplazamiento. En ocasiones el individuo no obtiene la posibilidad física de *consumir* un destino y lo contempla desde la distancia de una pantalla. En cualquier caso, ello representa una virtualización del viaje, contrario a lo que caracteriza al cicloturismo, metro a metro sobre la carretera y minuto a minuto en el centro de las poblaciones que recorre.

“¿Pa dónde van muchachos?”, preguntó una señora en la fila de las remesas. “A Oaxaca, señora”, contestaron Luis y Mauricio mientras ajustaban los últimos detalles para la salida. “Ah, muy bien”, terció la señora con parquedad. Montadas las mochilas en las bicicletas, los cicloturistas desearon buen día a las personas de la fila. “Ándenle, buen camino, muchachos”, despidieron algunos.

También se despidieron de los policías. “Ándenle, jóvenes”, dijo uno, sonriendo. Otro policía intervino: “¿van pa Oaxaca?” “Sí”, respondieron Luis y Mauricio. “Noombre”, sonreía el policía, “ahorita pa’llá es pura subida, puuura subida” y ladeó la cabeza. “Ahorita hasta Tonaltepec y Nacaltepec es pura subida, todo pa’rriba”, continuó. “Que les vaya bien”, concluyeron los policías, mientras subían a su patrulla.

Luis y Mauricio caminaron con las bicicletas hacia una esquina frente al zócalo y desayunaron la fruta restante que habían comprado en Tehuacán. Las botellas de agua estaban vacías. Luis optó por comprar un garrafón de cinco litros para repartirlo entre los tres (Luis, Mauricio y el investigador).

Ingeridas las frutas y el agua, montaron las bicicletas para descender del centro del pueblo hacia a la carretera federal 135 hacia Oaxaca, la misma del día anterior. “Pues *arre*, iniciamos la tercera jornada de viaje”, dijo Luis con entusiasmo. Enseguida tomó la delantera de la fila. La mañana era templada; el tramo ensombrecido con ceibas, guajes, palmeras, carrizos y algunos órganos de gran altura.

Pasaron pocos minutos antes de dejar atrás la zona urbana; pronto se escucharían las reverberaciones del cauce del río Papaloapan, que subían hasta la carretera. Hasta cierto punto, ésta corría paralela al río; era una breve transición hacia la cuesta que iniciaba veinte kilómetros adelante, en la localidad de Dominguillo, Oaxaca. No habría otra sección plana en los próximos 60 kilómetros. Aguardaban desde allí 1 800 metros de ascenso entre los cortes de las montañas; el resto sería descenso hasta los Valles Centrales de Oaxaca.

Tras una hora de avance se vislumbró el letrero de Dominguillo, emplazado en las faldas del primer cerro. Eran apenas un par de casas a orilla de carretera que no rebasaban 300 metros de longitud. “Aguantaría comer algo antes de subir, porque aquí adelante ya no va a haber mucho. Ya pregunté y dicen que aquí empieza la subidota”, comentó Luis, que había llegado antes. Había un puesto sencillo de comida, donde una familia que viajaba en auto desayunaba.

Se decidió continuar sin desayunar. “Allá, más adelante topamos algo”, respondió Mauricio. A unos metros comenzaron las primeras curvas del ascenso. El señor de la familia en auto preguntó: “¿hasta dónde van, jóvenes?” “A Oaxaca”. Meditativo, el señor contestó: “Sí, sí llegan... que les vaya bien”.

Al terminar esa línea recta de casas que era Dominguillo se impuso la primera curva. A partir de ahí se sucedían kilómetros y kilómetros de quiebres ascendentes; no había condiciones

para asentamientos humanos densos. El sol caía de lleno sobre cerros y asfalto. Se bebía agua con mesura. La carretera era angosta y solitaria; pasaban varios minutos sin que se asomaran automóviles. La mayoría de éstos ingresan a Oaxaca por autopista; los que circulan por esta carretera federal pertenecen al transporte público local. Luis y Mauricio aprovecharon esa circunstancia para rodar alternadamente entre un carril y otro, según la sombra que brindara cada cerro. Resultaba cuestionable la capacidad de los cicloturistas para llegar hasta la ciudad de Oaxaca ese mismo día, ya que las cintas entrecortadas del pavimento se perdían y estrujaban entre los cerros.

Con los primeros ascensos la vegetación se tornaba espesa. Entre los 700 y 1 200 msnm la masa vegetal estaba compuesta por palmeras, matorrales, guajes, carrizos, nopales y otras cactáceas, formando laderas verdirrojas, fosforescentes. Se apreciaba a lo lejos, camino atrás, el perfil de Cuicatlán bordeado por el río Papaloapan. Éste era el límite sur de la Reserva de la Biosfera Tehuacán – Cuicatlán; en las zonas altas de la sierra venía la transición boscosa hacia los Valles Centrales de Oaxaca y el cambio natural de región.



**Fotografía 11.** Primer grado de ascenso en Cuicatlán, Oaxaca. El ascenso a la sierra está seccionado en tres niveles altimétricos: la imagen presenta la sección inferior de la sierra; a la derecha el valle de Cuicatlán. Fuente: Google Street View (2017).

El calor, el dolor corporal y las vistas obligaban a detenerse repetidamente. El agua de las botellas desaparecía entre sorbos. La fila ciclista se rompió. Luis se adelantó otra vez; con el serpenteo de las curvas ya no era posible seguir visualmente su paso. El ritmo de pedaleo era cansino, pues la obstinación de la cuesta anulaba cualquier pretensión de ganar velocidad.

Por largos ratos la única opción de ascender era caminar con la bicicleta a un lado. Se ingería con avidez la fruta restante. Desde Puebla, este era el tramo donde más agua se había

requerido. Se bebía con moderación, pero sin restringir los tragos, confiando en que más adelante habría alguna casa o tienda. Cada curva era un mirador natural desde el cual se apreciaba la hondura del valle de Cuicatlán. Mauricio se detenía para admirarlo, pero también para descansar o esperar al investigador. La mente repasaba los kilómetros avanzados desde Puebla mientras el rumor del río ascendía mezclándose con el aire caliente que se respiraba. En este punto, el más difícil de la ruta, el involucramiento vivencial que el cicloturismo exigía al individuo era total. No había atrás ni adelante: sólo el presente maximizado.

La magnificencia de la naturaleza era indigerible. Las sensaciones del cicloturista ante la contemplación planetaria trascendían la cartografía existente. Se caminaba sobre la geografía viva. Allí sólo existían el individuo y su capacidad para digerir desde la bicicleta una realidad bella, a la vez que dura y solitaria. Pasmaba la opulencia bruta de la biosfera mundial. Nuevas fotografías mentales del territorio mexicano se anidaban en la memoria del cicloturista.

Curvas y ascensos eran repetitivos; detrás de una curva se asomaba otra más pronunciada y detrás de un cerro se superponía otro más alto. Cada nueva ladera mostraba elementos vegetativos diferentes que evidenciaban el cambio de ecosistema. Geografía teórica y empírica se traslapaban mentalmente en el curso del camino. Por momentos, primero, y en definitiva, después, se perdía la vista del valle. Alrededor sólo había un gran muro de montañas que encajonaban a los cicloturistas entre sus barrancas.

En ocasiones circulaban autos particulares y camionetas de transporte público. Rodaban con cautela por la presencia cicloturista y lo pronunciado de las curvas. “Esta subida está nivel Dios”, calificó Mauricio. Cada vez que se superaba una curva, ascendente siempre, se posaba otra en el horizonte. El estado de ánimo era puesto a prueba; era inevitable sentir desesperación, incluso coraje, frente a la inconmensurabilidad del camino. Se maldecía con la expresividad propia del mal humor, aunque también el pensamiento del cicloturista, en tanto hombre narcisista hipermoderno (Lipovetsky, 2006; 2007), se envanecía al asimilar el volumen experiencial de las tres jornadas de viaje. Cada cicloturista rodaba a su paso. Durante algunos lapsos no se veían entre sí, sólo se intuía que continuaban escalando, cada quien su curva en turno, dentro de una carretera y sierra enteras para los tres.

Con base en la vivencia del investigador junto a los dos cicloturistas se puede afirmar que en esas circunstancias, en medio de una carretera solitaria, inúmeros pensamientos empiezan a manar de la mente del cicloturista, sedienta de distracciones que mitiguen la pesadumbre del esfuerzo físico: letras de canciones, letanías, evocaciones de familiares y conocidos,

sentencias sobre el propio discurrir de la ruta. La reflexividad del cicloturista hurga en cada rincón de su mente; arma y desarma pensamientos, se escudriña a sí mismo. Filósofa.

Desde pensamientos narcisistas que inflaman la vanidad del cicloturista por encarnar a través de esta ruta al hombre-proeza que menciona Lipovetsky (2007) hasta juicios sobre la capacidad del cicloturismo para cristalizar, al menos parcialmente, la felicidad individual; desde el reconocimiento del viaje como medio de revaloración de la residencia habitual hasta la reafirmación de la identidad hipermoderna en tanto que el cicloturista explora su individualismo en un contexto extraordinario, la carretera inserta en las montañas espolea al cicloturista a reflexionar sobre sus propios horizontes ideológicos. Bauman (1996) menciona que quien se interna en un viaje no lo hace para encontrarse, sino para perderse. Fiel al espíritu filosófico del ser humano, situarse sobre la carretera en una bicicleta no brindaba respuestas, sino que formulaba en el cicloturista nuevas preguntas introspectivas.

Llegada una curva que se oprimía entre un cerro y otro, Mauricio paró a descansar. Había un pequeño paraje con dos casas separadas en las que jugueteaban un par de gallinas bajo el sol. “¡Buenas tardes!”, exclamó. A juzgar por la posición del sol, era más de mediodía (los teléfonos no tenían carga y no era posible ver la hora *exacta*). Nadie respondió. Sólo estaban las gallinas y una camioneta ruinoso a la puerta de una casa. “Chale, creo que nomás no hay nadie”, dijo Mauricio y se sentó sobre un bloque de construcción. Volvió a decir “buenas tardes”, pero fue igual. “Está bien cabrona la subida”, compartió Mauricio con el investigador, que llegó segundos después, “quién sabe hasta dónde irá el *Luigi*”.

Después de diez minutos de esperar y descansar juntos, retomaron el ascenso. Con cada descanso se recuperaba energía para un par de kilómetros más, antes de volver a caminar sobre la carretera. Dolían las piernas, las muñecas, la espalda, el cuello. Media hora adelante se pudo divisar junto a la carretera una casa-tienda. Mauricio tocó la puerta, paladeando el alivio. Una señora de unos 50 años salió e invitó a pasar a Mauricio y al investigador. “Buenas tardes, señora, ¿qué tiene de tomar?”, demandó el segundo. “Pásenle”, recibió la señora. “Tengo aguas, jugos, refrescos. Tengo éste que piden mucho los que vienen”. Señaló un *Gatorade*. ¿Estaba la sierra oaxaqueña exenta de hipermodernidad? Se compraron dos.

Se los bebieron al hilo. “¿Para dónde van?”, preguntó la señora, en cuyo acento se distinguía que el español no era su idioma natal. “A Oaxaca, señora”. “Pobres muchachos, ya vienen acalorados. ¿De dónde vienen?” “Es que la subida, señora... Venimos de Puebla”, dijo Mauricio. “Sí, está pesada la subida”, insistió. Las botellas de *Gatorade* estaban ya vacías, la

temperatura en la casa era fresca. La señora observó cómodos a los cicloturistas y continuó: “aquí pasan muchos peregrinos que van a Juquila y vienen de Puebla, de Huixcolotla. Hace rato pasaron unos en la mañana, venían de Huixcolotla. Uno de ellos llegando se tiró *luego* ahí. Pero vienen caminando ellos, con camiones”.

La señora tenía un talante tímido, como Mauricio. “¿No quieren un pan?, ándenle, se los regalo”, convidó. Hizo una pausa y dijo:

Bueno. Ya no se preocupen, jóvenes, ya pasaron ahorita lo pesado. Bueno, todavía viene otra subida aquí a Sosola y ya ahí van a bajar, ya están casi en lo más alto. Si, primero Dios llegan hoy a Oaxaca, ya más en la tarde. Pero allá arriba sí está frío, aquí venían encajonados en los cerros, ni aire corre, pero allá sí está el aire, nomás apúense porque es frío allá arriba. Si quieren agua, ahí agarren, está el tinaco afuera, sírvanse.

Con esa pausa se recuperó un poco de fuerza para subir hasta Sosola, un poblado enclavado entre la aridez de las laderas bajas y los bosques de encino de mayor altura. Tras un rato de pedaleo atropellado emergió al frente de la carretera un anuncio sencillo que decía “San Juan Sosola”. Se pedaleaba a 1 800 msnm. Las orillas del camino estaban resguardadas con encinos, la piel de las montañas forrada de verdes umbrosos, sosteniendo modernas torres telefónicas.



**Fotografía 12.** Transición hacia el segundo grado altimétrico. Se deja atrás vegetación xerófila y comienzan laderas con pinos, encinos y ocotes. Fuente: Google Street View (2017).

Existían tramos despejados donde era posible reconocer físicamente la continuación de la carretera a través de los cortes transversales de los cerros, permitiendo abarcar perfiles más elevados del camino. Hacía rato que Luis no se veía, seguro adelantado de Mauricio y el investigador por varios kilómetros. La noción del tiempo, sólo esbozada por el curso del sol en el cielo, era confusa. Surgieron ahí las primeras preocupaciones por el tiempo y la luz diurna. ¿Era posible alcanzar en esa misma jornada la ciudad de Oaxaca, o al menos superar la sierra antes de que oscureciera?

El paisaje maravillaba en la misma medida en que intimidaba. El disfrute paisajístico pasó a segundo término; primero estaba la concentración por la consecución de la meta y la posibilidad de reunirse con Luis. Mauricio subía cada cuesta parado sobre los pedales. Bajo su casco azul marino decorado con calcomanías, portaba una camisa de poliéster del mismo color, manga larga, desabotonada, adornada con patrones horizontales que asemejaban fractales; llevaba una *cangurera* amarilla a la cintura; *pants* azul marino con tres franjas verticales blancas a los costados y un par de guantes grises. Su constitución era delgada, medía alrededor de 1.75 metros, tez morena y cabello negro, corto, desordenado bajo el casco.

Mauricio exclamó con rictus de esfuerzo y alegría al mismo tiempo, mirando hacia el frente: “¡está choncha (la subida)!”. El investigador le preguntó por sus estudios en antropología. La bicicleta de Mauricio era la única sin transmisión, así que escalaba cada curva parado sobre los pedales, la mirada fija en el asfalto y el paisaje ya memorizado.

Simón, ta chida la carrera. Hay buenos profes. Ahorita ya de repente salimos a campo, vamos a comunidades o así y pues estudias qué onda, cómo está la movida. Así, pues al igual hay que hacer eso: meterse en las comunidades. Pues hemos leído a Bonfil Batalla, así, de los mexicanos que están rifados. Hay otro que es de Argentina, pero vino a México y ya, pues se quedó a vivir. Escribe así, de las comunidades, las culturas. Se llama García Canclini; sí, pues él también...sí, pues la neta está chida la antropología, estudiar a las culturas, su historia, varias cosas.

Su habla era sencilla y transparente, parsimoniosa como su ritmo para escalar. Se pronunciaba sin sabihondez, pero se notaba su interés genuino por los temas de su ciencia. Calló, inspiró y el silencio se volvió a cernir sobre la carretera; los zopilotes planeaban por encima, también en silencio. Minutos después, la interminable serie de curvas y el ritmo individualizado de pedaleo reabrieron la distancia entre Mauricio y el investigador, perdiéndose de vista uno del otro. Luis seguía, seguramente, ganando kilómetros hacia Oaxaca.

Durante el pedaleo en solitario se asistía a una precipitación de reflexiones sobre la vida personal, la empatía e identidad entre las personas con quienes se había interactuado, la majestuosidad utópica de los paisajes, las dimensiones del planeta desde la escala humana y la dualidad dolor-placer que se experimentaba en la ruta. Mezcla de hedonismo y sufrimiento, la reflexividad liberada sobre el camino siempre giraba alrededor de un concepto: lo valioso es la experiencia, la vivencia, las emociones provocadas, superar las situaciones límite, factores que constituyen el origen del filosofar y el cuestionamiento del sentido de la existencia individual (Jaspers, 1950).

La reflexividad era profusa en escenas como la anterior, cuando se intercambiaban conversaciones compactas, compuestas de apreciaciones densas en significado. En ese contexto, el cicloturista se reubicaba a sí mismo en varios sentidos: replanteaba su posición y el alcance real de su pedaleo con respecto al planeta; seleccionaba pensamientos hasta concebir la jerarquía real de prioridades humanas. Brotaba el sentido filosófico de estar ahí, el *dasein* heideggeriano ([1927] 1997) con que se alude al mero hecho de existir y descubrirse identificado con lo que la mente captaba y procesaba en tanto viajaba, observando a cada costado de la carretera un cintillo de escenas polícromas, plenamente enfrentado a la desnudez interior de su ser.

Por otro lado, había una fuerte carga de realismo en la concepción de la curvatura y dimensiones terrestres y la progresión de las posiciones de la Tierra con respecto al sol. No es que la rotación ni la traslación fueran percibidas con nitidez, pero mente y cuerpo se sensibilizaban ante la conciencia de avanzar sobre el anverso planetario. El sol era un metrónomo natural, el viento una voz viviente que alentaba, regañaba o acompañaba al cicloturista en silencio.

Estando ahí, el cicloturismo era la asistencia en primera fila al espectáculo planetario, una espiral ontológica progresiva que intercala al ser con el entorno. El cicloturista se mueve, luego existe. Se rumiaban pensamientos a medida que se avanzaba sobre un trazo físico y mental. El destino pasaba a segundo plano: era el traslado, la vivencia presente la que valía, no la expectativa imaginaria del destino, inasible en tanto intangible. Era el proceso en sí, no un destino panfletario, por lo que pagaba el cicloturista.

¿Era ése el espíritu hipermoderno? En este momento era posible definir al cicloturismo contemporáneo como una experiencia tendiente al extremo dual entre dolor y placer, sacrificio y satisfacción. La paradoja radicaba en la lógica extrema de la dualidad. El

cicloturismo era una persecución empeñosa de sueños ontológicos individuales que se colectivizaban al compartirse con otros individuos con la misma propensión.

Se alcanzó la localidad de Nacaltepec en medio de una niebla densa que obstruía los rayos del sol. Parecía más tarde, pero eran menos de 4:00 pm. Era la primera de las dos crestas más elevadas de la sierra. Junto al letrero de bienvenida de Nacaltepec, una señora mayor aguardaba la llegada del transporte público, sentada a orilla de la carretera. Al pasar junto a ella se le preguntó si había visto pasar a otro ciclista (Luis). “Sí, joven, ahí va su compañero”, contestó con una sonrisa elocuente y señalando hacia adelante. “¡Gracias!”

“Ese Luigi se peló, jaja”, sonrió Mauricio. “Al igual y paró acá un rato o chance se siguió. Quién sabe cuánto nos lleve”. A continuación se rodaba sobre una línea recta, profunda, sin ángulo de elevación. Las bicicletas ganaron velocidad hacia un suave descenso, donde las montañas se encontraban más abiertas entre sí y con sectores visiblemente deforestados, pedazos de tierra desertificada intercalados entre encinales. Más abajo se hallaba un caserío apenas, de láminas y adobes, aunque más denso en relación con las casas aisladas que estaban en el resto de la carretera. Era la localidad de El Moral, perteneciente a Nacaltepec. Unos niños voltearon a ver el par de bicicletas que cruzaban en medio; agitaron la mano amistosamente. Uno o dos kilómetros adelante el ruido estruendoso de motocicletas zumbaba, cada vez más machacante, detrás de Mauricio y el investigador. Era una columna de seis motociclistas que rebasó en un instante a las bicicletas.

Enfrente se imponía la segunda cima de la sierra, inequívoca señal del anhelado descenso. El tramo se caminaba, imposible ya superarlo con el pedaleo. Pasaron 15 o 20 minutos antes de poder llegar al pico. Paredes con helechos y zacates cubrían las paredes del último cerro. Entonces se alcanzó un punto con vista dominante. Norte, sur, este y oeste estaban sembrados de cerros. Espontánea anarquía, filas voluptuosas, desordenadas de montañas, concatenadas todas, arrimadas tierra adentro desde la costa hacia la tierra continental. Un verdor profundo, oscuro, de pliegues insondables, se adhería a la corteza del planeta. Resultaba difícil creerla como una de las regiones más estrechas del continente americano. A la mirada humana le era inabarcable una lontananza tan franca.

Mauricio se rindió en silencio a la escena. El sol se iba recostando a lo lejos sobre los cerros. No se sabía con precisión el kilometraje restante para el descenso, ni se tenían noticias de Luis, adelantado ya por varios kilómetros, que equivalían a un par de horas sobre las bicicletas. Se apuró el paso, luego de almacenar la estampa paisajística en la memoria

individual. Vino otra recta de unos 500 metros de longitud con leve pendiente hacia arriba, sobre la cual no se observaban ya cerros ni llanos: sólo un cielo parco que anunciaba, se sabría después, el descenso final de la carretera hacia los Valles Centrales de Oaxaca. Mauricio pedaleó con fuerza para despedirse de la sierra con el último haz diurno.

Comenzaba, al fin, el descenso. Sin necesidad de pedalear, las bicicletas ganaron velocidad. Mauricio relajó la postura, manteniendo control del manubrio para esquivar los segmentos irregulares de pavimento. La vibración de la bicicleta se acentuaba con la precipitación del descenso. Increíble: en menos de 20 minutos se había descendido lo que había tomado ocho horas escalar. Se sorteó la sucesión de curvas, rodando a grandes revoluciones hacia el fin de la jornada, la más sinuosa de las tres.

La pendiente se fue allanando hasta llegar a un tramo recto donde se observaba la cara contraria de la sierra. El resto del entorno era un valle con lomas tenuemente dibujadas. Se distinguía al frente, casi al final del horizonte, la silueta de Luis, sentado en el banco de una caseta metálica a orilla de la carretera, en medio de un conjunto de casas que anunciaban la zona urbana de Telixtlahuaca, la primera población de los Valles Centrales de Oaxaca.

Luis esperaba a Mauricio y al investigador con una sonrisa. Eran 5:40 pm. Se notaba tranquilo, descansado, satisfecho con el resultado. Pese a la ola de agotamiento, un cálido alivio vibraba entre los cicloturistas. Se intercambiaron impresiones y reflexiones sobre la jornada. Luis comentó:

Sss, pues cámara, ya estuvo. A las cinco llegué hasta acá. No me he movido. Pues cómo ven, qué tal la sierrita, jeje. Ya estuvo chido... Pero les tengo noticias: no hicimos los 100, jaja, chale. Según esto, son 87 kilómetros desde allá, de Cuicatlán... De aquí a Oaxaca todavía le cuelgan como 40 kilómetros. ¿Qué onda, le damos o ya aquí? Sí, pues igual aquí está chido, ya oscureció y ya estuvo bueno por hoy, aparte. Mejor aquí vemos qué *show*. Pues qué trampa, hay que echar algo, ¿no? Allá hay un comedor, igual vemos qué hay; simón, ya hace falta.

Se caminó hacia el comedor, una casa habitacional con la cocina de frente a la carretera, a 30 metros de la caseta donde Luis aguardaba. Una señora joven estaba al frente de la cocina. “Buenas tardes”, dijeron los tres cicloturistas (Luis, Mauricio y el investigador), a lo que la señora respondió igualmente. Luis preguntó si tenían comida aún. “Ya nomás tengo carne asada, joven, si gustan”. Los cicloturistas pidieron sendos platos, se lavaron manos y cara y conectaron sus teléfonos en un contacto de la cocina.

Desplomados sobre la mesa del comedor, Luis y Mauricio desplegaban emotivas sonrisas previas al intercambio de impresiones. “Ála...está bien grosera esa sierra”, decía Mauricio locuazmente. “Ssss, sí está loca”, secundaba Luis, orgulloso. La señora sirvió los platos con tortillas de maíz enormes, tamaño oaxaqueño. “Álaaa... ya estamos en Oaxaca”, exclamaron, enrollando la primera tortilla. Luis dijo, en referencia a la consulta del mapa digital de su teléfono que había hecho mientras esperaba a los dos compañeros:

Pues sí, ya se ve que le avanzamos un cacho... ¡Pues desde Puebla! Justo a tiempo bajamos porque ya en corto se oscureció. Allá arriba me dijo una señora, ahí donde estaban los motociclistas: si vas para Oaxaca en corto bájate de aquí, morro, porque no tarda en caer el frío y aquí sí pega. Sss, hasta eché ahí un taco, así, de que llegué y le dije: no pues, ¿tiene comida, señora?; y ya no tenían. Me dijo: pues nomás tenía lo que les vendí a ellos, así a unos motos que llegaron. Pues ya, se mocharon con un taco, bien chido. Y ya me dijo: no, pues ya llegaste morro, nomás ahorita es todo pa'bajo.

Mauricio comentó también:

Sí, pues está nivel Dios esa sierra, gacho. Ya mejor sobre los pedales iba dándole. No, ¡no le ves el fin! Igual pensaba que no bajábamos a tiempo y no traigo luz... ¿tú sí? Pero pues ya de repente empezó la bajada. Hizo paro, porque ya acá sí podemos acampar chido.

Terminados los platos, pagaron y continuaron rodando hacia el centro de Telixtlahuaca, localidad urbana a 33 kilómetros de la ciudad de Oaxaca. Había oscurecido por completo. Los cicloturistas circularon con calma por la orilla de la carretera. Decenas de personas caminaban por las calles con bolsas de mandado, mochilas, maletas de viaje. Como en Tehuacán, el transporte público se apilaba sobre calles y esquinas, formando un tránsito vehicular denso.

Luis y Mauricio se acercaron a la presidencia municipal de Telixtlahuaca para solicitar alojamiento. Cinco o seis policías los escuchaban atentos. Éstos pidieron identificaciones para cotejar lo dicho por los cicloturistas en su discurso de presentación. Los policías ojearon las credenciales con curiosidad y asintieron. “Sí, quédense, no hay problema, nomás espérense a que bajen las luces más al rato, como a las diez; pasando las diez ya se pueden poner si quieren. Allá está el baño, jóvenes”. Los cicloturistas agradecieron, amarraron las bicicletas bajo el portal y se sentaron junto al sitio asignado para el campamento.

Ese Chivo... (Mauricio)...tsss qué onda, ya le avanzamos ahora sí chido. Mañana ya en corto estamos en Oaxaca, ya llegamos casi, de hecho. La neta ya no iba a dar para llegar, está bien choncha la sierra. Faltan de aquí allá 40 kilómetros, avanzamos casi

90, no pues sí le avanzamos chido...ya se ve el tramote aquí en el mapa. Llevamos 300 kilómetros.

Luis mostró a los compañeros el mapa de su teléfono. En la pantalla, sobre el mapa, se apreciaba una línea azul que indicaba el progreso del trazo; era ya más larga en relación con aquella trazada entre Puebla y sus poblaciones conurbadas. Se observaba también la ubicación satelital de los cicloturistas sobre los Valles Centrales de Oaxaca. La temperatura era fresca y seca, más agradable para dormir a la intemperie que en plena sierra. Había una posada decembrina en una de las calles; Mauricio comentó: “voy para allá, a ver qué *show*”. Se encaminó a la posada, una calle abajo. Luis permanecía en los portales de la presidencia.

La neta yo sí ando inspirado. Qué onda, mañana en Oaxaquita unas tlayudas, unos molitos, chocolate. Va a estar chido, ya hace falta, ¿no? Yo sí me voy a echar un teiate. Está bien bueno, es una bebida así de cacao, maíz y no sé qué, refresca bien chido esa madre. Ahí en el mercado y las calles te lo venden. Ah, pues igual vamos al mercado a echar un bajón ahora sí en forma, porque ya nos lo ganamos.

Unos niños jugaban fútbol en la cancha de concreto, junto a la presidencia. Al otro lado del pasillo, los policías conversaban y reían ocasionalmente. Después de un rato Mauricio volvió con un vaso de ponche. “Está chido para el frío”, dijo compartiendo el vaso, “me lo regalaron ahí en la posada”. Hurgó en su mochila y extrajo un cigarro y cerillos; encendió el cigarro y exhaló una bocanada con aire sensualista; después lo compartió a Luis. Así que, al menos para ellos, el consumo de tabaco no estaba peleado con el cicloturismo, lo que daba cuenta de la sociedad a la carta a la que alude Lipovetsky (2006; 2007) y en la que estereotipos socioculturales rígidos se desbaratan a manos de las afinidades individuales. Sin más prisa que la de descansar, los cicloturistas dejaron que pasara el rato en serenidad. Llegaron a los portales de la presidencia cerca de 7:00 pm y debían esperar tres horas para montar las tiendas de campaña. Retomaron los comentarios que había suscitado la jornada reciente. Luis dijo:

Qué onda con esa sierra, no ma, está bien loca. Te quedas solo un ratote. Ya no tenía noción del tiempo. Me venía pendejeando, que pa qué traje tanta madre, así de chale, venía bien cargado de cosas. Luego hasta me ponía a cantar cualquier rola. Me paraba a descansar también a ratos. No venían ustedes. Y chale, no hay señal allá arriba. Sí, pues ya vi que no les llegaron los mensajes. Jeje, sí los dejé por un cacho, pero es que la bici también trae componentes chidos, ve, güe, sí le metes una lana, pero hacen paro. Esas llantas, checa, ni cosquillas les hizo la carretera. Y aun así está choncha la subidota. Hasta eso siento que la bajada no fue tanta.

Luis y Mauricio rieron; Mauricio dijo: “No ma, no le ves el fin”.

El cielo estaba despejado, se apreciaban centenares de estrellas sobre el pueblo. Luis divagaba entre las vicisitudes de la jornada y diversos temas que introducía espontáneamente en la conversación. Hablaba de Historia de México, turismo, conciertos y festivales de música: rock, electrónica, jazz. El espíritu hipermoderno muestra una vocación activa por conmemoraciones y eventos multitudinarios en una sociedad individualizada que suspira por vivir experiencias colectivas y desvirtualizadas: conciertos, exposiciones, espectáculos, desfiles creativos (Lipovetsky, 2006, p. 92). El investigador le preguntó si él consideraba denominar como cicloturismo a ese tipo de viaje. Extrañado, Luis contestó:

Pues sí, ¿no? Pues estás viajando. De hecho el turismo como que es algo nuevo, ¿no? Sí está chido el cicloturismo. Hay varios videos en *Youtube* de banda que así se lanza, explica cómo le hacen para rodar por meses, hasta años, algunos. Unos ya viven de eso, así de plano. Vi una morra que llega a los pueblos con su bicicleta y un remolque donde lleva sus cosas; es ingeniera textil. Y así, con un megáfono perifonea cuando llega, busca doñas que le hagan el paro para coser ropa, artesanías; ella les da los diseños; y ya que lo hacen se los lleva a comerciar. Les da chamba un rato y sigue viajando y pues le saca una lana pa sostenerse. Te digo, hay varia banda dando el rol. Puedes aplicarte chido y sí llegas lejos.

Mauricio lanzó una nueva bocanada, asintió y dijo: “libertad”.

A las 10:15 pm, aproximadamente, las canchas junto a la presidencia comenzaron a vaciarse de jugadores. Los policías apagaron la mitad de las luces de la plaza. Se instalaron las tiendas de campaña y amarraron las bicicletas entre sí, en el rincón oriente del largo portal. Luis y Mauricio ingresaron a las tiendas para descansar y conciliar el sueño. Se experimentaba una sensación apacible al saber que la cuarta jornada constaba sólo de 40 kilómetros. Pronunciaron un conciso “cámara, *ahi* mañana”, para concluir el día. Poco después de 11:00 pm se generalizó el silencio en las calles próximas. Cesaron los diálogos en las tiendas de campaña; sólo se oían sus movimientos al cambiar posturas para dormir y, a lo lejos, las notas tristes y nostálgicas de una banda de música oaxaqueña que ambientaba la posada a la que se asomó Mauricio horas antes.

#### **Puebla – Oaxaca. Jornada 4**

##### **Viernes. 23 de diciembre de 2016**

El día aclaró a las 7:00 am. Los policías se encontraban instalando un gimnasio al aire libre, con el mismo estilo de los que han proliferado en los últimos años en ambientes urbanos. Sólo estaban ellos alrededor; no había personas junto al campamento, como el día anterior en

Cuicatlán. De manera resuelta, Luis y Mauricio levantaron las tiendas, acudieron al baño de la presidencia para un aseo frugal y prepararon la salida.

Saludaron y agradecieron a los policías, quienes les respondieron “de nada” serenamente. “Nomás agarren derecho y topan la carretera, ya ahí salen”, dijo uno. Luis, Mauricio y el investigador circularon con calma sobre la calle. Ocho o nueve esquinas después desembocaron en la carretera, frente a un letrero que informaba: Etna, a la izquierda; Nochixtlán, a la derecha. Giraron sobre su izquierda y se encaminaron a la ciudad de Oaxaca. Era una carretera llana, rematada por una loma ligera al final del tramo.

Después de la loma vino un tenue descenso que permitió descansar las piernas. Sobre ambos lados de la carretera se hallaban asentamientos comerciales y habitacionales, aunque también campos de cultivo; más atrás algunas estribaciones de cerros semiáridos. Aquí la densidad de población era mucho mayor, más típica de un valle que de una sierra. Iniciaba la conurbación noroeste de la capital oaxaqueña.

El relieve tenía lomas leves, mucho menos abruptas que 20 kilómetros atrás. Se rodaba a velocidad media, los cicloturistas nuevamente compactados. El color del valle y las montañas oscilaba entre púrpura y dorado por la sequedad de los cultivos y los árboles deshojados. El inicio del invierno tornaba pajizos los paisajes del altiplano. Luego de dos horas de pedaleo se llegó a la zona urbana de Etna, un conjunto de municipios directamente conurbados con la ciudad de Oaxaca, reconocido por tener una oferta amplia de artesanías y zonas arqueológicas menores. Aumentaban el flujo de tránsito y la densidad urbana.

En medio de la urbanización que se iba apoderando de los costados de la carretera vino entonces un descenso leve de casi un kilómetro. El pedaleo se volvió innecesario, Luis y Mauricio observaban el paisaje urbano con atención. Se divisaba a unos 500 metros el entronque vial de la autopista Tehuacán – Oaxaca y la federal libre Cuicatlán – Oaxaca, acompañadas de los primeros elementos de publicidad turística: “Bienvenidos. Caminos del mezcal”, rezaba un letrero metálico de color azul, a cargo del gobierno estatal. “Oaxaca centro 8 km”, informaba otro. Colgando de un puente peatonal se observaba otro anuncio, metálico y verde, que decía “Gracias por usar la supercarretera”. Enseguida otro anuncio daba una nueva bienvenida a la ciudad, punto donde los cicloturistas hicieron una pausa para tomar una foto y hacer el último descanso antes de ingresar totalmente en el núcleo urbano de Oaxaca.



**Fotografías 13 y 14.** Ingreso a la ciudad de Oaxaca de Juárez, capital del estado homónimo.

Se pedaleaba con soltura. Una vívida satisfacción se palpaba en la llegada de los cicloturistas a su destino. La ruta trazada se había completado casi totalmente, sólo restaba acceder hasta el zócalo, corazón urbano y simbólico de la ciudad. La ciudad era objeto de gran interés para Luis y Mauricio; la lógica era finalizar el pedaleo en el zócalo de Oaxaca y buscar un alojamiento más formal, que conservara el acento de austeridad: sólo un hostel con lo necesario para bañarse, recargar los teléfonos y dormir.

Desde el punto señalado en la figura 15, el Centro Histórico de Oaxaca se encontraba a 7 kilómetros, 25 minutos en bicicleta. Poco a poco la carretera internacional 190, por la que venían circulando los cicloturistas, se ensanchaba e internaba en la ciudad como un bulevar de bienvenida. Las bicicletas fluían rápidas entre autos y camiones. De lado izquierdo se observaba el cerro donde cada julio se realiza *La Guelaguetza*. Era evidente la condición turística de Oaxaca, por cuyas calles transitaban con frecuencia taxis del aeropuerto con turistas extranjeros, matrimonios rubios entrados en años, viendo con inquietud a su alrededor, sus cámaras fotográficas prestas para ser disparadas.

Lentamente la imagen urbana con el sello de la periferia (arquitectura funcionalista, solares con escombros, cableado prominente) se tornó más colonial y dio paso a pavimento de lajas, fachadas coloniales y farolas que hacían juego con la tipología arquitectónica y urbana. Filas de gente caminaban por las banquetas; algunas sobre el arroyo vehicular, entre vendedores ambulantes. Más turistas paseaban calmosos. La intensidad de las interacciones sociales y económicas aumentaba a lo largo de esas calles, lo que evidenció la proximidad de la plaza principal. Un par de esquinas adelante los cicloturistas dieron de frente con ella y se precipitaron hacia su centro. Desmontaron las bicicletas, caminaron sobre el zócalo entre una multitud de residentes y turistas. “¡Cámara!, ya llegamos,” dijo Luis. “Pues vamos a topar un hostel o algo y ya echamos un bajón, ¿o qué tranza?”, propuso. “Yo recuerdo uno que estaba cerca y costaba 100 baros, a ver si todavía está y tiene cuartos”.

El hostel que sugirió Luis estaba a tres calles al sur del zócalo. Preguntó por las habitaciones; sólo había una disponible que se desocuparía en un par de horas. Tanto él como Mauricio y el investigador decidieron seguir buscando opciones de alojamiento. Sobre esa misma calle, cruzando la esquina, divisaron otro hostel discretamente anunciado. Los cicloturistas entraron a preguntar. Había varios cuartos disponibles a 90 pesos con conexión a internet. El hostel tenía cinco baños comunes, pero apenas había dos huéspedes más. Era todo lo que necesitaban; casi aceptaron allí mismo, pero primero examinaron las habitaciones. Cerraron el trato y el dueño los invitó a resguardar las bicicletas en los cuartos.

Antes de desplomarse sobre las camas, cada cicloturista preparó ropa limpia y tomó una regadera. Después de media hora de reposo, los tres acordaron comer en el mercado que estaba en esa misma cuadra. Eran cerca de 3:00 pm. Junto al hostel había una sucursal de *La Soledad*, tienda oaxaqueña que vende chocolate y otros productos típicos. “Cámara, yo me voy a armar una malteada”, dijo Luis dirigiéndose al interior de la tienda. Un minuto después salió con una malteada de chocolate. “Pues vamos a comer”.

El mercado municipal Benito Juárez de Oaxaca era un crisol de diversidad. Era uno de los principales en la ciudad y el primero en importancia del Centro Histórico. Grupos de jóvenes, familias y parejas rubias, extranjeras, caminaban curiosamente entre los puestos de artesanías, comida y productos locales. Del otro lado de los aparadores, señoras y mujeres jóvenes intentaban atraer con insistencia a los potenciales clientes, ofreciendo sus cartas de alimentos. Tlayudas, tasajo, cecina, platillos oaxaqueños, moles y más opciones constituían la oferta

gastronómica del mercado, complementada con vendedores ambulantes de mezcal que ofrecían sus botellas a los comensales.

Era una escena típicamente turística, llena de algarabía sociocultural. Abundaban las cámaras fotográficas profesionales, también entre turistas nacionales. Luis y Mauricio repasaron la zona de comida antes de optar por un local. Se instalaron en uno sin estar plenamente convencidos de su elección. Contemplaron la carta que les extendía la cocinera; Mauricio pidió una tlayuda, Luis un plato de tasajo. Una jarra de agua de guanábana para beber. Luis extrajo de un morral su cámara fotográfica y de video *gopro*, diseñada especialmente para empotrarse sobre cascos de bicicleta o motocicleta.

Sentado a la mesa del local comercial, manipuló la cámara con la mano y comenzó a registrar el fluir cotidiano del mercado. Eran Luis y Mauricio siendo turistas. Extranjeros y nacionales registraban con sus cámaras platillos, interacciones, colores; también los rostros y sonrisas propios, capturados en una fotografía para atesorar el instante. Se notaba el placer de Luis y Mauricio por estar ahí, en la médula de la actividad turística. Luis opinó:

Oaxaca es el paradigma turístico de México. Aquí vienes y te vas a topar con todos los clichés de la cultura mexicana: los colores, las doñas, la comida, el chocolate, trajes típicos, así todo bien visual, bien atascado. Está chido, porque es un cliché, pero que salió de aquí, o sea esto es lo real, la mata; aquí ves el producto mexicano en sí, que ponen luego en las películas.

¿No era ésa una admiración hipermoderna de la autenticidad cultural de la otredad y un orgullo respecto de la identidad mexicana? “Lo auténtico produce en nuestra sensibilidad un efecto tranquilizador: asociados a una fantasía de proximidad, de convivencia, de buenos tiempos; la aldea, el artesano, los productos a la antigua” (Lipovetsky 2006, p. 95). Luis tomaba fotos y videos alegremente: hacía constar el placer que le provocaba vivir Oaxaca. Las vicisitudes de tres días y medio culminaban en ese momento del viaje, coronado con el consumo turístico del destino.

Después de comer, Luis y Mauricio caminaron por las calles principales del Centro Histórico. Admiraban edificios, puestos de artesanías, bares, restaurantes y peatones. “Hay que armar unas *kawazaki*”, dijo Luis, quien tomaba fotos ocasionalmente con su cámara *gopro* montada en un bastón de *selfies*, mostrando el brío de un turista recién llegado a su destino. En ese momento se resumió la estampa del cicloturista contemporáneo como un individuo hipermoderno: Luis y Mauricio, dos ciclistas urbanos que, a bordo de sus bicicletas, se

aventuraron a una ruta desafiante, sólo por el placer de viajar y aprehender con sus sentidos y reflexividad el entorno natural, cultural y social que los rodea.

En el proceso de viaje, palmo a palmo con los cicloturistas, se observó un espíritu empírico afín a lo propuesto por la teoría hipermoderna. En el afán de vivencias que aderecen la existencia individual, las sociedades contemporáneas suelen caer en el plano inmediato del viaje turístico como experiencia de consumo; sin embargo, en esa misma dinámica existe una vertiente de la hipermodernidad que da cuenta de la disposición del individuo a buscar y ejercer alternativas más allá de los modelos establecidos de viaje que promueven un turismo descafeinado. Este es el caso del cicloturismo contemporáneo, que no renuncia al ejercicio de la recreación, pero recurre, para ello, a una forma alternativa que le permita hallar parte del sentido que todo turista busca.

## **9.2 La semántica hipermoderna del cicloturista contemporáneo**

El cuadro 5, expuesto a continuación, muestra la relación de cicloturistas entrevistados; tres hombres y tres mujeres, todos con formaciones académicas o profesionales diversas. Los seis cicloturistas han superado en sus desplazamientos, unitarios o fragmentados, una distancia de 100 kilómetros respecto de su lugar de residencia, lo que brinda validez acerca de su condición de cicloturistas, de acuerdo con las definiciones de cicloturismo plasmadas en el apartado teórico-conceptual. Las entrevistas se consumaron entre octubre de 2016 y abril de 2017, con base en encuentros previamente acordados y la asistencia a eventos académicos centrados en este medio de transporte, como el realizado en la Escuela Nacional de Antropología e Historia y el Foro Mundial de la Bicicleta, ambos en la Ciudad de México.

**Cuadro 5. Entrevistas realizadas en trabajo de campo**

<b>Entrevista</b>	<b>Material</b>	<b>Descripción</b>	<b>Fecha</b>
<b>E1</b>	Audio-grabadora, cuaderno de campo	Cicloturista. Pasante de Sociología. 27 años.	8 / Octubre / 2016
<b>E2</b>	Audio-grabadora	Cicloturista. Maestro en Economía. 30 años.	21 / Octubre / 2016
<b>E3</b>	Audio-grabadora, cuaderno de campo	Cicloturista. Pasante de Urbanismo 30 años.	15 / Febrero / 2017
<b>E4</b>	Audio-grabadora, cuaderno de campo	Licenciada en Entrenamiento Deportivo. 33 años.	16 / Marzo / 2017
<b>E5</b>	Audio-grabadora, cuaderno de campo	Maestra en Derechos Humanos. 34 años.	16 / Marzo / 2017
<b>E6</b>	Audio-grabadora	Docente de inglés. 61 años.	9 / Abril / 2017

Fuente: elaboración propia

Las proposiciones tópicas de los cicloturistas se extrajeron de cada entrevista realizada y se encuentran registradas según el orden en que fueron pronunciadas (ver Cuadros 6 a 11). El guión temático planteó una estructura para el abordaje de los temas relacionados con los aspectos de interés investigativo; sin embargo, éste tuvo la función de fomentar la participación del informante, no ceñirla a un orden rígido, de tal manera que las alocuciones de una entrevista abordaron temas que en otra aparecen en un fragmento más avanzado de la misma. Las proposiciones tópicas se analizaron con base en los fundamentos teóricos del análisis discursivo de Van Dijk (2000) y Guiraud (1983).

**Cicloturista C1:** Ángel S. emplea la bicicleta como medio de transporte habitual en su entorno cotidiano, en la ciudad de Puebla. Incursionó en la práctica del cicloturismo a raíz de invitaciones de amistades que veían en esta modalidad de viaje una forma económica y novedosa de acceder a otros puntos geográficos de su región y vivir experiencias fuera de su cotidianidad. Refiere que su primer viaje fue en 2010, con motivo de una fiesta de cumpleaños a la que fue invitado en Alzayanca, Tlaxcala, a 76 kilómetros de la ciudad de Puebla. Posteriormente ha practicado el cicloturismo en las localidades de Tecamachalco,

Canoa, Huejotzingo y Cuyoaco, en el estado de Puebla; y Nativitas, en el estado de Tlaxcala. Sus declaraciones se presentan en el Cuadro 6.

**Cuadro 6. Análisis de proposiciones E1**

<b>Alocución</b>	<b>Proposición tópica</b>	<b>Concepto y vínculo teórico</b>
<b>A1</b>	Se rompe el paradigma del turista con dinero.	<i>Democratización turística</i> “Democratización masiva del turismo” (Lipovetsky, 2006, p. 91).
<b>A2</b>	Empiezas a reconocer a la otredad. Das salto para la emancipación y conoces más allá del estilo de vida dado.	<i>Emancipación</i> “La sociedad hipermoderna intensifica los deseos de identidad, dignidad y reconocimiento individual” (Lipovetsky, 2007, p. 183).
<b>A3</b>	Bicicleta es instrumento de liberación. Moverte por tu propia fuerza es una ruptura importante.	<i>Individualismo</i> “Progresan la independencia de los individuos, la subjetivización de las orientaciones” (Lipovesky, 2006, pp. 80-81).
<b>A4</b>	Como cicloturista conoces la cotidianidad real del lugar.	<i>Identidad postradicional</i> “El hipermoderno quiere un mundo íntimo o ‘verdadero’, digno de él” (Lipovetsky, 2007, p. 59).
<b>A5</b>	Peculiaridad de cicloturistas: utópicos; anhelan nuevas formas de vida a las impuestas.	<i>Emancipación</i> “A las contradicciones objetivas de la sociedad productivista se añade hoy la espiral de las contradicciones existenciales” (Lipovetsky, 2006, p. 80).

Fuente: elaboración propia

En la primera declaración de Ángel S. se advirtió la idealización del cicloturismo como un instrumento transformador del estilo de vida, una alternativa que rompe con las formas y convenciones impuestas externamente al individuo en relación con su existencia diaria. Ángel S. concibe la bicicleta y el cicloturismo como vías de acceso a la libertad individual; esto fue palpable en la declaración A3, cuando empleó los términos *liberación*, *ruptura* y *fuerza propia* para manifestar una postura ideológica que coincide con los axiomas proclamados desde los inicios de la modernidad.

La alocución A4 transmitió la idea de que insertarse en ambientes genuinos es una condición inmanente del cicloturismo que permite al individuo aprehender experiencias auténticas, extraídas de la vida cotidiana del lugar visitado, a diferencia de experiencias de viaje prefabricadas por el mercado turístico.

**Cicloturista C2:** Elías G. comenzó a utilizar la bicicleta como medio de transporte urbano en la ciudad de Puebla. Tiempo después de esa inmersión experimentó el deseo de desplazarse más allá de su entorno diario y organizó su primer viaje de cicloturismo hacia el sureste de México con otro amigo ciclista. La ruta original era Puebla – Guatemala, pero menciona que por motivos de tiempo ésta se tuvo que modificar, de manera que se trasladaron en autobús hasta Tuxtla Gutiérrez, Chiapas, y éste fue el punto de salida hasta internarse, después de dos semanas, en la Ciudad de Guatemala. Como parte de una estancia académica en la India, ha realizado cicloturismo en ese país, específicamente en la región del Himalaya (ver cuadro 7).

**Cuadro 7. Análisis de proposiciones E2**

<b>Alocución</b>	<b>Proposición tópica</b>	<b>Concepto y vínculo teórico</b>
<b>A1</b>	Yo le dije a mi amigo: tenemos que cubrir 25 km por hora.	<i>Culto a la eficacia</i> “Por todas partes se pone el acento en la obligación de moverse, dictado por la exigencia de eficacia” (Lipovetsky, 2006, pp. 59-50).
<b>A2</b>	En el camino te encuentras a tus guardianes.	<i>Moda espiritual</i> “Las sabidurías antiguas y espiritualidades están de moda” (Lipovetsky, 2006, p. 86).
<b>A3</b>	Lo importante del viaje es la gente que conoces.	<i>Identidad postradicional</i> “La filiación comunitaria es inseparable de la definición y el examen de la persona (Lipovetsky, 2006, p. 100).
<b>A4</b>	La bicicleta rompe fronteras de género, mentales, geopolíticas, económicas.	<i>Identidad postradicional</i> “Aumenta necesidad de unidad y sentido, seguridad e identidad comunitaria” (Lipovetsky, 2006, p. 99).
<b>A5</b>	También hay cicloturismo superficial.	<i>Sociedad-modas</i> “Los estilos de vida y los gustos se muestran cada vez más dependientes del sistema comercial” (Lipovetsky, 2007, p.11).

Fuente: elaboración propia

Una ambivalencia significativa se observa en el Cuadro 8: si bien el cicloturismo es un fenómeno esencialmente individual, en la alocución A3 se destacó que su importancia radica en las posibilidades de proximidad con el otro en una especie de convivencia colectiva; lo cual coincidió con la alocución A2 del cicloturista C1 (Ángel S.). Elías G. no sólo afirmó que el cicloturismo permite a quien lo practica entrar en contacto con nuevas personas, también se observó en él un deseo de reconocimiento desde el exterior hacia esta práctica.

Por otra parte, la declaración A4 comunicó su concepción del cicloturismo en el sentido de que éste es un mecanismo de disolución de diferencias mentales, geopolíticas, económicas y de género, al tiempo que de integración entre las mismas. Ello concuerda con el pronunciamiento teórico abordado, el cual expresa que frente a la individualización hipermoderna cobra relevancia el deseo de identificación e integración social y comunitaria en ámbitos más allá del local.

**Cicloturista C3:** Al igual que los cicloturistas 1 y 2, Alonso P. comentó que sus inicios en el cicloturismo se remontan al uso de la bicicleta como medio de transporte urbano y enfatizó que la etiquetación social de este vehículo como *sustentable* lo decantó definitivamente hacia su uso. Después de asistir a diversas rodadas urbanas de asociaciones ciclistas en la ciudad de Puebla, decidió realizar cicloturismo de manera individual. Sus desplazamientos han sido hacia Atlixco y Zacatlán, en el estado de Puebla; Xalapa, Veracruz; Cuernavaca y Tepoztlán, en el estado de Morelos, a la Ciudad de México y al Parque Nacional Nevado de Toluca, en el Estado de México (ver Cuadro 8).

**Cuadro 8. Análisis de proposiciones E3**

<b>Alocución</b>	<b>Proposición tópica</b>	<b>Concepto y vínculo teórico</b>
<b>A1</b>	La bicicleta es un estilo de vida.	<i>Estilos de vida</i> “Yo demuestro que existo como individuo único por los objetos de mi universo personal, los signos que combino a mi manera” (Lipovetsky, 2007, p.39).
<b>A2</b>	Un cicloviajero viaja de verdad, conoces mucha cultura, indígenas, etcétera.	<i>Identidad postradicional</i> “Si el ideal era abandonar las tradiciones, ahora recuperan dignidad social” (Lipovetsky, 2006, p. 89).
<b>A3</b>	En el cicloviaje te encuentras contigo... y te sientes bien.	<i>Individualismo</i> “La era que se anuncia instituye un colectivismo basado en la preocupación por afirmarse uno mismo” (Lipovetsky, 2007, p. 111).
<b>A4</b>	La bicicleta te hace autosuficiente, te mueves a donde tú quieras.	<i>Individualismo</i> “El principio de autonomía se ha convertido en regla de orientación legítima de las conductas individuales” (Lipovetsky, 2007, p. 108).
<b>A5</b>	Trabajamos toda nuestra vida, pero no la retroalimentamos con nuevas experiencias y aventuras.	<i>Consumismo experiencial</i> “Crecientes deseos individualistas de tener calidad de vida, inseparable de criterios más cualitativos y sensoriales” (Lipovetsky, 2006, p. 95).
<b>A6</b>	El cicloviaje rompe el esquema del sistema.	<i>Mercantilización</i> “Dinámica técnica y comercial organiza secciones enteras de nuestras sociedades” (Lipovetsky, 2006, p. 104).

Fuente: elaboración propia

De manera textual Alonso P. manifestó que viajar en bicicleta es un estilo de vida, lo que teóricamente responde a la escalada hipermoderna de consumismo experiencial y las identidades *postradicional*. En el mismo sentido de la declaración A3 de la entrevista C1, el entrevistado mencionó que la bicicleta facilita la autosuficiencia, al menos en el aspecto de la

movilidad. Estas proposiciones son asociables al individualismo, pues responden a la postura hipermoderna que coloca al individuo como agente y dueño de sus acciones.

En las declaraciones A2 y A5 se advirtió el interés manifiesto del entrevistado por dar sentido a su existencia personal mediante la obtención de experiencias de vida, como parte de una identidad que el cicloturista asume incompleta. Desde esta óptica, el cicloturismo es una tarea que consiste en consumir una lista personalizada de experiencias imaginadas por el individuo. Cabe entender así que la posibilidad de elegir libre e individualmente un estilo de vida refleja la postura de confeccionarse a la medida de las aspiraciones personales.

**Cicloturistas C4 y C5:** Marisol A. cuenta con una trayectoria amplia en el ciclismo, pues varios miembros de su familia, al igual que ella, lo practican de forma profesional, lo que deviene en una relación de más de una década con el ciclismo y los viajes, aunque bajo una acepción competitiva, dado que éste es su medio de sustento. Hasta el momento de su primer viaje de cicloturismo, diseñado en conjunto con Priscila G., Marisol A. no tenía experiencia en esta práctica.

Por su parte, Priscila G. refiere que su incursión en el uso de la bicicleta se debe a su eficiencia en la relación economía-tiempo de traslado en un contexto urbano complejo como el de la Ciudad de México. A partir de su inquietud por trascender su ámbito geográfico habitual por medio de la bicicleta, Priscila G. y Marisol A. diseñaron una ruta cicloturista que iniciaba en la Ciudad de México y finalizaba en Quintana Roo, transitando por los estados de México, Puebla, Veracruz, Tabasco, Campeche y Yucatán (ver Cuadros 9 y 10).

**Cuadro 9. Análisis de proposiciones E4**

<b>Alocución</b>	<b>Proposición tópica</b>	<b>Concepto y vínculo teórico</b>
<b>A1</b>	Es una forma económica de viajar.	<i>Democratización turística</i> “Si el <i>low cost</i> progresa, es en razón de la democratización del gusto por los viajes” (Lipovetsky, 2007, p. 87).
<b>A2</b>	Este viaje te da una experiencia de vida.	<i>Democratización turística / Consumismo experiencial</i> “Democratización masiva del consumismo experiencial” (Lipovetsky, 2006, p. 93).
<b>A3</b>	Aprendes a conocerte más como persona.	<i>Individualismo</i> “La segunda época de la modernidad es reflexiva, individualista-emocional e identitaria” (Lipovetsky, 2006, p. 96).
<b>A4</b>	La misma sociedad va convirtiendo los lugares en sitios turísticos.	<i>Democratización turística</i> “La especificidad de los estilos de vida de clases se diluye: todos comparten ya los ideales relativos al bienestar, los viajes, las novedades” (Lipovetsky, 2007, p. 108).
<b>A5</b>	Eso me llama la atención: conocer nuestra cultura, los antepasados.	<i>Identidad postradicional</i> “Cuanto más se entregan nuestras sociedades a un funcionamiento concentrado en el presente, más acompañadas están por una vaga memoria de base” (Lipovetsky, 2006, p. 90).

Fuente: elaboración propia

Marisol A. manifestó de forma explícita la relación que ella observa entre la reflexividad individualista y el cicloturismo. Para ella, conocerse a sí misma es un objetivo importante en la vida y forma parte de un proceso que florece dentro del terreno experiencial.

En tanto, el interés manifestado en la declaración A5 por el conocimiento de la cultura y los antepasados reveló una búsqueda de sentido a través del contacto con el legado biocultural, lo cual caracteriza a la sociedad hipermoderna, desmarcada ya del alejamiento de las tradiciones, pero valoradora de éstas mientras se desenvuelve en un contexto moderno. Marisol A.

concibe al cicloturismo como una actividad que articula elementos históricos, experienciales e individuales en función del encuentro consigo mismo.

**Cuadro 10. Análisis de proposiciones E5**

<b>Alocución</b>	<b>Proposición tópica</b>	<b>Concepto y vínculo teórico</b>
<b>A1</b>	Empecé en el cicloturismo por mis ganas de viajar, respirar aire puro y el contacto con la naturaleza.	<i>Hedonismo / Estética</i> “Hay en marcha una nueva sensibilidad que se enfada con las aglomeraciones inhumanas, embotellamientos, contaminación atmosférica y acústica” (Lipovetsky, 2007, p. 210).
<b>A2</b>	Para mí fue un reto personal. Pero dije <i>ahorita es cuándo</i> .	<i>Consumismo experiencial</i> “Consumir con impaciencia, viajar, divertirse, no renunciar a nada: el consumo como promesa de un presente eufórico” (Lipovetsky, 2006, p. 64).
<b>A3</b>	La vida sin cicloturismo es más aburrida. En bici me siento importante.	<i>Consumismo experiencial</i> “Revitalización individual mediante novedades y aventuras” (Lipovetsky, 2006, p. 84).
<b>A4</b>	Con el cicloturismo realmente disfrutas paisaje, ambiente, olores, flores.	<i>Hedonismo / Estética</i> “El hipermoderno busca el placer cada vez más en la variedad, el cambio, el descubrimiento de lugares” (Lipovetsky, 2007, p. 226).
<b>A5</b>	El tiempo pasa rápido, también la edad.	<i>Cronorreflexión</i> “El tiempo falta y se vuelve problemático al imponerse en el centro de nuevos conflictos sociales” (Lipovetsky, 2006, p. 61).
<b>A6</b>	Cada vez hay menos árboles, bosques, selvas, mares y playas limpias.	<i>Crisis civilizatoria</i> “Las inquietudes del porvenir reemplazan a la mística del progreso” (Lipovetsky, 2006, p. 61).

Fuente: elaboración propia

En el discurso de Priscila G. destacaron, sobre todo, proposiciones tópicas orientadas a la búsqueda de experiencias. A ello se suma una resolución implícita de la entrevistada en términos de libertad individual, especialmente en las declaraciones A1 y A2, toda vez que asumió con naturalidad la posibilidad de concretar sus aspiraciones personales de viaje.

En consecuencia, se observó que esa asunción de libertad individual no resulta suficiente a la persona para su satisfacción existencial; por ello se afanó hacia la adquisición de experiencias. En las declaraciones de Priscila G. destacó la protesta filosófica individual contra la no-vivencia y la pasividad del individuo frente al mundo exterior, así como el entusiasmo por el carácter cualitativo y sensorial de las experiencias. Sumergirse en la naturaleza y disfrutarla, con todo lo que ello implica, pues dicha experiencia no está exenta de dificultades, representa para ella un paradigma de vida.

**Cicloturista 6:** Kim D., cicloturista estadounidense, relató que su inicio en el cicloturismo ocurrió cuando vivía en el estado de Montana, Estados Unidos de América, a fines de la década de 1970, debido a la curiosidad que experimentó al conocer a un grupo de cicloturistas que pasaban por dicha entidad al viajar de Alaska a Chile. A partir de ese contacto, Kim D. incursionó en el cicloturismo en diferentes estados de su país natal y Canadá. Posteriormente, su trabajo como docente de inglés le permitió viajar a Suiza, Inglaterra, Kenia, Etiopía, Belice, Guatemala, Ecuador y México, países en los cuales ha realizado cicloturismo de forma independiente (ver cuadro 11).

**Cuadro 11. Análisis de proposiciones E6**

<b>Alocución</b>	<b>Proposición tópica</b>	<b>Concepto y vínculo teórico</b>
<b>A1</b>	Siempre fui atlética y he practicado deporte.	<i>Estética / Hedonismo</i> “La salud es una preocupación omnipresente para una cantidad creciente de individuos” (Lipovetsky, 2006, p. 76).
<b>A2</b>	Hay que salir de la zona de confort.	<i>Consumismo experiencial</i> “En una época de consumo emocional, lo importante ya no es tanto acumular cosas como intensificar el presente” (Lipovetsky, 2007, p. 63).
<b>A3</b>	En la bicicleta eres más accesible.	<i>Consumismo experiencial</i> “La época del hiperconsumo experiencial privilegia un enfoque más cualitativo del tiempo de transporte” (Lipovetsky, 2007, p. 100).
<b>A4</b>	A la mayoría de <i>blancos</i> (anglosajones) no les gusta viajar así, tienen miedo.	<i>Sociedad – moda</i> “Aumentan la sensación de vulnerabilidad, el miedo a la degradación social” (Lipovetsky, 2006, p. 74).
<b>A5</b>	Para mí es más cómodo viajar sola y sin planearlo todo.	<i>Individualismo</i> “El hipermoderno se dedica aún más a organizar su ocio de manera individualizada” (Lipovetsky, 2007, p. 59).

Fuente: elaboración propia

El perfil individual y sociocultural de Kim D. se distingue en varios aspectos de los cinco cicloturistas anteriores: es estadounidense, tiene 61 años y practica el cicloturismo desde hace 40. Sin embargo, es destacable que la esencia de sus declaraciones no desentonara con las de los cicloturistas mexicanos. De la misma manera en que éstos asumieron al cicloturismo, Kim D. sostuvo que ésta es una actividad que obliga al individuo a dejar una cotidianidad cómoda y rutinaria para insertarse en una dinámica de aventuras y vivencias nuevas. Kim D. contrae la individualidad como una condición preferible a la dependencia de planteamientos colectivos, al confesar que viajar en solitario le resulta más cómodo en cuanto a la independencia de decisiones sobre su viaje. Kim D. fundamentó así el sentido del cicloturismo como una vivencia cualitativa, experiencial e individualista.

## 10. DISCUSIÓN

El acercamiento etnográfico con los cicloturistas en el marco de la observación participante arrojó varios elementos destacables en torno al carácter del viaje como expresión de la cosmovisión hipermoderna. Sobresale, en primera instancia, la reflexividad suscitada en relación con el viaje, pues la situación del cicloturista en cuanto que individuo al frente de una larga carretera física propició en él un proceso espontáneo de introspección que inició con los primeros metros de la ruta y progresó a medida que la cuenta kilométrica aumentaba. Por tanto, se caracteriza al cicloturismo como la expresión física de un proceso mental individual en el que el cicloturista desata sus cuestionamientos en relación con la naturaleza cualitativa del ser, factor cardinal de la hipermodernidad.

La convivencia sostenida con los dos cicloturistas entre las ciudades de Puebla y Oaxaca permitió caracterizarlos como individuos que comparten una aspiración e interpretación ontológicas particulares, expresadas en el terreno empírico a través de su disposición para viajar, en cuya concepción la bicicleta es el instrumento ideal para su concreción.

Por otra parte, las diferencias entre ambos cicloturistas en términos de solvencia económica y equipamiento tecnológico son una muestra de la pluralidad de personalidades y condiciones inmersas en el cicloturismo, lo que disuelve cualquier supuesto de univocidad en su perfil. Mientras que el cicloturista 1 (Luis) contaba con alforjas, componentes y refacciones de marcas comerciales reconocidas, dos teléfonos celulares con herramientas avanzadas de localización satelital y suficiencia económica, el cicloturista 2 (Mauricio) se dispuso a la cobertura de la ruta con una mayor austeridad.

De acuerdo con esa observación, al cicloturista contemporáneo lo caracterizan aspectos como la aspiración a la libertad, al placer de viajar, al deseo de superar retos autoimpuestos y a la aprehensión mundológica independientemente de la solvencia económica o el equipamiento tecnológico. Ello obedece a la democratización del deseo y las aspiraciones individualistas, estimuladas en la hipermodernidad.

El acercamiento etnográfico permitió aprehender la experiencia empírica del cicloturismo contemporáneo como una manifestación de la inquietud ontológica del individuo, cuya reflexividad actúa como gestora filosófica del viaje que, en determinado momento personal, lleva al cicloturista al proceso activo de desplazamiento.

Entretanto el discurso de los cicloturistas, cuya semántica fue analizada con base en las entrevistas en profundidad, revela que uno de los significados que éstos otorgan al viaje es el de una experiencia que trasciende la cotidianidad de su existencia individual. Se considera que la interpretación más próxima de las alocuciones de los cicloturistas encaja en la apetencia experiencial de los individuos, señalada teóricamente como uno de los ejes motivacionales del individuo hipermoderno. Como se observa en las alocuciones A5 de la Entrevista 2; A2 de la Entrevista 4; A2 y A3 de la Entrevista 5; y A2 y A3 de la Entrevista 6, el llamado consumismo experiencial fue la asociación teórica – empírica más recurrente.

Después de éste, el concepto con mayor presencia en el discurso empírico de los cicloturistas fue la democratización turística. A través de las distintas alocuciones registradas, sobre todo en la A1 de la Entrevista 1, y en las A1 y A4 de la Entrevista 4, se infiere que la posibilidad de los cicloturistas de emprender viajes bajo estas condiciones es resultado del gradual proceso de democratización turística en la modernidad, más patente aún en su fase contemporánea, la hipermodernidad. Desde un punto de vista objetivo, el empleo de la bicicleta y los recursos tecnológicos (telecomunicaciones, refacciones) que apoyan el proceso activo de viaje, por básicos que éstos sean, representan la aceptación del cicloturista contemporáneo del desarrollo tecnológico que ha sido posible sólo en un contexto de modernización continua y que ha facilitado el acceso a los viajes bajo diferentes modalidades, una de ellas el cicloturismo.

Asimismo, el concepto teórico de individualismo se evidencia empíricamente en la asunción del propio cicloturista sobre su libertad en tanto persona autónoma, ante lo cual manifestó una convicción de poseer un margen de acción de vida cuyos límites son determinados únicamente por él / ella, no por instituciones ajenas como la Iglesia, el Estado, la escuela, los partidos políticos, las culturas de clase o la familia. Ni siquiera la dinámica del mercado neoliberal y las telecomunicaciones, símbolos hipermodernos, ejercen una influencia sobre el cicloturista, toda vez que esta modalidad de viaje no es promovida desde tales plataformas.

Por el contrario, el cicloturista contemporáneo, al igual que los primeros ideólogos modernos, subraya la necesidad ontológica de que el individuo rompa con la tradición, en este caso representada por el viaje turístico convencional (comercializado) y lleve así el concepto de libertad a un terreno empírico, tangible, a través del cicloturismo.

La identidad *postradicional* es otro de los conceptos que tuvieron más resonancia a partir del análisis semántico de las entrevistas, lo cual se aprecia en las alocuciones A4 de la Entrevista 1; A3 y A4 de la Entrevista 2; A2 de la Entrevista E3 y A5 de la Entrevista 4. Su aspecto teórico alude a la resignificación de identidades por parte del individuo contemporáneo, quien manifiesta un interés por la tradicionalidad y autenticidad de las culturas, etnias, cosmovisiones, religiones y constructos ajenos a la modernidad eurocéntrica.

Si bien es cierto que en un mundo hipermoderno el acceso a ellos está previamente filtrado por el capitalismo, el cicloturista contemporáneo plantea mediante su viaje un acceso genuino a la tradición y la otredad contenidos en su trazo, libre de intermediarios capitalistas que cosifiquen su realidad ontológica hasta reducirla a un escenario de comercialización turística. En la teoría se le llama identidad *postradicional* debido a que en el contexto civilizatorio actual las identidades ya no conservan su forma y fondo originales, al estar sujetos a una permanente interacción con la globalización y el discurrir natural del tiempo.

De manera particular se registraron otros elementos empíricos que se ajustan a lo manifestado en el terreno teórico, tales como *estética / hedonismo*, *culto a la eficacia* o *sociedad–moda*. Los dos primeros obedecen a una necesidad ontológica del cicloturista contemporáneo de aprehensión de la belleza en sus más diversas formas, desde la paisajística hasta la emocional. Así lo expresa la teoría y el viaje en bicicleta es una de ellas, según la concepción específica del cicloturista. El *culto a la eficacia*, por su parte, obedece a la extrapolación de la dinámica de productividad y competitividad del mercado laboral capitalista hacia otros planos de la vida, lo cual se hizo patente en la alocución A1 de la Entrevista 2.

Con relación al concepto de *sociedad–moda*, en las alocuciones A4 de la Entrevista 6 y A5 de la Entrevista 2 se declaró la advertencia de que el cicloturismo también está expuesto a la mercantilización y banalización; en otro sentido se expresó que la actual *sociedad–moda* hipermoderna soslaya al cicloturismo debido a que no es una moda generalizada entre turistas tradicionales, concretamente los *turistas blancos*, refiriéndose a individuos anglosajones provenientes de contextos socioculturales en los que la mercantilización y comercialización de las ofertas y expresiones turísticas en general tienen una presencia habitual y más intensa aún que en países como México.

Cabe destacar, por último, el concepto teórico de *cronorreflexión*. Como su nombre sugiere, éste hace referencia a la meditación individual sobre el paso del tiempo y su finitud en cuanto

que existencia física. Aunque el concepto de *cronorreflexión* sólo se identificó de forma textual en la alocución A5 de la Entrevista 5, su presencia es innegable en el balance general de las reflexiones del cicloturista contemporáneo, quien manifestó nítidamente en el viaje su interpretación ontológica de la idoneidad operativa con respecto a la gestión del tiempo de vida. Una de las características más abordadas de la hipermodernidad es la aceleración del tiempo, los ritmos y trayectorias de vida, las exigencias y extrañamientos a optimizar la existencia personal para producir más con menos, ser útil al sistema, llegar a ser alguien en el tiempo de vida dado y hacerlo rendir. No fue una declaración explícitamente hecha por los cicloturistas, pero en definitiva, con un margen de profundidad hermenéutica, fue posible avizorarla entre líneas. Detrás de aquel individuo que se afana a la concreción de un desplazamiento físico en bicicleta, existe una meditación detenida y una respectiva resolución acerca de qué hacer con el recurso finito del tiempo individual. En tanto se desplaza, el cicloturista contemporáneo constata que existe.

## CONSIDERACIONES FINALES

Como preámbulo a las reflexiones finales de la investigación es necesario aclarar que éstas se desprenden de un trabajo documental y de campo centrado en la relación teórico – empírica entre la hipermodernidad y el cicloturismo contemporáneo, pero pensado siempre, como la función misma de la reflexión ontológica, en la aprehensión filosófica de una totalidad turística que comunica, a su vez, esencias e improntas de la realidad del hombre contemporáneo en su conjunto.

Las consideraciones finales de esta investigación retoman los hallazgos de los vínculos entre hipermodernidad y cicloturismo contemporáneo en casos evidentemente individuales y los replantean como representaciones extrapolables a otras expresiones turísticas actuales. No se debe perder de vista que la hipermoderna es una sociedad paradójica, caracterizada por su individualización, al mismo tiempo que por la masificación de las aspiraciones de consumo, bienestar y felicidad de las personas.

Por las características propias de la hipermodernidad, el autor de la investigación considera que gran parte de los hallazgos de la misma son válidos para la comprensión de fenómenos diferentes al cicloturismo e incluso reproducibles en la cotidianidad no turística de la sociedad, irrecusablemente conformada por individuos. Desde ese punto de vista, las consideraciones expuestas entienden los hallazgos individuales del cicloturismo como ilustración de un microuniverso que reproduce los rasgos esenciales de la hipermodernidad en universos más generales.

Diariamente, mientras exige a la humanidad rendimientos cuantitativos infatigables, la hipermodernidad proyecta al individuo un mundo multicolor escenificado para su consumo turístico. Así, éste se ha consolidado como una actividad demandada a nivel global por simbolizar la pausa anhelada, efímero contrapeso a una lógica esclavizadora del individuo que, calculadamente, gestiona el mercado neoliberal. A propósito de ello, algunos teóricos del turismo acuñaron el término *homo turisticus* para designar una de las condiciones actuales de las motivaciones ontológicas del hombre contemporáneo, fenómeno durante el cual el individuo es reducido a la categoría de consumidor.

La hipermodernidad vende y la sociedad compra, pero también testimonia la subversión reflexiva de las personas que pujan por una rehumanización de la existencia, visible en la demanda de conceptos actuales como *bienestar*, *calidad de vida*, tiempo para uno mismo,

contacto con la naturaleza o deseo de autosuficiencia. Por ello, el cicloturismo representa en el contexto hipermoderno el cambio de paradigma al turismo tradicional, y aun al llamado alternativo, que insta a los individuos a buscar su sentido dentro de un marco más auténtico, a un ritmo mecánico y filosófico más apegado a la escala humana.

Por medio de la democratización del turismo y sus medios para practicarlo, la hipermodernidad propone nuevos grados de expresión de sus valores ideológicos, armonizados con el afán del llamado *homo turisticus* contemporáneo. Al mismo tiempo, el cicloturismo constituye un instrumento compatible con necesidades inaplazables de la época, tales como la mitigación del impacto ambiental por el ejercicio de modelos masivos de turismo, que generaliza la depredación de los destinos.

El individuo hipermoderno es contemporáneo de una época en que el turismo se democratiza socialmente. Se diversifican no sólo los destinos, puestos en oferta en una dinámica de mercantilización de la experiencia turística, sino también los métodos de viaje, con nuevos canales para ejercer turismo en plataformas emprendidas por los propios individuos, en una clara tendencia de emancipación del control institucional de los intercambios sociales, ejemplificados en este caso a través del turismo.

En un sentido práctico, el cicloturismo es una actividad turística que se vale de recursos tecnológicos, económicos y servicios que operan en las condiciones propias de la hipermodernidad: desde bicicletas compuestas con preferencia por ciertas marcas hasta localizadores satelitales, teléfonos celulares, cámaras de video de última generación y tarjetas bancarias. Sería un error pensar que el cicloturista es una persona aislada del modelo socioeconómico imperante, pero en el momento en que concibe y emprende su viaje encauza el rompimiento emancipador de la faz consumista de la hipermodernidad para buscar el momento de pausa existencial y salida a la carrera globalizada de la competitividad y el productivismo, característica también de esta etapa moderna.

A través de la propia individualidad hipermoderna, el cicloturista tiende ante sí un puente para integrarse a la colectividad a lo largo de la ruta y cada vez más a medida que se interna en ella, provocando que la glorificación contemporánea de las marcas, los productos y la solvencia económica se neutralice con el progresivo kilometraje de la carretera.

Es en ese sentido que el cicloturismo, al margen de ser una actividad turística, representa una alternativa al turismo como fenómeno únicamente de consumo y al mismo tiempo una

oportunidad de vincularse genuinamente con la otredad e identificarse con ella en el discurrir del viaje. Hoy, que el turismo *alternativo* es seducido por las lógicas de explotación y acumulación del mercado turístico neoliberal y se presenta como una nueva cara del turismo de masas, el cicloturismo representa una ruptura con dichas lógicas a la vez que una propuesta para contrarrestarlas y buscar el sentido interno del individuo, columbrado en el proceso del desplazamiento físico, al estimular la reflexividad individual y poner de manifiesto las implicaciones filosóficas del viaje.

Si el turismo, en general, se reconoce actualmente como una manifestación vívida de la admiración ontológica de los individuos por el escenario terrenal global, el cicloturismo es una oportunidad suplementaria para enaltecer paradigmas contemporáneos tales como sustentabilidad, autogestión, libertad y emancipación ante un orden civilizatorio que requiere de los individuos una permanente resistencia a la banalización de la vida y la experiencia materialista de viaje.

El sentido del cicloturismo contemporáneo consiste en motivar al individuo a que ilustre su existencia con otros modos de vida, emancipados del modelo eurocéntrico de modernidad que ha conducido al estadio actual de la civilización. En una época que ha posibilitado el turismo para millones de personas, es importante aprovechar esa circunstancia para dotar al cicloturismo de una causa que complemente el aporte, loable en sí mismo, de la bicicleta.

Mientras la aceleración de la vida, con su consumismo material hipermoderno, se socializa en razón de cristalizar una plenitud individual accesorio, el cicloturismo contemporáneo es hipermoderno porque evidencia la apuesta del individuo por romper con los paradigmas neoliberales del turismo motorizado y del desplazamiento como mero acto de transición hacia el destino, así como por la receptividad al discurso socialmente generalizado de renovación constante del ser. El cicloturista se decanta por escribir el guión de su propia vida y fabricar, mediante un trazo autoconstruido y sustentable, su presente y su futuro. En esta etapa decisiva de la Edad Moderna, es el momento idóneo para apostar por el cicloturismo como alternativa al modelo ambientalmente lesivo del viaje a motor. Siempre afable, la bicicleta aguarda al individuo para coproducir con él su propia búsqueda ontológica.

## BIBLIOGRAFÍA

Alff, D. (2011). *The History of bicycle touring*. Recuperado el 9 de septiembre de 2015 de <http://bicycletouringpro.com/blog/history-of-bicycle-touring/>

Álvarez Sousa, A. (2010). *El consumo turístico en la hipermodernidad*, ponencia presentada en el X Congreso de la Federación Española de Sociología (FES). Pamplona, Universidad Pública de Navarra, 1(2).

Amar, G. (2010). *Homo mobilis: le nouvel âge de la mobilité: éloge de la reliance*. FYP Ediciones.

Amirou, R. (1995). *Imaginaire touristique et sociabilités du voyage*. Francia: Chomedey.

Anderson, P. (2000). *Los orígenes de la posmodernidad*. Barcelona: Anagrama.

Araújo Vila, N. (2015). De la economía de experiencias al turismo experiencial. Las series de ficción como creadoras de experiencias e inductoras a la visita de destinos turísticos. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 13(4).

Aravena, M., & Micheli, B. (2006). *Investigación educativa*. Ecuador: Afefce.

Arjona, J. M., Iglesias, A. H., & Ballester, M. (2009). Vías verdes: caminos por explorar. *Cuadernos de pedagogía*, (387), 38-40.

Ávila, R. C. (2003). *Tiempos modernos: mitos y manías de la modernidad*. Editorial Club Universitario.

Banco Mundial. (2016). *Turismo internacional, número de arribos*. Recuperado el 25 de noviembre de <http://datos.bancomundial.org/indicador/ST.INT.ARVL>

Bañuelos, D., Hernández, M. D. L. (2017). Sustentabilidad y autogestión viajan en bicicleta. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*. Recuperado de: <http://www.eumed.net/rev/caribe/2017/09/sustentabilidad-autogestion.html>

Baudrillard, J. (1994). *Simulacra and simulation*. University of Michigan Press.

Baudrillard, J. (1987). Modernity. *Theory*, 11(3), 63-72.

- Bauman, Z. (2013a). *Postmodernity and its Discontents*. John Wiley & Sons.
- Bauman, Z. (2013b). *Liquid modernity*. John Wiley & Sons.
- Bauman, Z. (2003). *Intimations of postmodernity*. London: Routledge.
- Bauman, Z. (1996). From pilgrim to tourist—or a short history of identity. *Questions of cultural identity*, 18-36.
- Beck, U. (1992). *Risk society: Towards a new modernity* (Vol. 17). Sage.
- Beltrami, M. (2010). *Ocio y viajes en la historia: antigüedad y medioevo*. Edición electrónica gratuita.
- Berger, H., Denk, M., Dittenbach, M., Merkl, D., & Pesenhofer, A. (2007). Quo Vadis Homo Turisticus? Towards a picture-based tourist profiler. *Information and Communication Technologies in Tourism 2007*, 87-96.
- Bernstein, R. J. (1992). *The new constellation: The ethical-political horizons of modernity/postmodernity*. MIT Press.
- Bigné, E., Gnoth, J., & Andreu, L. (2008). Advanced topics in tourism market segmentation. *Tourism Management: Analysis, Behavior and Strategy*, CAB International, 151-174.
- Bochenski, I. M. (2002). *La filosofía actual*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Bouza Álvarez, F. J. (1989). Prólogo. En *La cultura del Renacimiento en Italia* (Vol. 106). Ediciones AKAL.
- Boyer, M. (2012). El turismo en Europa, de la Edad Moderna al siglo XX. *Historia contemporánea*, (25).
- Brundtland, G. H. (1987). *Informe Brundtland*. Editorial: OMS Washington.
- Burckhardt, J. (2004). *La cultura del Renacimiento en Italia* (Vol. 106). Ediciones AKAL.
- Bussière, Y. D., Torres, A. I. E., Collomb, J. L., Setec, P., Ravalet, E., & Certu, L. (2010). Transporte no-motorizado, reducción de gases de efecto invernadero e impacto económico

sobre el turismo: el caso de Puebla, México<sup>1</sup>. En *XVI Congreso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*.

Byrne, D. (2011). *Diarios de bicicleta*. Barcelona: Random House.

Campbell, C. (2006). Eu compro, logo sei que existo: as bases metafísicas do consumo moderno. *Cultura, consumo e identidade*. Rio de Janeiro: FGV, 47-64.

Canestrini, D. (2016). Evolución del Homo turisticus. *Revista CIDOB d'afers internacionals*, (113), 149-159.

Canestrini, D. (2009). *No disparen contra el turista: un análisis del turismo como colonización*. Barcelona: Edicions Bellaterra.

Carbajal, M., & Carbajal, Y. (2014). El sector automotriz en el Mundo y en México. Una revisión a los datos de producción y ventas, 2013 – junio de 2014. *Quantitativa. Revista de Economía*. 7(3), 20 – 25.

Carlón, M. (s.f.). *El regreso de la bicicleta en la escena contemporánea: masa crítica y políticas gubernamentales en la era de fin hegemónico del transporte público*. Disertación doctoral. Universidad de Buenos Aires.

Carmichael, C., & Burke, E. (1997). *Bicicleta. Salud y ejercicio* (Vol. 1). Editorial Paidotribo.

Chandler, A. (1999). *The visible hand: the managerial revolution in American business*. Cambridge and London: Harvard University Press.

Chesterton, G. K. (2002). *El club de los negocios raros*. España: Valdemar.

Chronis, A. J. (2016). *Backpacking Tourism: Identity Formation and the Commodification of Experience* (Doctoral dissertation, Kalamazoo, Mich.: Kalamazoo College).

Clanchy, M. T. (1983). *Looking back from the invention of printing*. Library of Congress.

Cohen, E. (2005). Principales tendencias en el turismo contemporáneo. *Política y sociedad*, 42(1), 11-24.

Dachary, A. C., & Arnaiz Burne, S. M. (2002). *Globalización, turismo y sustentabilidad*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de la Costa, Campus Puerto Vallarta.

De Beaugrande, R. (2000). La saga del análisis del discurso. En *El discurso como estructura y proceso*. Barcelona: Gedisa, p. 70.

De Escalona, F. M. (2014). La epistemología y el turismo. *Anuario Turismo Y Sociedad*, 15, 187-203.

De Mendivil, J. O. (1976). La paradoja turística: Trasfondo de un concepto. *Estudios turísticos*, (51), 141-146.

Descartes, R. (2012). *Discurso del método*. España: Gredos.

Díaz de Atauri, J. (2008). La incorporación al léxico de las voces bicicleta y ciclismo y el grupo de palabras que traen consigo (ensayo de un corpus modular). *Cuadernos del Instituto Historia de la Lengua*, 1, 45-61.

Di Croce S. & Ferretty, E. (2011). *Cicloturismo: un abordaje desde el concepto estrategia de viaje*. 9º Congreso Argentino y 4º Latinoamericano de Educación Física y Ciencias. Recuperado el 27 de noviembre de 2015 de

<http://congresoeducacionfisica.fahce.unlp.edu.ar/9o-ca-y-4o-la-efyc/m50%20-%20Di%20Croce%20Garay%20y%20Ferretty%20-%20Cicloturismo%20un%20abordaje%20desde%20el%20concepto%20estrategia%20de%20viaje>

Dussel, E. (1993). Europa, modernidad y eurocentrismo. *Revista de Cultura Teológica*. (4), 69-81.

Ecological Tourism in Europe & United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization. (2007). *Sustainable Tourism Management Planning in Biosphere Reserves*. En K. Gebhard, M. Meyer & S. Roth.

Eijgelaar, E., Thaper, C., & Peeters, P. (2010). Antarctic cruise tourism: the paradoxes of ambassadorship, “last chance tourism” and greenhouse gas emissions. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(3), 337-354.

Elisségaray, P. (2009). Uso de la bicicleta en la región metropolitana: Diagnóstico, perspectivas y desafíos. Tesis de Maestría. Universidad de Chile, 2009. 226 pp.

Engels, F. (1959). *Del socialismo utópico al socialismo científico* (Vol. 2). NoBooks Editorial.

Faulks, P., Ritchie, B., Brown, G., & Beeton, S. (2008). *Cycle tourism and South Australia destination marketing*. CRC Sustainable Tourism.

Faulks, P., Ritchie, B., & Dodd, J. (2008). Bicycle tourism as an opportunity for re-creation and restoration? Investigating the motivations of bike ride participants. In *New Zealand Tourism and Hospitality Research Conference, Hanmer Springs, New Zealand*.

Federación Española de Municipios y Provincias. (2009). *Modelos de Gestión Turística Local FEMP*. [PDF].

Fernández, M. J. (1998), “El hombre y el viaje. Hacia una reflexión ontológica del turismo”, *Ciencia y Mar*, Vol. II, Núm. 5: 45-49.

Fernández Editores. (1995). *Las décadas del siglo XX. 1970's. Revoluciones políticas y tecnológicas*. México: Comarketing.

Foster, H. (2008). *La posmodernidad*. Barcelona: Kairós.

Fourastié, J. (1974). En *Ocio y turismo*. Biblioteca Salvat de Grandes Temas. Barcelona: Salvat Editores.

Galeano, E. (2004). *Las venas abiertas de América Latina*. México: Siglo XXI editores.

Gartner, A. (2011). Estudio sobre tasa de motorización. Relaciones y determinantes (pp. 1-22, Rep.). Avellaneda, Buenos Aires: Centro Tecnológico de Transporte, Tránsito y Seguridad Vial. Recuperado de <http://c3t.fra.utn.edu.ar/wp-content/uploads/2012/05/Estudio-sobre-tasa-de-motorizacion.pdf>

Giddens, A. (1997). *Modernidad e identidad del yo. El yo y la sociedad en la época contemporánea*. Barcelona: Península.

Gilabert Zarco, J. (2015). Cicloturismo en la provincia de Alicante: análisis de la demanda y de los recursos sociales y territoriales. Tesis de Licenciatura. Universidad de Alicante. 93 p.

Gilovich, T., Kumar, A., & Jampol, L. (2015). A wonderful life: Experiential consumption and the pursuit of happiness. *Journal of Consumer Psychology*, 25(1), 152-165.

Gómez Encinas, L. (2012). El modelo de los tipos ideales para la representación del 'homo turisticus'. *Revista Prisma Social*, (9).

Google Maps. (2017). *Directions Puebla – Oaxaca*. Recuperado el 7 de agosto de <https://www.google.com.mx/maps/dir/Puebla/Oaxaca/@18.048866,-98.5812204,8z/data=!3m1!4b1!4m14!4m13!1m5!1m1!1s0x85cfc0bd5ebc7a3b:0x48a6461de494ad95!2m2!1d-98.2061996!2d19.0412967!1m5!1m1!1s0x85c0d84f3a0e5c51:0x44c60c433dd90bc9!2m2!1d-96.7132304!2d17.0542297!3e1>

Google Street View. (2017). Carretera federal Puebla – Tehuacán. Street View, October 2015. Recuperado el 7 de agosto [https://www.google.com.mx/maps/@18.7756697,-97.4861772,3a,75y,194.39h,89.53t/data=!3m6!1e1!3m4!1s0FATs4UafOO\\_xKQlDEq8VQ!2e0!7i13312!8i6656?hl=en](https://www.google.com.mx/maps/@18.7756697,-97.4861772,3a,75y,194.39h,89.53t/data=!3m6!1e1!3m4!1s0FATs4UafOO_xKQlDEq8VQ!2e0!7i13312!8i6656?hl=en)

Gordon, B. M. (2012). El turismo de masas: un concepto problemático en la historia del siglo XX. *Historia contemporánea*, (25).

Guber, R. (2011). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Argentina: Siglo XXI Editores.

Guiraud, P. (1983). *La semántica*. México: Fondo de Cultura Económica.

Habermas, J. (2008a). *El discurso filosófico de la modernidad* (Vol. 3035). Katz Editores.

Habermas, J. (2008b). La modernidad, un proyecto incompleto. En *La posmodernidad* (pp. 19-36). Barcelona: Kairós.

Hall, C. M., & Saarinen, J. (2010). Last chance to see? Future issues for polar tourism and change. *Tourism and change in polar regions: Climate, environments and experiences*, 301-310.

Hannig, C. (2001). *Abenteur Mexico. Mit dem Fahrrad von Baja California nach Mexico City*. Alemania: Sierra.

- Haro-García, L., Sánchez-Román, R. F., Juárez-Pérez, C. A., & Larios-Díaz, E. (2007). Justificaciones médicas de la jornada laboral máxima de ocho horas. *Revista Médica Instituto Mexicano del Seguro Social*, 45(2), 191-7.
- Heidegger, M. (2010). Serenidad. *Revista Colombiana de Psicología*, (3), 22-28.
- Heidegger, M. ([1927] 1997). *Ser y tiempo*. Santiago de Chile: Editorial Universitaria.
- Hidrobo, S. C., & Estrella, N. B. (2012). Estudio de factibilidad para la creación de una empresa que ofrezca cicloturismo alrededor de los principales atractivos naturaleza de San Miguel de los Bancos, Tesis de Licenciatura (Grado en Ingeniería Comercial). Quito, Ecuador. Universidad Politécnica Salesiana Sede Quito. 270 p.
- Hiernaux, N., D. (2011). *Identidades cosmopolitas en las sociedades posmodernas. Seminario Diversidad y Multiculturalidad en las Grandes Ciudades. ¿Identidades o ciudadanías?* Centro de Investigaciones Interdisciplinarias en Ciencias y Humanidades. Universidad Nacional Autónoma de México.
- Houellebecq, M. (2002). *Plataforma*. Barcelona: Anagrama.
- Jameson, F. (1985). Postmodernism and consumer society. *Postmodern culture*, 111-25.
- Jaspers, K. (1990). *La filosofía*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Kristeller, P. O. (2013). *Ocho filósofos del Renacimiento*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Lamont, M. (2009). Reinventing the Wheel: A Definitional Discussion of Bicycle Tourism, *Journal of Sport & Tourism*, 14:1, 5-23
- Lane, B. (2011). Sustainable rural tourism strategies: A tool for development and conservation. *Revista Interamericana De Ambiente Y Turismo*, 1(1), 12-18. Recuperado el 29 de marzo de 2016, de <http://riat.atalca.cl/index.php/test/article/view/7/pdf>
- Lanuzza Fanlo, A. (2014). El cicloturismo como producto turístico innovador en la provincia de Huesca, Tesis de Licenciatura (Grado en Administración y Dirección de Empresas). Zaragoza, España. Universidad Zaragoza. Facultad de Empresa y Gestión Pública. 51 p.

- Lawson, C., Latsis, J. S., & Martins, N. (Eds.). (2013). *Contributions to social ontology*. Routledge.
- Leff, E. (2012). Pensamiento ambiental latinoamericano: patrimonio de un saber para la sustentabilidad. *Environmental Ethics*, 34 (Supplement), 97-112.
- Leff, E. (2010). Imaginarios sociales y sustentabilidad. *Cultura y representaciones sociales*, 5(9), 42-121.
- Leff, E. (2008). *Discursos sustentables*. México: Siglo XXI.
- Leff, E. (2004). *Racionalidad ambiental. La reapropiación social de la naturaleza*. México: Siglo XXI.
- Lemelin, H., Dawson, J., Stewart, E. J., Maher, P., & Lueck, M. (2010). Last-chance tourism: The boom, doom, and gloom of visiting vanishing destinations. *Current Issues in Tourism*, 13(5), 477-493.
- Lipovetsky, G. (2016). *De la ligereza*. Barcelona: Anagrama.
- Lipovetsky, G. (2007). *La felicidad paradójica. Ensayos sobre la sociedad de hiperconsumo*. Barcelona: Anagrama.
- Lipovetsky, G. (2006). *Los tiempos hipermodernos*. Barcelona: Anagrama.
- Lipovetsky, G. (1994). *El crepúsculo del deber. La ética indolora de los nuevos tiempos democráticos*. Barcelona: Anagrama.
- Lipovetsky, G. (1986). *La era del vacío. Ensayos sobre el individualismo contemporáneo*. Barcelona: Anagrama.
- Lyotard, J. F. (1987). *La condición postmoderna: informe sobre el saber*. Madrid: Cátedra.
- Lumsdon, L. (2000). *Transport and tourism: Cycle Tourism. A model for sustainable development?* Journal of sustainable tourism. Vol 8. No. 5. UK: Manchester Metropolitan University.
- Malet, A. & Isaac, J. (1973). *Los tiempos modernos*. México: Editora Nacional.
- Marx, K. ([1844] 2012). *Manuscritos filosóficos*. España: Gredos.

Masri de Achar, S. & Robles Ponce, L. M. (1997). *La industria turística: hacia la sustentabilidad*. México: Diana Editorial Mexicana.

Mató i Palos, E., & Troyano, X. (2014). *El impacto económico del cicloturismo en Europa* Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía. [PDF].

México. Asociación Mexicana de la Industria Automotriz. (2017). *Ventas al público*. Recuperado de: <http://www.amia.com.mx/ventas.html> y <http://www.amia.com.mx/prodtot.html>

México. Consejo Nacional de Población. (2017). *Delimitación de las Zonas Metropolitanas de México 2010*. Recuperado el 7 de agosto de [http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Zonas\\_metropolitanas\\_2010](http://www.conapo.gob.mx/en/CONAPO/Zonas_metropolitanas_2010)

México, Instituto Federal de Telecomunicaciones. (2016). *Primer Informe Trimestral Estadístico 2016*. (pp. 1-76). Ciudad de México. [PDF]. Recuperado de: <http://www.ift.org.mx/sites/default/files/contenidogeneral/estadisticas/1ite16-vf-acc.pdf>

México, Proméxico, Unidad de Inteligencia de Negocios. (2014). *La Industria de Electrodomésticos en México* (pp. 1-39). Ciudad de México: Secretaría de Economía. [PDF]. Recuperado de: <http://www.promexico.mx/documentos/diagnosticos-sectoriales/electrodomesticos.pdf>

México, Secretaría de Medio Ambiente, Recursos Naturales y Pesca, Instituto Nacional de Ecología. (2000). *Medio Ambiente y Turismo. Logros y retos para el desarrollo sustentable 1995-2000* (pp. 1-53). Ciudad de México. [PDF]. Recuperado de <http://www.inecc.gob.mx/descargas/publicaciones/250.pdf>

Miranda-Moreno, L., Nosal, T., Schneider, R., & Proulx, F. (2013). Classification of bicycle traffic patterns in five North American Cities. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, (2339), 68-79.

Mowforth, M., & Munt, I. (2015). *Tourism and sustainability: Development, globalisation and new tourism in the third world*. Routledge.

Nechar, M. C. (2007). La investigación y epistemología del turismo: aportes y retos. *Revista Hospitalidade*, 4(2), 79-95.

Norcliffe, G. (2001). *The ride to modernity: The bicycle in Canada, 1869-1900*. Canada: University of Toronto Press.

Olaya-García, B., Parma-Valenzuela, G. A., & Salinas-López, J. A. (2013). La bicicleta como transporte sostenible en México. En *Congreso Internacional de Construcción Sostenible y Soluciones Ecoeficientes (1º. 2013. Sevilla)*. Universidad de Sevilla, Departamento de Construcciones Arquitectónicas I.

Osorio García, M. (2010). Turismo masivo y alternativo. Distinciones de la sociedad moderna/posmoderna. *Convergencia*, 17(52), 235-260.

Oswald Spring, Ú. (1999). *Fuenteovejuna o caos ecológico*. Cuernavaca: Universidad Nacional Autónoma de México, Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias.

Owens, C. (2008). El discurso de los otros: Las feministas y el posmodernismo. En *La posmodernidad* (pp. 93-124). Barcelona: Kairós.

Palacios, E. M. G., Galbarte, J. C. G., Cerezo, J. A. L., Luján, J. L., Gordillo, M. M., Osorio, C., & Valdés, C. (2005). *Ciencia, tecnología y sociedad: una aproximación conceptual*. Organización de Estados Iberoamericanos (OEI).

Palacios, J. C. (2004). Desarrollo tecnológico en la primera revolución industrial. *Norba. Revista de historia*, (17), 93-109.

Panosso Netto, A. (2007). Filosofía del turismo: Una propuesta epistemológica. *Estudios y perspectivas en turismo*, 16(4), 389-402.

Pardo, N. G. (2007). *Cómo hacer análisis crítico del discurso. Una perspectiva latinoamericana*. 2a (No. 2). Universidad Nacional de Colombia. Instituto de Estudios en Comunicación y Cultura (IECO).

Pereira, A. L., & Félix, M. J. (2002). Siglo XXI: nuevos valores, nuevas profesiones. Una perspectiva del ocio deportivo en la naturaleza integrado en el turismo. *Revista Digital. Número 50*.

Perusquía, G. A. Z. (2011). El deporte en la Ciudad de México (1896-1911). *Históricas: boletín del Instituto de Investigaciones Históricas, Universidad Nacional Autónoma de México*, (91), 2-19.

- Pierri, N. (2005). Historia del concepto de desarrollo sustentable. *¿Sustentabilidad? Desacuerdos sobre el desarrollo sustentable*, 27-79.
- Quiroga, M. F., & García, G. P. (2014). Cicloturismo en Buenos Aires. Otra forma de descubrir la ciudad. Universidad de Palermo.
- Ramos, A. M. (2013). *Las ecobicis en la ciudad de México: hacia un nuevo segmento del mercado turístico*1. Congreso de Investigación Turística Aplicada. Morelia, Michoacán.
- Ratto, A. (2015). *Voltaire. La importancia del diálogo, la tolerancia y la libertad del pensamiento*. España: RBA Contenidos Editoriales y Audiovisuales.
- Riechmann, J. (2012). *El socialismo puede llegar sólo en bicicleta*. España: Los Libros de la Catarata.
- Ritchie, B. W. (1998). Bicycle tourism in the South Island of New Zealand: Planning and management issues. *Tourism Management*, 19(6), 567-582.
- Ríos, R.A., Taddia, A. P., Pardo, C. F., & Lleras, N. (2015). Ciclo-inclusión en América Latina y el Caribe: Guía para impulsar el uso de la bicicleta. Banco Interamericano de Desarrollo.
- Rodríguez, B. M. L., Ferrando, M. G., & Sousa, A. Á. (2009). *Sociología del ocio y del turismo: tipos, planificación y desarrollo*. Universidad de Granada.
- Rodríguez, R. (2005). Gestión Local de Turismo. En *Gestión de Destinos Turísticos* (pp. 34-46). La Habana.
- Rodríguez-López, C., & Faraldo, J. M. (2014). *Introducción a la historia del turismo*. España: Alianza Editorial.
- Roselló, J. & Sáenz, Ó. (2010). La influencia de la actividad turística sobre la contaminación atmosférica: El caso de Mallorca. *Cuadernos de Turismo*, (25), 147-163.
- Salom, F. X. B. (2010). *Les màquines del renaixement*. Universidad Politécnica de Catalunya.
- Sanabria, J. R. (2003). *Introducción a la filosofía*. México: Porrúa.

Santander, P. (2011). *Por qué y cómo hacer análisis del discurso. Escuela de Periodismo*. Pontificia Universidad Católica de Valparaíso. Chile.

Sartori, G. (2016). *Homo videns. La sociedad teledirigida*. México: Random House Grupo Editorial.

Sayago, S. (2014). El análisis del discurso como técnica de investigación cualitativa y cuantitativa en las ciencias sociales. *Cinta de moebio*, (49), 1-10.

Scholz, G. (2015). Concepto de cicloturismo en Friedrichshafen, Alemania y Segovia, Tesis de Licenciatura (Grado en Turismo). Segovia, España. Universidad de Valladolid. Facultad de Ciencias Sociales, Jurídicas y de la Comunicación. 61 p.

Schopenhauer, A. ([1851] 2009). *La sabiduría de la vida*. México: Porrúa.

Schopenhauer, A. ([1819] 2010). *El mundo como voluntad y representación*. España: Gredos.

Schröder, T. & Hermann, H. (2010). *Fahrrad Weltführer*. Alemania: Reise-Know-How.

Serrano Perdomo, J. A., Calderón Maya, J.R. & Jiménez Sánchez, P. L. (2015). Propuesta de una red de ciclovías para el uso del transporte urbano sostenible no motorizado: Póligono Universitario Ciclista en la ciudad de Toluca. Tesis de Licenciatura (Grado en Planeación Territorial). Toluca, México. Universidad Autónoma del Estado de México. Facultad de Planeación Urbana y Regional. 218 p.

Simonsen, P. & Jorgensen, B. (1998). Cycling tourism. An economic and environmental sustainable form of tourism? Unit of tourism research at Research Centre of Bornholm.

Taibo II, P. I. (2007). *Ernesto Guevara, también conocido como el Che*. México: Editorial Planeta Mexicana.

Taibo II, P. I. (2005). *La bicicleta de Leonardo*. Ciudad de México: Editorial Planeta Mexicana.

Tagore, R. (1924). *La luna nueva. Nacionalismo. Personalidad. Sadhana*. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Taylor, S. J., & Bogdan, R. (2008). *La entrevista en profundidad. Métodos Cualitativos Aplicados 2*. España: Editorial Paidós.

- Theilmann, J. M. (1987). Medieval pilgrims and the origins of tourism. *The Journal of Popular Culture*, 20(4), 93-102.
- Toledo, V. M., & Barrera-Bassols, N. (2008). *La memoria biocultural: la importancia ecológica de las sabidurías tradicionales* (Vol. 3). Icaria Editorial.
- Toledo, V. M., & Ortiz-Espejel, B. (2014). *México, regiones que caminan hacia la sustentabilidad*. Puebla: Universidad Iberoamericana.
- Toffler, A. (1980). *La tercera ola*. Barcelona: Plaza & Janés.
- Towner, J. (1985). The grand tour: A key phase in the history of tourism. *Annals of tourism research*, 12(3), 297-333.
- Urry, J. (2011). *The tourist gaze*. London: Sage.
- Vaccaro, I., & Beltrán, O. (2008). Consumiendo espacio, naturaleza y cultura. Cuestiones patrimoniales de la hipermodernidad. *Patrimonialización de la naturaleza. El marco social de las políticas ambientales. Donosti: Ankulegi*. 45-64.
- Van Dijk, T. (2000). *El discurso como estructura y proceso*. Barcelona: Gedisa.
- Varguillas Carmona, C. S., & Ribot de Flores, S. (2007). Implicaciones conceptuales y metodológicas en la aplicación de la entrevista en profundidad. *Laurus*, 13(23).
- Vasconi, M. (2007). Los sentidos de los lugares y el turismo. *Revista Científica de Geografía de la Universidad del Salvador. Buenos Aires*, 1(1).
- Vasilachis de Gialdino, I. (2006). *Estrategias de investigación cualitativa*. México: Gedisa.
- Velasco, H., & De Rada, Á. D. (1997). *La lógica de la investigación etnográfica*. Madrid: Trotta.
- Velázquez-Álvarez, L. V., & Vargas-Hernández, J. G. (2012). La sustentabilidad como modelo de desarrollo responsable y competitivo. *Ingeniería de Recursos Naturales y del Ambiente*, (11).
- Villegas-Quiñones, L. X. (2009). *Diseño de una red de ciclo vías. Caso aplicado a la Ciudad de México* (Tesis de Maestría, Universitat Politècnica de Catalunya).

Villoro, L. (2008). *Creer, saber, conocer*. México: Siglo XXI Editores.

Weber, M. (2006). *Conceptos sociológicos fundamentales*. Alianza Editorial.

Wolf, W. (1996). *Car mania: a critical history of transport*. Pluto Press.

World Tourism Organization. (2017). *2016 Annual Report*. [PDF].

Zaid, G. (2010). *Empresarios oprimidos*. Ciudad de México: Gandhi Ediciones.