

Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente

Repositorio Institucional del ITESO

rei.iteso.mx

Centro de Investigación y Formación Social

CIFS - Artículos y ponencias sin arbitraje

2012-09-20

Conflictividad y empoderamiento asociados a la búsqueda de una movilidad no motorizada en Guadalajara

Pérez-Viramontes, Gerardo

Pérez-Viramontes, G.(2012) Conflictividad y empoderamiento asociados a la búsqueda de una movilidad no motorizada en Guadalajara. Ponencia presentada en el II Congreso Nacional de Antropología Social y Etnología. Morelia, Michoacán, 19- 21 de septiembre.

Enlace directo al documento: <http://hdl.handle.net/11117/1230>

Este documento obtenido del Repositorio Institucional del Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente se pone a disposición general bajo los términos y condiciones de la siguiente licencia:
<http://quijote.biblio.iteso.mx/licencias/CC-BY-NC-2.5-MX.pdf>

(El documento empieza en la siguiente página)

Conflictividad y empoderamiento asociados a la búsqueda de una movilidad no-motorizada en Guadalajara

Dr. Gerardo Pérez Viramontes

gerardpv@iteso.mx

Programa de Empoderamiento y Conflictividad Social

CIFS-ITESO

Ponencia presentada en el II Congreso Nacional de Antropología Social y Etnología
Morelia, Mich., 19 al 21 de septiembre de 2012

Resumen.

En este trabajo se exponen las primeras reflexiones que surgen al analizar los conflictos que se dan al interior de los grupos y entre los diversos colectivos que reivindican el uso de la bicicleta en Guadalajara. Al buscar objetivos diferentes y al partir de diversas perspectivas sobre lo que significa utilizar este medio de transporte, se van generando distanciamientos y desacuerdos entre los actores vinculados a este movimiento, que repercuten en la consolidación de una cultura ciclista en esta ciudad. Tomando en cuenta que una de las pretensiones que se persiguen con la investigación que realiza el Centro de Investigación y Formación Social del ITESO consiste en generar conocimientos aplicables para aquellos procesos que buscan la transformación social o que construyen alternativas a la actual crisis del desarrollo que vivimos a nivel planetario; entendemos que los conflictos que se dan en torno al uso público de la bicicleta, lejos de ser un problema, son oportunidades para construir esas alternativas. A partir de información recabada en el diálogo con diferentes actores vinculados al ciclismo, se presentan a continuación algunas ideas que surgen en relación a estas temáticas.

Introducción.

Cotidianamente van apareciendo en México grupos ciudadanos que se organizan para defender lo que consideran sus legítimos derechos a la salud, a la seguridad social, a la información o a vivir en un medio ambiente sano, y a través de sus movilizaciones, tratan de incidir en las políticas públicas vinculadas con esos temas. Como ejemplos recientes pueden citarse el *Movimiento por la Paz con Justicia y Dignidad*, que exige el cese de la violencia en México; o el movimiento *#Yo_soy_132* que demanda la democratización de los medios masivos de comunicación. Tomando en cuenta que en el pasado reciente, muchas agrupaciones sociales no lograron concretar sus metas (o simplemente desaparecieron) no sólo por la cerrazón de las autoridades, sino por la falta

de cohesión interna entre quienes demandaban sus derechos; tres investigadores del ITESO decidimos formular un proyecto para indagar de qué manera la conflictividad que se genera al interior de estas agrupaciones, y entre ellas, al no saberse manejar adecuadamente, impide incidir en políticas públicas que acarrearían beneficios a sectores más amplios de la población. Paralelamente, como hipótesis de trabajo, consideramos que el manejo constructivo de la conflictividad puede traducirse en un factor de empoderamiento para estas agrupaciones, asunto que será contemplado en la segunda fase de esta investigación.

Con estas ideas, de los múltiples colectivos que existen en Guadalajara y actúan con esta lógica, decidimos enfocar nuestro análisis sobre aquellos que luchan por la defensa de espacios y territorios, los que buscan el reconocimiento social para el libre ejercicio de los derechos sexuales y quienes exigen una movilidad urbana no-motorizada y segura como alternativa al uso desmedido del automóvil. Como preguntas de investigación nos planteamos, entre otras: ¿Cuáles son los factores que desatan y mantienen conflictos al interior de estas agrupaciones? ¿Cuáles son los asuntos concretos en los que difieren las organizaciones que les impiden trabajar coordinadamente? ¿Qué posición que asumen las autoridades gubernamentales frente a dichas demandas?

Centrando la atención para la redacción de este artículo exclusivamente en los colectivos que actúan a favor de una movilidad no-motorizada en la ciudad de Guadalajara, se expone a continuación una breve semblanza de la problemática en torno a la cual estos grupos llevan a cabo sus acciones y algunas reflexiones sobre la conflictividad y el empoderamiento que surgieron al analizar la información recabada en el trabajo de campo.

1.- El problema de la movilidad urbana.

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

Nueva York. De la mano de esta forma de valor, edificar y vivir las ciudades, el automóvil ha sido otra de las piezas clave de esta problemática. González Hurtado (2010, p.55) comenta el crecimiento que ha experimentado el parque vehicular en el mundo que pasó de 200 millones en 1970, a 850 en el 2006 y a 1000 millones en 2010; con una previsión para el 2030 de 2000 millones de automóviles. Esta explosión de la movilidad motorizada, que ha modificado cualitativamente el funcionamiento y la vida de las ciudades.

«(Con el automóvil) se consolidaba por tanto la imbricación del ser humano con la máquina, generando un nuevo Yo ampliado, un nuevo centauro moderno, con tubo de escape. El automóvil se iba a convertir en un elemento trascendental de la Megamáquina que caracteriza a la antroposfera industrializada.» (Fernández, s/f, p.7)

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

«La ciudad histórica se iba a convertir poco a poco en un anacronismo disfuncional para la nueva movilidad y las nuevas sociedades, sin interés para su conservación ante la nueva valoración de lo Moderno. Y la percepción del territorio, y de sus escalas, se iba a ver bruscamente alterada por el salto sin precedentes que experimentaba el transporte motorizado en cuanto a la velocidad.» (Fernández, s/f, p.7)

Esta manera de habitar las ciudades ha traído consigo otros problemas. Aunque la concentración en la ciudad se presenta como alternativa para mejorar las condiciones de bienestar, esto no sucede. El gasto público, paulatinamente ha ido dejando el camino abierto para que sean empresas privadas quienes proporcionen agua potable, recolección de basura, seguridad pública o se encarguen de la infraestructura urbana. Los beneficios económicos que resultan de la actividad industrial, han derivado en situaciones críticas respecto del medio ambiente y afectaciones a la salud de la población. Tampoco existe un abanico amplio y bien estructurado de políticas públicas para el desarrollo social, lo que afianza la polarización y desigualdad y se inhibe la participación en asuntos de interés comunitario («en tales espacios se produce el bloqueo de lo político, en el sentido de que se interrumpe el desarrollo político, se limita la expansión de derechos sociales y se extiende la desmovilización.» (Fernández, s/f, p.6)

La ciudad, además de reproducir las relaciones que mantienen vigente el sistema productivo capitalista, es también escenario de otro tipo de conflictos: entre lo productivo y lo reproductivo, entre lo público y lo privado, entre prácticas antidemocráticas y dinámicas que contribuyen a la transformación social. Puesto que la ciudad nos hace, y nosotros mismos la mantenemos viva con nuestras acciones, puede ser considerada también como un lugar para la resistencia y para el manejo positivo de los conflictos. Sin embargo, «hacen falta nuevos ojos para viejos problemas» –señala González (2010, p.52). La inseguridad, la carencia de servicios básicos de calidad, la presencia de basureros y de industrias tóxicas, la falta de vivienda o los largos desplazamientos que hay que realizar para moverse, pueden ser considerados como oportunidades para la creación de ciudades diferentes. Destrucción y creatividad son las dos caras de la misma moneda –dice el autor. Si consideramos que en todos los grupos existen instaladas pautas culturales para regular constructivamente la conflictividad, y si prestamos atención a dichas pautas, podemos identificar las mediaciones (políticas, institucionales, de infraestructura, de acción) sobre las que es posible trabajar colectivamente para avanzar en la vida buena que de una y otra forma todos anhelamos.

En este orden de ideas, vale la pena resaltar la presencia del colectivo *Ciudad para Todos*, que precisamente a raíz del crecimiento urbano y de múltiples conflictos asociados al tráfico vehicular en Guadalajara, viene realizando diversas acciones para incidir en la política pública. Como ejemplos, pueden citarse el plantón que varios de sus integrantes mantuvieron a lo largo de un mes para detener la construcción de un puente atirantado (obra que finalmente se realizó sobre una de las principales avenidas de la ciudad, con múltiples anomalías que fueron denunciadas ampliamente en su momento por este Colectivo) o la cancelación de la construcción de la vía-express, que atravesaría de lado a lado la ciudad, a pesar de la oposición de los vecinos afectados. En ambos casos, el beneficiario de la infraestructura urbana era nuevamente la "mega máquina con tubo de escape que utiliza el centauro moderno" (como caracteriza Fernández al automóvil), ignorando que la gente es la que necesita moverse para satisfacer necesidades y lograr sus intereses; y que es en relación a las personas donde deben invertirse los recursos públicos. El carro es sólo un medio de transporte, no la finalidad del desarrollo urbano. Así, con sus iniciativas, *Ciudad para Todos* busca que la gente tenga poder para decidir cómo se quiere mover, que las ciudades vuelvan a ser de sus habitantes, que las opiniones de todos sean escuchadas, que el erario público se invierta de manera equitativa, que las personas discapacitadas puedan trasladarse de

manera autónoma por la ciudad, Y ante el dilema de resolver a corto plazo los problemas urgentes que tiene la Guadalajara o trabajar por una ciudad sustentable para todos a largo plazo; *Ciudad para Todos* eligió la segunda vía, aunque sabe que para lograrlo hay que abandonar muchas ideas erróneas y trabajar conjuntamente por una ciudad amigable, humana, transitable, equitativa, segura y moderna.

2.- Conflictividad y empoderamiento en grupos que pugnan por una movilidad urbana no-motorizada en Guadalajara.

Paralelamente, y demandando también su derecho a la ciudad, va consolidándose en Guadalajara el movimiento ciclista. Muchos de los grupos que conforman este movimiento consideran que la bicicleta es una alternativa para enfrentar el caos vehicular, reducir las emisiones de CO₂ y no consumir más combustibles fósiles. Es además un elemento que contribuye a la autonomía de las personas ya que ella se posibilita también la satisfacción de diversas necesidades: libertad, participación, ocio, creatividad, entendimiento. Sin embargo, es un medio de transporte que no cuenta con las medidas mínimas de seguridad (señalamientos, vías propias para circular), ni ha sido una prioridad en las políticas públicas a nivel municipal, estatal y federal. ¿De qué manera consolidarla como una opción práctica y segura de movilidad urbana, en la vida cotidiana del siglo XXI, con una funcionalidad similar a que tienen los automóviles?

Al iniciar esta investigación, se decidió abordar los conflictos que se dan al interior, y entre los grupos ciclistas, al constatar los rompimientos que se dieron entre varios de ellos, las descalificaciones que se hacían unos a otros o la falta de interacción al ignorarse mutuamente. De esta manera, en la segunda mitad del 2011 y la primavera del 2012, se realizaron entrevistas a los líderes de algunos grupos ciclistas (GDLenBici, Femibici, Cámara Rodante, Fijalajara, Bikla, Bici 10, Paseo Ciclista Nocturno y Al Teatro en Bici), se organizó un grupo de discusión con varios de estos líderes (participaron además los coordinadores de BiciTec, Movilidad Solidaria ITESO y Ciudad para Todos) y se entrevistó a una persona que fungió como director de la VíaReactiva de Guadalajara. Como objetivos, nos propusimos reconocer el tipo y la naturaleza de los conflictos que existen en y entre los grupos y vislumbrar posibilidades para transformarlos de manera constructiva en vistas de avanzar en el empoderamiento del movimiento ciclista de esta ciudad en su conjunto. En cuanto a la metodología, asumimos una perspectiva cualitativa que permitiera identificar: los significados y sentidos que se le asignan a la movilidad no-motorizada, la participación ciudadana o el

espacio público; los asuntos o temas que son o han sido objeto de divergencia entre los grupos; y las alternativas que los propios ciclistas vislumbran para fortalecer la movilidad no-motorizada.

Tomando en cuenta, como señalaba Fernández (s/f), que la ciudad es el escenario donde se expresan los conflictos entre prácticas antidemocráticas y dinámicas que contribuyen a la transformación social, que en todos los grupos humanos existen pautas que contribuyen a regular la conflictividad entre sus miembros y que la destrucción y la creatividad son dos caras desde la que pueden ser vistos los conflictos; se exponen a continuación algunas reflexiones sobre la conflictividad y el empoderamiento surgidas a propósito de la interacción con estas agrupaciones.

2.1. Misión u objetivos de los grupos ciclistas.

La finalidad para la que existe cada uno de estos grupos fue explicada en diferentes momentos a lo largo del trabajo de campo. Para algunos, la diversión, el esparcimiento o la promoción del deporte son el objetivo que se persigue al pasear por la ciudad. Algunos más, buscan promover la salud y el bienestar emocional, quitar el stress o contribuir en la prevención en el uso de drogas. Otros consideran que lo importante es gozar la ciudad, conocer sus alrededores y cuidar el medio ambiente. En otros casos se observó una intencionalidad explícitamente educativa al pretender ser una escuela de ciclismo urbano, llevar a la gente al teatro, dar confianza y seguridad a las personas, cambiar los hábitos de transporte de la gente y modificar paradigmas sobre la distancia o la seguridad vial. Unos más, enfatizaban aspectos de tipo político al considerar al ciclista como un "ciudadano", con capacidades para conocer y ejercer "derechos" y que, asociándose a otros ciclistas conforman entre todos un "movimiento social" que puede replicarse en otros lugares o instituciones.

Revisando estos objetivos, fácilmente se advierte la disparidad de intereses que persiguen los grupos, lo que no necesariamente tiene que ser considerado como un problema. Por el contrario, si cada una de estas intenciones (divertirse, promover la salud, formar ciudadanos...) fuera llevada con mayor rigor hasta sus últimas consecuencias, la cultura ciclista en esta ciudad podría verse enormemente beneficiada. Pero para avanzar en esa dirección es necesario tener "nuevos ojos" para abordar los "viejos problemas". Tradicionalmente el conflicto ha sido entendido como una contraposición de intereses, visiones o valores entre actores sociales, desde una perspectiva dialéctica en términos de opuestos (educación vs. diversión, gozar la ciudad

vs. incidir en política, promover salud vs. gozar la ciudad). Aunque resulta un modelo sencillo para comprender la conflictividad, en la realidad las cosas suelen ser más complicadas. Desde una perspectiva diferente, Muñoz y Molina (2010) proponen abordar los conflictos desde la óptica de la complejidad argumentando que:

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

Desde esta forma de ver las cosas, ninguno de los grupos puede por sí sólo abarcar todas las dimensiones que supone configurar una cultura ciclista. Solamente mediante el trabajo colaborativo se puede avanzar en esa dirección. Un primer aspecto para transformar positivamente los conflictos sería valorar las aportaciones únicas e irrepetibles de cada uno de ellos y plantearse las múltiples combinaciones (educación y política, salud emocional y cuidado del medio ambiente) que puedan realizarse para el enriquecimiento colectivo. Así mismo, los señalamientos que hacen Muñoz y Molina respecto de lo que denominan *Cultura de Paz* puede dar otras pistas sobre las dinámicas que habría que considerar para la cultura ciclista que aquí se persigue:

«...la Cultura de paz es una respuesta de los humanos a los desafíos del medio en el que habitan [...] La eficacia de la cultura de la paz dependerá directamente, por tanto, de que sean tenidas en cuenta las múltiples variables, las propias de los seres humanos y las de su entorno. [...] Si concebimos la cultura como una serie de resortes simbólicos para controlar la conducta, como una serie de fuentes extrasomáticas de información; llegar a ser humano es llegar a ser simultáneamente individuo, grupo y especie, guiados por dispositivos con los que ordenamos y sustentamos nuestras vidas [...], mecanismos reales y simbólicos tan variados como la homeostasis, la autopoiesis, el amor, la cooperación, el altruismo, la solidaridad, el diálogo, la negociación o la diplomacia.» (Muñoz y Molina, 2010, p.50)

Extrapolando estas ideas, podemos afirmar que las acciones de los grupos son una contrapropuesta al modelo urbano que reina en nuestra sociedad; y que para transformarlas en cultura resulta fundamental articularlas para que funcionen de manera sinérgica. Esto supone identificar "los resortes reales y simbólicos" que permitan organizar y potenciar las interacciones entre los grupos de manera sustentable, trabajar de la mano con otros actores (empresarios, medios de comunicación, instituciones

educativas, etc.), involucrar a las autoridades para la creación de políticas públicas, tomar en cuenta las características subjetivas de quienes participan en este movimiento, romper o cuestionar los paradigmas vigentes en muchos órdenes de la vida urbana, determinar la información que se requiere para responder a los desafíos del entorno, formar e informar a la gente sobre sus derechos, promover la educación vial y ciclista. Respecto de esta última, podría estructurarse en distintos niveles de especialización (expertos en frenos, en tipos de bicicletas, en historia de la misma, en economía y mercadología, etc.), podrían establecerse ritos y ceremonias de iniciación y graduación (como los que han diseñado las jóvenes de Femibici). En síntesis, se trata de sumar y multiplicar propuestas e iniciativas, más que de restar o dividir a quienes no se acoplan a una imagen idealizada de lo que debe ser el ciclismo urbano.

2.2. Visión o enfoque del ciclismo.

Los objetivos que persiguen en general los grupos ciclistas, adquieren matices nuevos y sentidos diferentes al tomar en cuenta las perspectivas o visiones particulares que se asumen al pedalear por la ciudad. La velocidad y la seguridad son temas en los que difieren los entrevistados (en el grupo que coordina una de las entrevistadas se trata de andar a baja velocidad, en otro, el exceso y la práctica de un deporte extremo son lo importante; en varios grupos se rechaza explícitamente la presencia en los recorridos de agentes de vialidad, en otros, se considera indispensable contar con ellos para mantener el orden). Los aspectos emocionales, éticos y jurídicos son también valorados de diferente manera por las agrupaciones estudiadas. En lo emocional, hay quienes se han involucrado en el mundo ciclista por *amor a la bicicleta* o por *afinidad con el mundo bicicletero*. Respecto de lo ético, el modo o la manera de pedalear en función de ciertos valores, es lo que hace la diferencia entre los grupos. Unos enfatizan la solidaridad (*pedalear ayudando al compañero*), la apertura (*no tenemos un objetivo claro para decir quién sí y quién no forma parte del paseo*), la universalidad (*hay que romper los círculos en que nos encerramos como grupo de amigos*), la amistad (*hacemos las cosas por compas*), la innovación (*hacer las cosas de otras maneras*); y desde la perspectiva de género, uno de ellos resaltaba *el valor de lo femenino*. Otros más, hacen explícita su posición ética en términos de oposición (*no utilizar la bicicleta sólo porque está de moda, no nos interesa apoyar actividades de proyección social, somos apartidistas*). Y para una agrupación, lo importante es *actuar con profesionalismo, dejando de lado los rollos éticos que sólo crean conflictos*. Finalmente, en términos jurídicos, la incidencia

de uno de los grupos en las políticas públicas pretende hacer que el ciclista sea visto como parte del tráfico vehicular.

Desde la óptica de la complejidad señalada anteriormente, resulta imprescindible para el análisis de los conflictos tomar en cuenta las formas particulares de ver, sentir y pensar la realidad. A partir de las percepciones señaladas en el párrafo anterior, podemos afirmar que los problemas entre los grupos no sólo surgen por tener perspectivas divergentes, sino por la incapacidad para construir visiones compartidas en las que todas las personas involucradas se sientan incluidos. En una sociedad tan diversa como la de Guadalajara, cada grupo ciclista tiene derecho a hacer valer ante los demás su visión particular de las cosas, pero no está facultado para imponerle a nadie la propia. Sólo a través del diálogo, el consenso o la negociación, que nunca podrán llevarse a cabo al cien por ciento, es posible identificar los tópicos en función de los cuales es posible la interacción colectiva. En este sentido, vale la pena retomar los planteamientos que hace Axel Honneth (1997) cuando señala que muchos de los conflictos que existen en las sociedades contemporáneas, más que por la sobrevivencia, son luchas que se dan para conseguir el reconocimiento de los demás:

«los conflictos sociales ocasionan en los sujetos la emergencia de una disposición a reconocerse recíprocamente, como destinados unos a otros y, no obstante, al mismo tiempo, como personas plenamente individualizadas [...] el conflicto representa una especie de mecanismo de colectivización social que fuerza a los sujetos a reconocerse recíprocamente [...] un individuo que no reconoce al otro en la interacción como un tipo determinado de persona, tampoco puede experimentarse a sí mismo plenamente como tal tipo de persona.» (Honneth, 1997, pp.37-53)

Quienes usan la bici porque está de moda, aquellos que se oponen a solidarizarse con causas sociales, los otros que aman su bicicleta por encima de todas las cosas o los que buscan la innovación; tienen sus razones para actuar de esa manera y suponen, esperan, desean o anhelan que de una u otra manera se les reconozca su muy particular forma de posicionarse frente al ciclismo. Al respecto, el mismo Honneth propone tres niveles o ámbitos en los que es posible dar y demandar el reconocimiento: 1º) a nivel de los sentimientos y las emociones («sólo el sentimiento de ser reconocido y afirmado en su específica naturaleza de querencia hace que en un sujeto se origine el grado de confianza en sí que le capacita para una legítima participación en la formación de la voluntad política» [Honneth, 1997, pp.53-54]); 2º) a nivel jurídico («reconocerse recíprocamente como personas de derecho significa que los dos sujetos introducen de

modo controlado en su propio actuar aquella voluntad general que se encarna en las normas de su sociedad intersubjetivamente reconocidas» [Honneth, 1997, p.101] y 3º) a nivel de los valores o reconocimiento ético («un individuo adquiere plena identificación consigo, en la medida en que sus especificidades y cualidades encuentran aliento y respaldo de parte de sus socios de interacción.» (Honneth, 1997, p.35).

Contamos pues con tres vías para transformar constructivamente los conflictos, vías que de alguna manera están ya presentes en la cultura ciclista de los grupos: amistad, diversión o realizar actividades de manera conjunta como ingredientes de los afectos que nos cohesionan como individuos; solidaridad, apertura al otro o universalismo como valores que orientan el quehacer cotidiano; conceptos, prácticas e instituciones jurídico-políticas ("ciudadano", "derechos", "Municipio") que permiten darnos y exigirnos mutuamente, en igualdad de condiciones, todo aquello que necesitamos para la vida en común; tomando en cuenta que «la relación jurídica de reconocimiento es incompleta mientras no pueda expresar positivamente las diferencias entre los ciudadanos de una comunidad.» (Honneth, 1997, p.101).

2.3. Estructura y organización de los grupos ciclistas.

Tomando en cuenta que las instituciones son una forma civilizada para gestionar la conflictividad humana, ya que en ellas se precisan los derechos y las obligaciones en los que todos los miembros de un colectivo pueden sentirse reconocidos como iguales en tanto personas individuales; en el guión de entrevista con el que se trabajó se incluyeron varias preguntas para identificar el ambiente institucional que priva en estos grupos. En las respuestas encontramos que, más que reglamentos o normas explícitas (*no tenemos reglamento escrito, las normas son afines a nuestra propia tradición*), estas agrupaciones se organizan en relación a criterios que les permiten posicionarse frente a los demás (*que las personas sean conscientes de lo que deben hacer; promovemos que se respeten las banquetas; no nos involucramos en las redes ciclistas, no aceptamos patrocinios, no nos meternos en cuestiones legislativas*) y actúan en función de valores sociales (*queremos aportar algo para el beneficio de todos, algo bueno se está gestando*). A excepción de uno de los grupos en los que fueron señalados puestos y funciones organizativas claras (*hay un director y un subdirector, tenemos 40 oficiales voluntarios, contamos con 3 o 4 paramédicos*); no existe en los demás colectivos una estructura similar (*el grupo surgió de forma espontánea*), es demasiado incipiente (*cada quien se encarga de lo que domina, a cada quien le toca algo: esa es la estructura*) o ni

siquiera se considera como algo necesario (*aquí nadie tiene que ser el mejor ni nada, para nosotros es un juego*). Se coordinan a partir de relaciones horizontales (*la gente que se junta desde hace tiempo es la que ayuda a organizarnos*), que se establecen entre los numerosos voluntarios que apoyan, lo que provoca a su vez otro tipo de conflictos (*de repente te dejan todo botado, falta tiempo para cumplir los acuerdos*). Las decisiones se toman en base a consensos (*pocas veces hacemos votaciones*), aunque la ausencia de roles establecidos deriva en inmovilismo o ambigüedades (*a veces ninguna nos animamos a tomar las decisiones, esperamos que alguien decida*).

A partir de estos datos surgen nuevas reflexiones. Dejando de lado a los grupos que se han constituido legalmente como empresas o asociaciones civiles; los demás, están conformados por voluntarios o amigos que se reúnen informalmente para transitar por la ciudad, desde lo que generalmente se entiende como derechos ciudadanos. Dicha informalidad, que no podemos calificar como negativa o positiva en función de cierta visión de "lo que debería ser", conlleva ventajas y limitaciones que tendrían que ser ponderadas por los grupos en función de sus objetivos. Planes, programas, reglas, normas, criterios, valores o estructuras son sólo mediaciones para regular las interacciones. Para avanzar como movimiento sería conveniente que cada grupo clarificara los aspectos que vale la pena introducir o fortalecer para el bien de todos; tomado en cuenta que la anarquía y la informalidad pueden servir también para modificar las pautas culturales que mantienen vigente el prestigio del automóvil y el imaginario de ciudad como un espacio libre de conflictos. En cualquier caso, habría que hacer explícita y pública la posición que se asume respecto de la institucionalidad. En el mismo sentido, el hecho de funcionar en base a voluntarios, mantener relaciones horizontales o tomar decisiones por consenso, acarrea otro tipo de problemas. Nuevamente, la perspectiva compleja de los conflictos propuesta por Muñoz y Molina (2010), lejos de encasillarnos en dicotomías, permite pensar múltiples alternativas que existen para el fortalecimiento de los grupos. La horizontalidad no es la panacea para decidir sobre todos los asuntos, en todas las circunstancias y en todos los grupos. Las estructuras jerárquicas tampoco son del todo nefastas. Entre ambos extremos existen múltiples combinaciones de espacios y tiempos en los que interactúan los integrantes de los grupos en función de tareas específicas. De acuerdo a estas interacciones se pueden organizar por encargos, roles, puestos o funciones... En cualquier caso, sería importante ponerle nombre y apellidos a estas formas de organizarse para el trabajo.

Ahora bien, por otro lado, en cuanto a los recursos y el dinero que se requieren para afianzar los proyectos, algunos grupos han contado con el apoyo de empresas que les dieron uniformes o pagaron algunos impresos. En otro colectivo los recursos son causa de conflictos (*cuando se recibe dinero es muy fácil hacerte blanco fácil de las críticas*). Uno más, se vio en la necesidad de conformarse como asociación civil para acceder a recursos del gobierno (*metí un proyecto en SEDESOL y lo gané*). Y Bikla, en tanto empresa de transporte, considera que debe contar con más recursos para ampliar la red de bicicletas y ciclopuertos que tiene por la ciudad ya que resulta insostenible continuar subsidiando la empresa. Pero también hay gente que, aprovechándose de la amistad entre voluntarios o la horizontalidad en la forma de tomar decisiones, pretenden utilizar las organizaciones para el beneficio propio (*se han acercado personas a querer vernos la cara. Ella quería cobrar, ya tenía todo preparado: a dónde íbamos a ir, qué lugares íbamos a visitar, donde íbamos a descansar*). Finalmente, en una organización se hablaba de la ausencia de conflictos en esta materia bajo el argumento de que *nosotros no entregamos cuentas a nadie*.

Si los grupos que conforman este movimiento tienen como una de sus metas consolidar la cultura ciclista en Guadalajara, es importante ver con otros ojos los aspectos económicos implicados en cualquier proyecto. Aunque se considera que un movimiento de esta naturaleza no cuenta con recursos propios, ¿por qué genera conflictos el que una organización recurre a las empresas o al presupuesto gubernamental para financiar sus iniciativas? La nueva perspectiva que aquí se plantea, tendría que llevar a indagar cuál debería ser la aportación de las empresas, vinculadas o no a la bicicleta, para posicionarla como una alternativa accesible y sustentable para la vida urbana. En este sentido, habría que plantearse también las ventajas que supondría apoyar colectivamente a la única empresa de transporte ciclista que existe en la ciudad, pensando en que algún día pueda existir en Guadalajara un amplio y eficiente sistema de bicicletas públicas como el que existe en muchas ciudades del mundo. Esto último, podría convertirse en uno de los proyectos transversales en el que pudieran verse reflejados los intereses comunes de los diversos colectivos.

2.4. Ejercicio de liderazgos.

Las agrupaciones analizadas, al no tener fincada su organización en objetivos, reglamentos y estructuras claras, tratan de conseguir sus propósitos en base a liderazgos. Esta forma de operar, que desde una visión compleja no se puede calificar de buena o

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

Con estos elementos, un aspecto que no puede dejar de tomarse en cuenta es que una persona no es un líder de por sí. Llega a serlo en función del reconocimiento que

obtiene de quienes lo rodean en un contexto determinado. Cabe preguntarse también en qué momento una persona deja de fungir como líder y si es imprescindible el auto-reconocimiento del liderazgo para que exista como tal. Sin tener respuesta a estas preguntas, nuevamente las ideas de Honneth (1997) aportan luces para comprender los conflictos que se dan en este terreno y a vislumbrar alternativas.

En las sociedades modernas –aclara el autor– los individuos requieren saberse reconocidos en sus capacidades y cualidades particulares para autorrealizarse, y exigen ser valorados socialmente para poder llevar a cabo aquellas operaciones que han sido definidas como valiosas por el grupo. Esta valoración sólo puede surgir en sociedades que no están organizadas jerárquicamente por estratos. El sujeto, en tanto individuo, es quien entra en dicho campo de valoración, en la medida en que es capaz de traducir en hechos concretos, muchos de los objetivos definidos por la sociedad de manera abstracta. Ni las leyes, ni las convicciones personales, sirven de base para este reconocimiento. Son solamente las actitudes intersubjetivas las que contribuyen para lograrlo, lo cual supone contar con instituciones capaces de garantizar el ejercicio de la libertad. De esta manera, los procesos de cambio social pueden explicarse en relación a esas pretensiones de valoración y reconocimiento recíproco donde «los ciudadanos de la comunidad, en los usos públicamente practicados, podían reconocer una expresión intersubjetiva de su respectiva particularidad.» (Honneth, 1997, p.23)

A la luz de estas ideas podemos afirmar que más que "luchas entre egos", lo que existe entre los líderes es una necesidad de saberse reconocidos en sus capacidades y cualidades particulares. Cuando se habla de 'mi' espacio, 'mi' lugar de trabajo o 'mis' proyectos, implícitamente se sabe que se trata de iniciativas que son consideradas valiosas por el grupo. Al no estar organizados de manera jerárquica o por funciones, al tomarse colectivamente las decisiones, al considerarse a sí mismos como "encargados", "animadores" o "promotores" de paseos, es decir, al mantener relaciones horizontales; podemos decir junto con Honneth que nos encontramos frente a espacios sociales propicios para valorar las aportaciones subjetivas, para 'poner sobre el candelabro' lo que cada integrante aporta al proyecto colectivo. Cuando alguien se vuelve especialista en un asunto determinado o promueve lo que le apasiona, es el sujeto, en tanto individuo, quien entra en el campo de valoración y es por lo que llega a ser considerado líder en la materia. Nuevamente podemos afirmar que los grupos ciclistas que aquí analizamos son terreno fértil para avanzar en la valoración social, en el reconocimiento ético que todos necesitamos a nivel individual. Sin embargo, al no asumir

explícitamente el liderazgo que ejercen algunos de sus miembros, se está bloqueando la posibilidad de traducir en hechos concretos (ciclovías, ciclopuertos, políticas de movilidad no-motorizada) los objetivos sociales que han sido definidos de manera abstracta (cuidado del medio ambiente, educación cívica, seguridad ciudadana). No son los reglamentos, ni las estructuras organizativas las que constituyen el liderazgo. Tampoco son las convicciones personales, a través de las cuales se impone o niega el liderazgo, las que llegan a configurarlo. Puesto que las actitudes intersubjetivas son las que contribuyen al reconocimiento y a la valoración social, éstas se encuentran ya presentes de manera incipiente en la cultura de los grupos cuando se señala la trascendencia de las funciones que desempeña el líder al interior y al exterior del grupo y por la manera en que se garantiza la libertad de acción de sus integrantes.

2.5. El empoderamiento en los grupos ciclistas.

El poder es una dimensión que explícita o implícitamente está presente en todas las interacciones humanas. Paris (2009) lo considera un bien imprescindible para la vida, ya que contribuye a que las personas y los colectivos logren satisfacer sus necesidades o conseguir sus metas. En la investigación que aquí se reporta, buscamos comprenderlo en relación con los conflictos, aunque desde una óptica particular: el empoderamiento de las personas y agrupaciones sociales. Al respecto, la misma autora explica que:

«El empoderamiento se refiere a la capacidad de las personas para afrontar los conflictos por sí mismas [...] significa poner el énfasis en las habilidades que cada persona tiene, ya que implica una valoración positiva de estas capacidades como medios para el manejo constructivo de las situaciones conflictivas.» (Paris, 2009, p. 82)

Antes de abordar el empoderamiento, cabe aclarar la forma como en las agrupaciones ciclistas se concibe el poder en general, lo que aporta alguna luz para clarificar posteriormente lo que es el empoderamiento. La anarquía –se decía en un grupo– *es un valor que funciona como una ruptura para reencauzar las fuerzas del cambio*. En otro, se resaltaba la importancia de la autonomía: *nadie nos limita, no le damos beneficios a nadie, no hay oportunidad de que agentes externos estén interesados en nosotros*. En otros casos el poder fue señalado como autoritarismo (*él da las órdenes de lo que se va a hacer, toma decisiones sin consultar a nadie*), imposición (*impuso ese diseño: este es mi diseño y se queda*), manipulación (*moldea a la gente nueva, quiere borrar la*

historia) o como sometimiento (*mi reacción frente al autoritarismo no generó una reflexión dentro de los voluntarios*).

En estas afirmaciones podemos identificar las dos maneras como se puede considerar el poder señaladas por Tomás Ibáñez (1982). Tradicionalmente –aclara el autor–, se ha entendido como un intercambio, una transacción entre unos que mandan y otros que obedecen, y los temas que se abordan son las amenazas, la manipulación, el engaño o el autoritarismo como se ejerce. Tales elementos podemos observarlos en los últimos comentarios de los ciclistas consignados en el párrafo anterior. Esta perspectiva –plantea Ibáñez– se olvida del carácter productivo del poder que fecunda y enriquece las capacidades de los sujetos (situación que sólo quedó insinuada por los ciclistas en sus referencias hacia la anarquía y autonomía). Abordar con nuevos ojos el poder demanda pensarlo en términos de libertad, es decir, desplazar el foco de análisis del polo dominante al polo dominado.

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

Las situaciones que dieron origen al Estado y al poder político coercitivo –añade Ibáñez– hicieron que los problemas sociales fueran considerados como asuntos lejanos de las preocupaciones propias de las actividades cotidianas, contribuyendo a desvanecer la idea de propio control sobre lo social, dándole a su vez un peso enorme a la propia lógica del poder. Sin embargo, los problemas actuales nos plantean otros retos. Pensar el poder desde la libertad –sugiere Ibáñez– debe conducirnos a revisar la naturaleza y las condiciones como opera, los mecanismos y dispositivos en los que se funde con el saber (el poder moldea los propios criterios de decisión de los sujetos), reconocer el carácter expansivo y de autopropulsión que lo caracterizan («*el poder crea las condiciones de su propia necesidad y transforma el medio en que opera para que éste sea el más propicio y adecuado para su propio desarrollo*» [Ibáñez, 1982, p.16]), impulsar el desarrollo de la heterogeneidad y velar por la construcción de diferencias compatibles.

En muchos sentidos, esta nueva manera de entender el poder, como ejercicio de libertad, forma ya parte de la cultura de los grupos ciclistas. En las entrevistas, al preguntar sobre las bases de poder con las que cuenta el grupo para el logro de sus objetivos, fueron mencionados las siguientes ámbitos: 1) en lo social, su fortaleza

estriba en las utopías e ideologías que promueven; la organización, constancia y responsabilidad con la que se actúa; así como en su apertura para aceptar a todos, mantenerse en contacto con redes ciclistas a nivel local, nacional e internacional y hacerse visibles; 2) en lo político, al buscar incidir en las políticas públicas, algunas agrupaciones han logrado establecer relaciones con instancias del gobierno municipal o estatal; 3) en lo mediático, algunos de ellos consolidan su presencia al mantener una postura firme en los temas de movilidad o al saber manipular adecuadamente los medios electrónicos para convocar a su base social (facebook, blogs, videos, crónicas, fotografías, etc.); 4) el poder técnico, logra afianzarse gracias a vínculos que se establecen con urbanistas o arquitectos locales y nacionales, a los conocimientos especializados en materia de derechos humanos, seguridad pública o prevención de accidentes; y a saberes cotidianos como moverse con facilidad por la ciudad o reparar sin contratiempos una bicicleta; 5) en el aspecto intelectual, el poder grupal que se tiene capacita a sus integrantes para ofrecer opiniones fundamentadas, plantearse hipótesis y comprobarlas, utilizar metodologías para el desarrollo de nuevos proyectos, productos o servicios, así como para elaborar informes y reportes; y 6) en aspectos emocionales, el poder de los grupos se traduce en un modo positivo general de actuar y en la búsqueda de coincidencias con los demás equipos ciclistas.

Distintos autores (Paris, 2009; Redorta, 2005; Ibáñez, 1982) señalan que el poder no puede ser pensado separadamente de la interacción en la que se lleva a cabo. La vida personal, social, comunitaria, nacional e internacional son siempre relaciones de interdependencia. Este hecho, aunado a la perspectiva compleja de los conflictos y a la idea de poder que contribuye a potenciar las libertades, supone ver de otra manera el tipo de poder que los colectivos ciclistas conciben de sí mismos. Para analizar las interacciones e interdependencias donde se constituyen estos poderes, podemos seguir la propuesta de Herrera Flores (2000) respecto de lo que denomina una "metodología relacional". De manera sintética, lo que el autor propone es analizar los fenómenos en sus relaciones mutuas, en las relaciones que establecen con el contexto, en las relaciones que se dan entre las diferentes formas de interpretarlos; es decir, incluir en el análisis de la realidad la pluralidad, las discrepancias, lo histórico, las diferentes narraciones que se hacen de los fenómenos.

«Lo que se quiere decir es que debemos tener siempre presente que un proceso singular sólo puede ser entendido completamente en términos del conjunto social del cual forma

parte. Una concepción aislada de un fenómeno sólo puede conducirnos a malentendidos.» (Herrera, 2000, p.39)

Desde esta perspectiva, al retomar lo expresado por los grupos como sus bases de poder, podemos plantearnos un conjunto de preguntas buscando relacionar entre sí los tipos y niveles de poder señalados, así como con otros elementos identificados en el transcurso de la investigación: ¿Cuáles son las utopías, propuestas, modelos o proyectos, distintos al imaginario de ciudad y de movilidad urbana vigente en nuestro contexto, que podrían desatar el potencial que de manera incipiente existe en los grupos? ¿Con qué agrupaciones ciclistas y no ciclistas, locales, nacionales o extranjeras, integradas o no en redes, podría vincularse cada uno de los grupos para fortalecerse en lo social, técnico, político o mediático? ¿Con qué oficinas, secretarías, personas, áreas o niveles de gobierno se pueden establecer relaciones para exigir las políticas públicas que se requieren en esta ciudad en materia de movilidad no motorizada? ¿Qué acciones de resistencia, desobediencia, no-cooperación o rebeldía podrían ponerse en marcha ante la negativa de las autoridades para promover las políticas que resultan indispensables para garantizar los derechos ciudadanos? ¿Qué otros medios de comunicación, además de los que ya se utilizan, pueden emplearse para expresar al mayor público posible los objetivos e intereses que persiguen tanto el movimiento ciclista como cada una de las agrupaciones en lo particular? ¿En qué aspectos técnicos u operativos puede hacer experto cada uno de los grupos ciclistas que aquí participan? ¿Qué saberes teóricos y metodológicos (en relación a movimientos sociales, autonomía, liderazgo, empoderamiento, políticas públicas, medio ambiente, cultura, género, teatro, fotografía, etc.) se pueden promover entre los integrantes de los grupos para relacionar el uso de la bicicleta con otras problemáticas y temáticas sociales?

Finalmente, algunas expresiones surgidas en las entrevistas dejan ver el empoderamiento que se existe en los grupos, cuando se consolidan habilidades y capacidades con las que los ciclistas afrontan los conflictos de movilidad que existen en la ciudad:

- *Me fascina meterme al puente atirantado, aunque no debería. Mientras no haya ciclovías claramente establecidas, lo puedo hacer. Esos destellos de anarquía que hacemos, rompen la cotidianidad y así nos hacemos visibles.*
- *Hay que llevar adelante las propias iniciativas. La fuerza de todas las personas puede hacer el cambio. Dejar que cada grupo evolucione para donde lo lleve el camino.*

- *Lo importante para mí es la participación de todos. No se trata de echarle la culpa al gobierno. Para incidir en políticas públicas debemos organizarnos un poco más.*
- *Andar en bicicleta hace sentirnos más libres. Para nosotros, es emanciparse de un sistema, de una manera de moverse que nos impone el capitalismo que vivimos. Cada uno de nosotros somos ejemplo del conflicto y de la forma alternativa como podemos enfrentarlo.*

Conclusiones.

Los grupos ciclistas de Guadalajara pretenden ser respuesta a una de las problemáticas más complejas que se vive en las ciudades modernas: la movilidad urbana basada en el automóvil. Sin embargo, ante la inexistencia de políticas que promuevan el uso de transportes alternativos, los ciudadanos y las ciudadanas que conforman estos colectivos se han ido posicionando como sujetos de derecho. Derecho a utilizar la infraestructura urbana en igualdad de condiciones a como lo hacen los carros, derecho de asociarse para circular libremente de manera colectiva, derecho a disentir sobre las formas convencionales de moverse por la ciudad. Pero en el proceso de constituirse como movimiento social, las diferentes percepciones de lo que son la bicicleta o la ciudad, los intereses divergentes de ciclistas expertos y novatos, la desigualdad socio económica que permite o no contar con equipo para circular con suficiente seguridad; así como el reconocimiento social del que se goza por ser el mejor paseo, el más viejo, el que está de moda, el que incluye a todos, el que ofrece diversión; se han convertido en los temas de conflicto entre los grupos. Con la investigación que aquí se reporta, más que la resolución de los conflictos, lo que se busca es ver de qué manera es posible utilizar todo el dinamismo que se encierra en ellos (en cuanto a las emociones, valores, percepciones, actitudes, intereses, utopías que están en juego cuando nos confrontamos con los demás), para transformar a esta sociedad que ha hecho del automóvil y la megaciudad símbolos de bienestar, riqueza o progreso. Dicha transformación demanda "adquirir nuevos lentes para ver de otra manera los viejos problemas". A lo largo de este trabajo, dejamos señalados algunos de estos lentes nuevos: el conflicto es un fenómeno complejo, presente en todas las relaciones sociales, que nos abre a múltiples posibilidades si lo contemplamos más allá de las meras contradicciones entre posturas opuestas; considerar el poder no sólo como una relación de imposición-sumisión, sino como potencia para el ejercicio de las libertades; analizar la realidad en términos de las relaciones que la constituyen; y avanzar en el reconocimiento social en términos

emocionales, éticos y jurídicos, tanto entre los grupos ciclistas como en relación a las instancias del Estado.

Bibliografía.

Ciudad para todos (s/f), <http://www.ciudadparatodos.org/> (consulta: 26 de julio de 2012).

Fernández Durán, Ramón (s/f) *Un planeta de metrópolis (en crisis). Explosión urbana y del transporte motorizado, gracias al petróleo*, en:

http://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_planeta_metropolis.pdf (consulta: 26 de julio de 2012).

González Hurtado, Javier (2010) "La urbanización del mundo", en: *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*. FUHEM, España, 2010, No. 111, pp. 41-55.

Herrera Flores, Joaquín (2000) "Hacia una visión compleja de los Derechos Humanos", en: Herrera Flores, Joaquín (2000) *El vuelo de Anteo. Derechos Humanos y crítica a la razón liberal*. Desclée de Brouwer, España, pp.19-78.

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

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

Muñoz, Francisco A. y Molina Rueda, Beatriz (2010) "Una Cultura de Paz compleja y conflictiva. La búsqueda de equilibrios dinámicos", en: *Revista de Paz y Conflictos*, Instituto de Paz y Conflictos de la Universidad de Granada, España, 2010, No. 3, pp.44-61.

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

Redorta, Josep (2005) *El poder y sus conflictos*. Paidós, España.