



Historias de bicicletas

Oswaldo Barrera Franco • Melissa García Meraz • Ivonne Melgar • Mariana Leñero
Alejandro Ordorica • Francisco Ortiz Pardo • Francisco Ortiz Pinchetti • Patricia Vega • Rodrigo Vera

 San José Insurgentes
Instituto de Yoga GFI

55 años nos respaldan

¡Atrévete al cambio!, practica:

Yoga

Alivio del estrés, mejor respiración y circulación, conciencia y paz interior

¡Regresamos a clases presenciales!

www.yogasanjoins.com
sanjoins@hotmail.com



Día del Padre ¡en bicicleta!

Si mayo es el mes de la madre, junio lo es de nuestros queridos papás. El domingo 15 se celebra este año en México el Día del Padre. Y hete aquí que también en junio, el día 3, se celebra según la ONU el Día Mundial de la Bicicleta. Por eso esta edición de *Libre en el Sur* está dedicada a nuestros jefes con todo el cariño, la admiración y la gratitud que nos merecen, y al prodigioso transporte de dos ruedas que a muchos nos ha acompañado desde nuestra niñez. En esa fecha se reconoce la singularidad, la longevidad y la versatilidad de la bicicleta –cuya invención en 1817 se atribuye al barón alemán Karl Freiherr von Drais– que lleva en uso dos siglos, y que constituye “un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud”. Nuestros narradores encontraron la fórmula para amalgamar ambas efemérides: festejar el Día del Padre ¡en bicicleta!

» DIRECTORIO

Libre en el Sur

Doscientos cincuenta y siete
Junio de 2025

DIRECTOR

Francisco Ortiz Pinchetti

SUBDIRECTOR

Francisco Ortiz Pardo

COEDITOR GRÁFICO

Víctor Durán
duan.victor@hotmail.com

SERVICIOS FOTOGRÁFICOS

Agencia Cuartoscuro

ASESORES DE VENTAS

Elena Pardo S.

DISEÑO

Kimera

OFICINAS

Miguel Laurent 15 bis despacho 404,
colonia Tlacoquemécatl del Valle,
alcaldía Benito Juárez, C.P. 03200,
Ciudad de México. Teléfono: 5539 5212 41.

Correo: libreenelsur@gmail.com

www.libreenelsur.mx

Libre en el Sur es una publicación mensual digital editada por Grupo Libre Comunicación, S.A. de C.V. Certificado de Reserva de Derechos al Uso Exclusivo del Nombre (Indautor) número 050714382500-101. Los editores no son responsables del contenido de la publicidad. Los artículos firmados son responsabilidad de sus autores.

ESTILO4T



Suscríbete por sólo \$350 pesos anuales
ENVÍO GRATIS

Adquiere hasta la puerta de tu casa *Cuartoscuro*, la principal revista de fotografía en México y América Latina.

Desde hace casi 30 años la revista está comprometida con visibilizar la creación fotográfica en nuestro país desde una perspectiva independiente. ¡No te quedes sin tu ejemplar!



revista@cuartoscuro.com
teléfono 555211 2607, ext. 106

CUARTOSCURO
AGENCIA DE FOTOGRAFÍA Y EDITORA

37 AÑOS DE RETRATAR A MÉXICO

OFERTA \$150 POR DIAGNÓSTICO

¿Sabías que? puedes conocer:

IDENTIDAD • CARÁCTER
• TEMPERAMENTO
MODO DE SER DE UNA PERSONA
POR MEDIO DE SU FIRMA Y ESCRITURA

¡DESCÚBRELO!



Alberto Benítez Castelán,
perito en Grafología

 **5536 46 56 56**

RELÁJATE.. ¿CON UN TECITO?

México es un país con una gran cultura herbolaria, para obtener un mejor provecho de ella es necesario estudiar con precisión los efectos de las plantas, en particular del té.

ZOAPATLE

(*Montanoa tomentosa*)

Creencia popular:

Para problemas de parto y tranquilizante

La ciencia dice: Efecto ansiolítico, similar a las benzodiacepinas¹. En condiciones altas de estrógenos y progesterona incrementan G ansiedad.

TORONJIL

(*Agastache mexicana*)

Creencia popular:

Para el "susto" o "nervios"

La ciencia dice: El morado y blanco² reducen la ansiedad. En concentraciones altas tiene acciones sedantes, sin efectos tóxicos.

TILA

(*Tilia cordata mill*)

Creencia popular:

Ayuda a tranquilizar los nervios

La ciencia dice: Posee quercetina (kaempferol) un antiinflamatorio que combate los radicales libres. Reduce la ansiedad, gracias a su poder sedante que alivia los nervios.

TE VERDE

(*Camellia sinensis*)

Creencia popular:

Es un potente antioxidante

La ciencia dice:

Tiene catequina llamada EGCG por sus siglas en inglés. Las catequinas son antioxidantes naturales que ayudan a prevenir el daño celular.

GRANADA

(*Punicagranatum*)

Creencia popular:

Para problemas intestinales

La ciencia dice:

Actividad de tipo estrogénico. Bueno en los trastornos depresivos relacionados con la menopausia. Mejora los efectos de antidepresivos como el citalopram⁴.

CHIRIMOYA

(*Annona cherimolia*)

Creencia popular:

Para atacar tumores

La ciencia dice:

Efecto ansiolítico comparándolo con el diazepam³. Reduce la ansiedad con efecto similar a las benzodiacepinas.



TORONJIL CHINO

(*Dracocephalum moldavica*)

Creencia popular:

Para los "nervios"

La ciencia dice:

Posee acciones sedantes y produce relajación muscular. Estos efectos impiden observar las posibles acciones de tipo ansiolítico o antidepresivo.

MANZANILLA

(*Chamaemelum nobile*)

Creencia popular:

Para problemas estomacales

La ciencia dice:

Suele tomarse como sedante o antidepresivo suave y se dice que el té mejora la calidad del sueño.

*Pruebas con extractos acuosos en laboratorio.

1. Medicamentos que disminuyen la excitación neuronal y que tienen un efecto antiepiléptico, ansiolítico, hipnótico y relajante muscular. 2. *Agastache* ssp. y *A. mexicana* ssp. *Xolocotziana*. mexicana 3. Ansiolítico de uso común 4. Antidepresivo de uso común

Parte del trabajo de Psicofarmacología y Trastornos de la Alimentación del Cinvestav es identificar sus propiedades, beneficios y riesgos de uso.

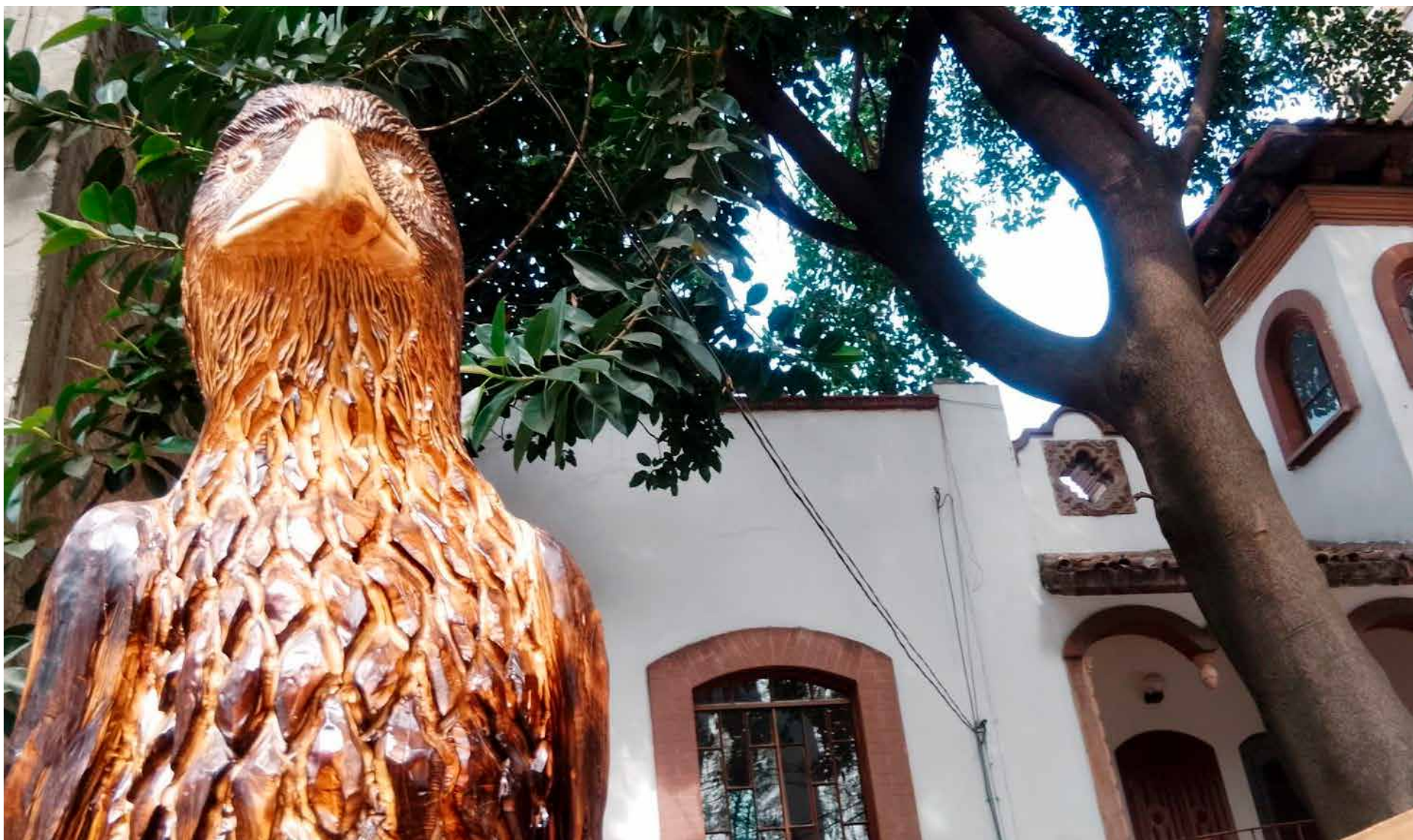


Foto : Francisco Ortiz Pardo

Casa de la mamá de Paz

Convertir la casa de la madre en centro cultural

STAFF / LIBRE EN EL SUR

En la calle Porfirio Díaz número 125, en la colonia Nochebuena, sobrevive una casa de estilo colonial californiano que resiste como testigo silencioso del siglo pasado. Fue el hogar de doña Josefina Lozano, madre del poeta Octavio Paz, y también la residencia que por más de cuatro décadas habitó y cuidó la familia del jardinero de los Paz, hasta que en 2024 fueron desalojados tras un largo proceso legal. Hoy, un grupo de vecinos ha lanzado una propuesta para que ese espacio, cargado de simbolismo y memoria, no sea presa del olvido ni de la especulación inmo-

Vecinos ligados a la cultura lanzan proyecto para un espacio comunitario en la casona colonial californiana en la colonia Nochebuena. Aunque no fue lugar de residencia habitual de Octavio Paz, sí está vinculada de manera íntima con su madre, Josefina Lozano, y por tanto con su biografía familiar.

biliaria: quieren convertirlo en un centro cultural comunitario.

La propuesta, formalizada bajo el nombre “Proyecto Casa Josefina Lozano de Paz”, no busca administrar el recinto ni apropiarse del legado de Paz. Tampoco solicita recursos públicos ni se plantea como un proyecto que deba ser ejecutado por el vecindario. Lo que ofrecen sus impulsores —entre ellos la doctora Ruth Castro, la arquitecta Iliana Muñoz y el cronista Francisco D. Rocha— es el diseño y facilitación de un proceso participativo que involucre tanto a autoridades como a la sociedad civil, mediante una metodología internacional concida como Future Search.

El planteamiento parte de un principio ético contundente: “No queremos administrar el recinto. No queremos diseñar ni co-diseñar actividades concretas que pasarán dentro de la casa. Tampoco queremos recursos públicos”. Lo que proponen es organizar un encuentro colectivo entre los actores involucrados —vecinos, gestores culturales, especialistas en patrimonio, académicos, funcionarios— para construir de forma conjunta una visión compartida del uso del inmueble. Ese encuentro, calculan, podría celebrarse en el Instituto Mora o el Audiovideorama del Parque Hundido, durante un fin de semana, y dar como resultado un “denominador común” que sea punto de partida legítimo y plural para programar actividades culturales con sentido social.

La metodología Future Search, desarrollada en los años noventa y aplicada en más de 40 países, permite reunir a distintos actores sociales para crear visiones comunes, incluso cuando tienen intereses divergentes. La propuesta consiste en organizar un taller de un día y medio, con una sesión sabatina y otra matutina el domingo, en el que se convoquen a colectivos culturales, cronistas de barrio, universidades, instituciones públicas y vecinos. A partir del “denominador común” que surja, po-



Foto : Especial

Josefina Lozano

drían diseñarse actividades culturales auténticamente ligadas al entorno: presentaciones de libros, talleres de escritura, jornadas poéticas y espacios de diálogo intergeneracional. Los impulsores no piden financiamiento, ni cargos, ni figurar en ningún órgano administrativo. No quieren administrar el lugar ni ser quienes decidan qué debe hacerse ahí. Su gesto —insisten— es estrictamente ciudadano, motivado por la convicción de que un inmueble con ese valor simbólico no puede quedar al arbitrio de decisiones verticales o usos privados disfrazados de eventos culturales.

La casa, aunque no fue lugar de residencia habitual de Octavio Paz, sí está vinculada de manera íntima con su madre, y por tanto con su biografía familiar. Según fuentes periodísticas y testimonios documentados, Paz visitaba ese hogar en sus regresos a México tras años como diplomático, escritor y conferencista. Y aunque el inmueble no está catalogado formalmente como patrimonio, su carga simbólica es evidente, no sólo por la conexión con el Nobel de Literatura, sino por el entorno urbano en que se encuentra: una co-

lonia nacida en la década de los cuarenta como expansión residencial de Mixcoac, el pueblo que marcó la infancia de Octavio Paz y su primer contacto con la poesía.

Mixcoac: la infancia, los libros, el silencio

Aunque Paz nació en la colonia Juárez en 1914, su infancia se desarrolló en Mixcoac, en la casa de su abuelo Ireneo Paz, un liberal porfiriano que dirigía la Revista de México. Esa casa estaba ubicada en lo que hoy es la Plaza Valentín Gómez Farías, y era un espacio con jardines, biblioteca y recuerdos decimonónicos que marcaron al joven Octavio de forma definitiva. En su ensayo autobiográfico *Itinerario*, Paz recuerda: “Mi primer escrito, niño aún, fue un poema; desde esos versos infantiles, la poesía ha sido mi estrella fija”.

También en Mixcoac estudió en el Colegio Williams. Fue ahí donde vivió un episodio revelador que describió como la primera vez que sintió el llamado de la poesía. Caminando después de clases, se detuvo un instante y miró el cielo entre dos nubes. “Me sentí en el centro del mundo. Conocí el entusiasmo y, tal vez, la poesía”, escribió

más tarde.

Para Paz, Mixcoac era un pueblo con casas del siglo XVIII y XIX, con zaguanes profundos y calles cubiertas de bugambilias, donde la modernidad aún no había borrado la textura del tiempo. En múltiples textos y entrevistas, el poeta evocó ese lugar como su origen emocional, su primera patria simbólica. La colonia Nochebuena, vecina directa de Mixcoac, emergió más tarde, a mediados del siglo XX, como una extensión urbana de aquella zona fundacional, y es ahí donde doña Josefina Lozano habitó la casa que hoy los vecinos buscan rescatar.

Una de las evocaciones más sentidas la dejó Paz en su poema “Epitafio sobre ninguna piedra”:

Mixcoac fue mi pueblo: tres sílabas nocturnas, un antifaz de sombra sobre un rostro solar. Vino Nuestra Señora, la Tolvanera madre. Vino y se la comió. Yo andaba por el mundo. Mi casa fueron mis palabras, mi tumba el aire.

Una casa como territorio de memoria

La casa de Nochebuena fue cuidada durante más de 40 años por la familia de Antonio Piña, jardinero de los Paz. Allí crecieron

sus hijos y nietos, hasta que en marzo de 2024 las autoridades capitalinas ejecutaron un desalojo. La Secretaría de Cultura local informó que el predio pasaba a manos del gobierno de la Ciudad de México como bien recuperado, pero no anunció un plan concreto para su conservación o aprovechamiento cultural. Desde entonces, el inmueble permanece cerrado, con signos visibles de deterioro en la herrería, el techo y las ventanas. Por dentro, según relataron los vecinos que conocieron la casa, hay amplios ventanales, una biblioteca en el segundo nivel, un jardín trasero con bugambilias, y una sala que aún conserva el piso original de los años 50.

La incertidumbre sobre su destino motivó al grupo de vecinos a actuar. Lejos de reclamar derechos sobre la propiedad, su propuesta insiste en el respeto al proceso legal y a las autoridades, pero exige una cosa: participación. “Este posicionamiento es nuestro marco de referencia para cualquier actividad, sea en la interacción con las autoridades o en la comunicación en social

media”, se lee en el documento.

Poco se ha escrito sobre doña Josefina Lozano, la madre de Octavio Paz. En la memoria del poeta aparece como una figura silenciosa, protectora, afectuosa. Paz escribió que su madre le dio la ternura, mientras su padre, que los abandonó cuando él tenía apenas cinco años, le dio el silencio. En esa dualidad —ternura y silencio— se cifró buena parte de su sensibilidad poética.

Rescatar la casa de Josefina Lozano no es sólo un gesto urbano. Es, sobre todo, un acto de memoria: un intento de hacer convivir la historia con la ciudadanía, la palabra con el barrio. Un espacio que, sin convertirse en mausoleo, permita que la comunidad dialogue con su pasado y reimagine su futuro.

Porque hay casas que se habitan, pero también casas que nos habitan. Y algunas, como esta, pueden ser un puente entre el poeta y el pueblo. Un lugar para recordar que la cultura no es una institución: es una conversación. Y que esa conversación, como la poesía, siempre empieza mirando al cielo entre dos nubes. ■



Un niño llamado Octavio Paz

Foto : Especial

La Casa Roja

El otro corazón de Frida Kahlo, a punto de latir en Coyoacán.

STAFF / LIBRE EN EL SUR

En Coyoacán, ese barrio donde las bugambilias trepan por los muros como si fueran pensamientos, está por abrir sus puertas un museo que late con una intimidad distinta: la Casa Roja de Frida Kahlo. Será el 27 de septiembre de 2025 cuando esta residencia, hasta ahora poco conocida fuera del círculo familiar, reciba a sus primeros visitantes como el nuevo Museo Casa Kahlo, hermanándose con la famosa Casa Azul, pero sin repetirla.

Porque aquí no se trata del mito público ni del ícono revolucionario, sino de la Frida hija, la hermana, la niña que aprendía a mirar el mundo con los ojos de Guillermo Kahlo, su padre fotógrafo. Aquí no encontraremos los vestigios del drama con Diego Rivera, sino los rastros de una infancia doméstica, las raíces que sostuvieron su identidad antes de convertirse en símbolo.

La historia de la Casa Roja comienza con los padres de Frida.

El inmueble perteneció originalmente a Guillermo Kahlo y Matilde Calderón. Fue su hogar familiar antes de que Frida naciera en la ahora célebre Casa Azul. Años después, ella misma la compró para su hermana Cristina, quien vivió ahí con sus hijos. Es decir, no se trata de una adquisición tardía o accidental: es parte del corazón de la genealogía Kahlo.

Este lugar, que conservó su carácter privado por más de un siglo, pasó luego a manos de Mara Romeo Kahlo, sobrina nieta de Frida y actual heredera del legado familiar. No es un museo impuesto desde el mercado del arte ni una atracción de ocasión: es una ofrenda hecha casa, un proyecto gestado desde los afectos y la historia.

Mara ha insistido en que esta nueva sede no pretende competir con la Casa Azul. “No es una franquicia”, ha dicho. Se trata, más bien, de mostrar otra Frida: la niña, la hermana, la hija de un fotógrafo alemán cuya mirada meticulosa la marcaría para siempre. La que bordaba a los cinco años, la que escribía car-

tas a su padre, la que se refugiaba en los objetos pequeños.

La casa como diario íntimo

En ese espíritu, la Casa Roja ofrecerá una colección inédita: muñecas, joyas, ropas, fotografías, escritos, su primer óleo —el que mostró a Diego Rivera para que evaluara su talento—, así como un mural recientemente hallado que algunos atribuyen a Frida y que podría ser la única obra mural de su autoría. La museografía, desarrollada por el Rockwell Group, ha sido pensada para honrar la memoria sin fosilizarla: ni nostalgia turística ni sacralización de museo de Estado, sino un recorrido íntimo, como si se caminara por un álbum familiar.

El enfoque también busca conectar con las raíces de la artista en lo comunitario. Habrá espacios para talleres, conversatorios y muestras que involucren a pueblos originarios, retomando el profundo amor de Frida por la cultura indígena y su apropiación simbólica del mestizaje.

Ubicada a pocas cuadras de la Casa Azul, la Casa Roja enriquecerá el circuito cultural de Coyoacán, un barrio que ha resistido (a duras penas) la turistificación exprés. Esta nueva parada permite comprender a Frida no sólo como mito, sino como persona: sus heridas, su familia, sus silencios.

Porque antes que ícono, Frida fue hija. Fue hermana. Y también fue esa niña que pintó su primer óleo para que su padre la mirara con orgullo. La Casa Roja quiere contarnos esa historia.

Epílogo Azul

Y ya que la Casa Roja se abre como un nuevo umbral, vale la pena recordar el origen de todo: la Casa Azul, en la calle de Londres 247, en la colonia Del Carmen, Coyoacán. Construida por Guillermo Kahlo en 1904, fue el hogar donde nació Frida el 6 de julio de 1907 y donde murió el 13 de julio de 1954. La casa fue donada al pueblo de México por Diego Rivera un año después, y desde 1958 funciona como museo.

La Casa Azul es un testimonio vívido del universo de Frida: su recámara con espejo en el techo, el taller con caballete, su silla de ruedas frente a los pinceles, los corsés de yeso, el patio con la pirámide prehispánica y la cocina de azulejos amarillos con nombres de amigos en letras negras. Ahí se mezclan el dolor físico, la pasión política, la devoción por lo mexicano y los vestigios del amor volcánico con Diego.

Mientras la Casa Azul exhibe el espectáculo del sufrimiento y el arte de Frida en su adultez, la Casa Roja ofrece la arquitectura emocional de su infancia, sus vínculos primordiales, su genealogía afectiva. Ambas casas no se contradicen: se explican.

Si Frida es una constelación, sus casas son sus estrellas. Y Coyoacán, su firmamento.

—Fuentes: Vogue México, mayo 2025. Elle México, 26 de mayo de 2025. CDMX Secreta. El País, “La Casa Roja, el corazón de la familia Kahlo”, mayo 2025. Declaraciones de Mara Romeo Kahlo. Museo Frida Kahlo – Sitio oficial. ■

Por Federico Chávez Semerena

La Ciudad de México vive una transformación silenciosa pero contundente: cada vez más personas optan por alternativas de micromovilidad como bicicletas eléctricas, bicimotos y scooters. Este fenómeno representa una oportunidad enorme para descongestionar nuestras calles, mejorar la calidad del aire y ofrecer medios de transporte más ágiles y accesibles. Sin embargo, también nos plantea nuevos retos en términos de seguridad, convivencia e infraestructura.

Hoy en día, el principal desafío no es detener el avance de estos vehículos, sino acompañarlos con reglas claras que garanticen el derecho de todos a transitar con seguridad.

Desde el Congreso de la Ciudad de México, hemos sido impulsores activos de este debate. De hecho, presentamos una iniciativa para regular la micromovilidad antes de que la Jefa de Gobierno enviara su propia propuesta, lo cual, aunque en tono simpático decimos que nos “copiaron vilmente”, en realidad refleja una coincidencia positiva: ya no hay vuelta atrás. Este tema llegó para quedarse y se va a discutir con toda seriedad.



“Queremos que más personas usen los nuevos medios de transporte. Pero para que eso suceda, debemos ofrecerles seguridad, certeza y condiciones adecuadas”.

Seguridad Vial: un compromiso colectivo

Uno de los puntos más urgentes al hablar de la micromovilidad es la seguridad vial. Si bien existen reportes como el documentado por La Silla Rota sobre el uso inadecuado de carriles exclusivos por parte de bicimotos o scooters, es importante aclarar que no se trata de criminalizar a quienes usan estos vehículos. Tampoco estamos a favor de imponer el uso obligatorio del casco para todos los usuarios de micromovilidad, como bicicletas o scooters, ya que eso podría desincentivar su uso y generar una falsa equivalencia con vehículos más pesados y riesgosos.

La discusión debe centrarse en medidas proporcionales al nivel de riesgo que representa cada tipo de vehículo. No es lo mismo una motocicleta de

Movilidad ágil, pero segura

150 cc que una bicicleta eléctrica con asistencia al pedaleo.

Una regulación necesaria: ni exceso ni omisión

La Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, aprobada en 2022, ya contiene una clasificación por velocidades y tipo de motor que permite distinguir entre vehículos motorizados y no motorizados. Sin embargo, la Ciudad de México no ha armonizado aún su legislación local con esta ley, lo que ha generado confusión, vacíos legales y conflictos tanto para los usuarios como para las autoridades.

Nuestra propuesta —ahora también retomada en buena medida por la iniciativa del Ejecutivo local— parte de una premisa fundamental: no se trata de prohibir, se trata de regular con inteligencia.

Queremos que los scooters, bicicletas eléctricas y demás vehículos de baja velocidad circulen con libertad, pero con normas claras: qué espacios pueden usar, cómo deben integrarse a los demás sistemas de transporte, y qué derechos y responsabilidades tienen quienes los manejan.

Esta iniciativa busca precisamente eso: clasificar de forma adecuada estos vehículos para que las reglas del juego estén claras para todos. No hay prohibiciones arbitrarias, sino una regulación sensata y progresiva.

Infraestructura y justicia espacial

Un problema clave es que la infraestructura de la ciudad no ha evolucionado al ritmo de la micromovilidad. Si bien se ha avanzado con ciclovías y calles completas, todavía hay una visión automovilista dominante que dificulta el uso seguro de scooters, bicimotos o bicicletas.

La falta de espacios designados provoca conflictos entre ciclistas, peatones y automovilistas. Es urgente redefinir el uso del espacio público, priorizando la movilidad activa y de cero emisiones. Lo contrario implicaría un retroceso frente a los avances que tanto nos ha costado lograr en movilidad sostenible.

Además, la micromovilidad no es solo un tema de transporte: es un tema de



Foto: Cuartoscuro

Bicicletas eléctricas. Pros y contras.

salud pública. Según la Organización Mundial de la Salud, la inactividad física es uno de los principales factores de riesgo de enfermedades cardiovasculares, diabetes tipo 2 y ciertos tipos de cáncer. Promover el uso cotidiano de la bicicleta o el scooter como medio de transporte es también promover salud preventiva.

Un marco internacional como espejo

Otros países ya enfrentaron este debate. En Alemania, por ejemplo, las bicicletas eléctricas con pedaleo asistido que no superan los 25 km/h no requieren seguro, casco ni licencia. Esto es un incentivo al uso responsable y seguro. Sin embargo, si el vehículo supera esa velocidad o no requiere pedalear, entonces sí se le exige un marco regulatorio más riguroso.

Países como Países Bajos, Francia o Italia han establecido reglas similares. El punto clave es la velocidad y el tipo de asistencia que ofrece el vehículo. Nosotros proponemos lo mismo: que todo vehículo que circule por debajo de los 25 km/h y cuente con pedaleo asistido sea considerado no motorizado. En cambio, aquellos que operen como ciclomotores (es decir, con motor que no depende del pedaleo) deben tener una regulación diferenciada.

¿Qué tipo de ciudad queremos?

La regulación de la micromovilidad no es solo un tema técnico. Es una decisión de modelo de ciudad. ¿Queremos una ciudad que priorice la salud, la sostenibilidad y la equidad en el espacio

público? ¿O una que siga subordinando todo al automóvil?

Nuestra respuesta es clara: queremos una ciudad donde todos puedan moverse de manera segura, limpia y eficiente. Una ciudad donde no se castigue a quien elige bajarse del coche. Una ciudad donde los nuevos modos de transporte se integren en vez de generar conflicto.

Pero para lograrlo, necesitamos voluntad política, diálogo abierto y normativas claras. Eso es lo que estamos impulsando desde el Congreso. Y por eso celebramos que este tema —que antes era marginal— hoy esté al centro del debate público.

Micromovilidad con reglas, para todos

Este artículo no busca generar miedo, ni sembrar desconfianza en los nuevos medios de transporte. Todo lo contrario: queremos que más personas los usen. Pero para que eso suceda, debemos ofrecerles seguridad, certeza y condiciones adecuadas. Regulación no es persecución. Es sentido común. Es justicia vial. Es construir una ciudad que funcione mejor para todos.

Y en ese esfuerzo, desde el PAN y como legislador local, seguiré insistiendo en que las decisiones se tomen escuchando todas las voces. Especialmente la de quienes ya están transformando la ciudad con sus ruedas, sus pedales y su convicción de que sí se puede vivir mejor. Porque regular no es obstaculizar. Regular es dar certeza, proteger y promover una mejor ciudad.

POR NADIA MENÉNDEZ DI PARDO

Ubicada en la alcaldía Cuauhtémoc, la Colonia Doctores es un barrio que homenajea en su traza urbana a diferentes y reconocidos facultativos, ya que sus calles llevan los nombres de médicos ilustres. Esta colonia fue inaugurada a inicios del siglo XX, y se planificó originalmente bajo el nombre oficial de Colonia Hidalgo, pero pronto se le llamó popularmente Colonia “Doctores” debido a su nomenclatura dedicada a los galenos (Enciclopedia de la Ciudad de México, 2022).

La urbanización definitiva ocurrió tras el Porfiriato, cuando en estos terrenos, antes conocidos como La Indianilla, se construyó en 1905 el primer gran Hospital General de México (Martínez R., 2015). Este hospital concentró a numerosos profesionales de la salud y motivó al gobierno a edificar viviendas para médicos, enfermeras y trabajadores de la salud. Fue entonces cuando se renombraron las calles en honor a los médicos con más trayectoria del país, consolidando el nombre informal de “Doctores”. (Velázquez, 2019).

Además del simbolismo en la nomenclatura, la Colonia Doctores fue concebida como un espacio habitacional para trabajadores del sector salud. De acuerdo con documentos de la época describen que el gobierno federal y municipal promovieron la construcción de casas para médicos y enfermeras cerca del Hospital General (Martínez R., 2015). Muchos galenos, particularmente médicos jóvenes egresados de la Escuela Nacional de Medicina, residían allí durante sus primeros años de ejercicio, formando un entorno vecinal de profesionales de la salud (Campos Navarro, 2010). Asimismo, varios médicos vivían con sus familias en la colonia. En censos de población de la década de 1920 se observa una alta proporción de jefes de familia identificados como médicos o empleados del sector sanitario, lo cual confirma el carácter familiar y profesional del barrio en sus primeras décadas (INEGI, 1921).

En cuanto a la práctica médica, algunos testimonios señalan que los médicos residentes en la Colonia Doctores ofrecían consultas privadas en sus propias casas, y también realizaban visitas domiciliarias dentro de la misma colonia, especialmente antes del fortalecimiento del sistema hospitalario público en las décadas de 1940 y 1950 (Agostoni, 2016). Esta forma de práctica se correspondía con el modelo médico dominante en México en la primera mitad del

Los doctores de la Colonia Doctores



Antiguo Hospital General en la colonia Doctores.

Muchos galenos, particularmente médicos jóvenes egresados de la Escuela Nacional de Medicina, residían allí durante sus primeros años de ejercicio, formando un entorno vecinal de profesionales de la salud.

siglo XX, basado en la atención personalizada y el conocimiento cercano del entorno vecinal. Algunos médicos reconocidos en las calles de la Colonia Doctores y de las vialidades principales, trazadas entre 1889 y 1895, fueron denominadas con los nombres de doctores prominentes del siglo XIX y principios del siglo XX, como el Dr. Lucio, el Dr. Río de la Loza, el Dr. Vértiz, el Dr. De La Pascua, el Dr. Andrade y el Dr. Lavista por mencionar algunos. (Enciclopedia de la Ciudad de México, 2022).

Por ejemplo, El Dr. José María Vértiz (1812–1870) fue pionero de la cirugía oftálmica en Méxi-

co y director de la Escuela de Medicina en 1868. Fue el primero en tratar abscesos hepáticos con canalización continua (Medina, 2007). El Dr. Rafael Lavista (1839–1895) fue cirujano reconocido y realizó una de las primeras operaciones neurológicas del país y publicó más de 100 trabajos médicos (Agencia Conacyt, 2018). El Dr. Leopoldo Río de la Loza (1807–1876) médico y químico, fue el primero en aislar oxígeno, dióxido de carbono y nitrógeno en un laboratorio en México y fue Cofundador de la Academia Nacional de Medicina (González, 2003). El Dr. Rafael Lucio (1819–1886) identificó la lepra lepromatosa,

conocida como “lepra de Lucio”. Fue director del Hospital de San Lázaro. (Agostoni, 2016).

El Dr. Eduardo Liceaga (1839–1920): lideró la construcción del Hospital General de México y presidió la Academia Nacional de Medicina. Estableció también la primera sala de pediatría en el país (Campos Navarro, 2010). El Dr. José Terrés (1864–1924) clínico e investigador del tifo, dirigió el Instituto Médico Nacional y fundó una institución para prevención de la ceguera (Conacyt, 2017). El Dr. Manuel Carmona y Valle (1832–1902) fue director de la Escuela Nacional de Medicina y pionero en el uso del oftalmoscopio. También fue senador y jefe de gobierno de la ciudad (Galindo y Villa, 1922). El Dr. Agustín Andrade (1833–1886) especialista en oftalmología, dirigió el Hospital Valdivieso y fue presidente de la Academia de Medicina por más de una

década (Pérez Tamayo, 1999). El Dr. Ladislao de la Pascua (1815–1891): considerado el padre de la leprología mexicana, publicó en 1844 el primer tratado sobre lepra en México (Escobar Ohmstede, 2004). Claude Bernard (1813–1878) fisiólogo francés, padre de la medicina experimental. Su presencia en la nomenclatura refleja la influencia francesa en la medicina mexicana del siglo XIX (Bynum, 2008).

La nomenclatura de la Colonia Doctores no solo honra a médicos ilustres, sino que también constituye un testimonio urbano de la historia de la medicina mexicana. Cada calle rememora avances en la ciencia, la salud pública y la formación institucional de la medicina moderna en el país. Es así que en torno a estos nombres se construyó un paisaje urbano vinculado a la sanidad y a la atención de servicio médico. ■

SÚMATE

POR UNA VIDA LIBRE DE POBREZA



Cada día miles de personas sufren las consecuencias de vivir en zonas vulnerables en condiciones de pobreza. Fondo para la Paz IAP está trabajando desde 1994 para transformar esta realidad.

Tú puedes hacer la diferencia con una donación desde 300 pesos al mes.

Dona en: fondoparalapaz.org/donar
Teléfono: 55-5570-2791
Whatsapp: 55 3929 9660

Siembra calles y cosecharás tráfico

POR ESTEBAN ORTIZ CASTAÑARES

Esta expresión de urbanismo se volvió popular a finales de los años cincuenta, después de que los modelos fordeanos (movilidad basada en autos), que se creía era la solución para las metrópolis modernas, comenzaron a fracasar, ya que inducían el uso de autos que exacerbaban las urbes con tráfico.

Y es exactamente lo que las grandes megalópolis con severos problemas de tráfico no han logrado entender.

En cambio, aquellas que se han concentrado en no desarrollar autovías, sino transporte público y ciclovías, han logrado exitosamente mantener tráficos medios y evitar los embotellamientos que provocan:

- Contaminación del aire (que deriva en enfermedades respiratorias) y que ha llevado en algunas ciudades a soluciones paliativas como el “No Circula”.
- La enorme cantidad de tiempo que se pierde en el desplazamiento de un punto a otro.
- Y por supuesto, el estrés y las dolorosas y costosas enfermedades crónicas cardiovasculares y de sobrepeso, derivadas, además de otros factores como la alimentación, de una vida excesivamente sedentaria.

Ciudades como Tokio en su zona conurbada con casi 40 millones de habitantes (poco menos que el doble de la CDMX), han logrado exitosamente concentrarse en la necesidad básica de sus habitantes: La movilidad y no en el transporte en auto). Con ello han logrado que los tiempos desplazamiento sean iguales que el carro, o incluso mejores, utilizando el transporte público o ciclista.

Desde hace más de 50 años, nuestra ciudad, en cambio, ha mantenido los modelos nortea-

Cada año en esta Ciudad de México se pierden 482 años de vida humana (152 horas x 22.8 millones de habitantes) en un auto; en lugar de usarlos para estar con la familia y los amigos, aprender, trabajar, hacer ‘hobbies’ o simplemente descansar.

mericanos, donde “la movilidad” significa el desplazarse en auto.

Hasta 1985 el Plan Maestro del Metro contemplaba 17 líneas que nunca fueron construidas; y sin embargo se creó el Anillo Periférico (Uruchurtu, 1952 -1966), los ejes viales (Carlos Hank González, 1978), el titánico trabajo de la construcción de los puentes en el occidente de la ciudad (AMLO, primera fase 2000) y del Segundo Piso (primera parte por AMLO en 2006); y ahora el Viaducto elevado (en Indios Verdes), la expansión del Circuito Interior y los nuevos accesos a Santa Fe.

Todas estas mega obras viales han dado un gran lucimiento político a los gobiernos que los han desarrollado, y por otro lado una comodidad mal entendida a los ciudadanos, que prefieren la movilidad privada en auto-

móviles, que significan además un estatus social, dejando el transporte público destinado a “los pobretones que no pueden comprar un auto”.

En mi texto escrito hace poco más de dos años (ver “Cultura Ciclista en la CDMX”, Libre en el Sur, octubre 2022), reportaba que, conforme al índice INRIX (2024), nuestro país era el 29º del mundo con mayor tráfico. Utilizando como referencia el mismo reporte, en la actualidad ocupamos el 5º lugar (debajo de Estambul [1], Manhattan[2], Chicago[3] y Londres[4]), con un promedio de 97 horas por ciudadano viajando en un auto al año; es decir, en relación a otras mega ciudades hemos descendido 24 lugares.

Este reporte es halagüeño, en comparación con el generado por la empresa “Tom Tom” (20

24), que coloca a la CDMX como la ciudad con peor tráfico del mundo y eleva el promedio de horas a 152 al año. Es decir que cada se pierden en esta ciudad 482 años de vida humana (152 horas x 22.8 millones de habitantes) en un auto; en lugar de usarlos para estar con la familia, amigos, aprender, trabajar, hacer hobbies o simplemente descansar.

El problema sigue creciendo y los ciudadanos seguirán mante-

niendo una cultura basada en el transporte privado, en tanto las alternativas públicas no sean más eficientes.

Un rayito de luz

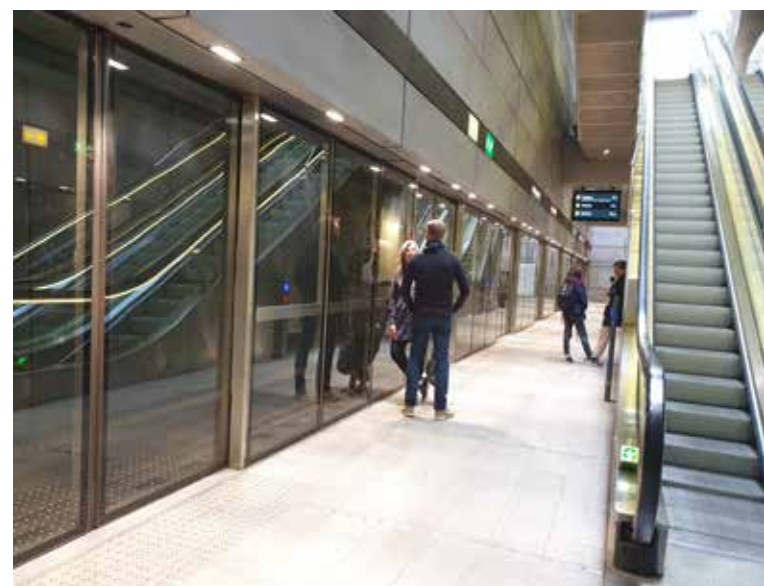
Como lo hice notar también en el artículo ya mencionado, la cultura ciclista crece lentamente en la ciudad y la infraestructura de transporte público también. Pero no lo suficiente.

El foco del desarrollo del transporte urbano en México, debe de dejar de ser crear vialidades rápidas para coches y concentrarse en la movilidad (en general). El objetivo es poder desplazar eficientemente a la mayor cantidad de ciudadanos cuando lo requieren y no la definición a priori del medio a utilizar.

Solo cuando las alternativas públicas sean más eficientes que el auto, una gran parte de la población empezará a preferir moverse colectivamente.

Los resultados estadísticos demuestran que los proyectos de vialidad no están resolviendo el problema. Más avenidas no significa mayor movilidad mientras estas sigan siendo un incentivo para la adquisición de autos.

En diversas urbes europeas, (Copenhague, Berlin, Colonia,



Metro Copenhague



Carril confinado bicicleta Colonia

Foto: Especial

Foto: Especial



Foto: Especial

Carril confinado de bicicleta en Colonia

París), en lugar de incrementar el número de calles, las han reducido, transformándolas principalmente en carriles confinados para el ciclismo, con resultados sorprendentes. Después de los ajustes, la saturación de tráfico en promedio no se incrementó porque la gente empezó a utilizar las bicicletas como opción de transporte.

En nuestra ciudad, la cultura ciclista crece, los programas de paseos dominicales han fomentado mucho el uso de la bicicleta. Pero faltan muchas vías confinadas que garanticen la seguridad de los usuarios. El programa de Ecobicis ha tenido un gran éxito (sobre todo en algunas zonas de la ciudad); pero muchos de los nodos, donde se toma la bicicleta, se vacían por la mañana. La idea de los estacionamientos de bicis en el Metro, también funcionan muy bien, pero llegan a ser insuficientes.

Clasificar por filtro	Clasificación mundial ▼	Ciudad	Tiempo medio de viaje cada 10 km ▼	Cambio a partir de 2023 ▼	Nivel de congestión % ▼	Tiempo perdido al año en horas punta	Clasificación mundial de congestión ▼
1	17	Ciudad de México México	31 minutos 53 segundos	+ 1 minuto	52 %	152 horas	1
2	161	Bangkok Tailandia	21 minutos 51 segundos	+ 20 segundos	50 %	96 horas	2
3	8	Ciudad de Davao Filipinas	32 minutos 59 segundos	- 30 segundos	49 %	136 horas	3
4	11	Kumamoto Japón	32 minutos 37 segundos	- 10 segundos	49 %	149 horas	4
5	22	Bucarest Rumania	31 minutos y 9 segundos	+ 20 segundos	48 %	150 horas	5
6	59	Plovdiv Bulgaria	27 minutos y 18 segundos	sin cambios	48 %	107 horas	6
7	84	Łódź Polonia	26 minutos y 6 segundos	+ 20 segundos	48 %	110 horas	7
8	12	Bandung Indonesia	32 minutos 37 segundos	+ 30 segundos	48 %	108 horas	8
9	7	Lima Perú	33 minutos y 12 segundos	+ 1 minuto y 30 segundos	47 %	155 horas	9
10	10	Dublín Irlanda	32 minutos y 45 segundos	+ 40 segundos	47 %	155 horas	10



Foto: Especial

Cokyo Metro and JR East en Tokyo

12, lo que se está haciendo son obras de saneamiento y mantenimiento; habrá que esperar que al menos esto permita ofrecer un servicio de transporte con la calidad.

La situación de tráfico es tan grave, que cada vez más personas optan por la movilidad pública o ciclista, pues a pesar de ser lenta, saturada e ineficiente, llega a tener la misma duración que recorridos hechos en auto.

Un gran proyecto de red de transporte público, integral --como el que nunca se realizó del Metro, no solo se convertiría en la opción para la mayoría de los ciudadanos; sino que además, disminuiría los serios problemas que el actual sistema tiene, como las aglomeraciones en las estaciones de Metro y Metrobús en las horas pico. La ciudad ofrecería una opción más económica de transporte que se vería reflejada en los bolsillos de todos los usuarios, además de devolverles cientos de horas perdidas.

Si además lograra mantener la seguridad para los pasajeros, un gran número de grupos vulnerables (ciudadanos de la Tercera Edad, niños y familias), se atreverían a usar la infraestructura.

Además, la reducción en el número de autos liberaría a las calles de tráfico, permitiendo que los que realmente necesitan transportarse en este medio, lo hagan de manera rápida.

El cambio en los hábitos de transporte se ajustan rápidamente cuando los sistemas públicos y las opciones de ciclismo son más eficientes que el auto. La cultura que define al auto como estatus, también cambia rápidamente cuando las ventajas son claras.

Sería maravilloso poder subirse en un tren rápido en Cuautitlán Izcalli y saber que uno puede llegar a Xochimilco en una hora y quince. Entre estos 2 puntos hay 50 kilómetros por lo que, soñar en una solución pública con este objetivo, es considerar un transporte que viaja en promedio a 40 kilómetros por hora, algo viable.

Tomando casos de éxito, como el de Tokio, el proyecto de transporte de la CDMX debería orientarse a “Por el bien de todos, un transporte para todos”. Los transportes público y ciclista deben de estar orientados a todos los segmentos sociales.

Con el fracaso evidente de las grandes obras viales, esta solución no solo es democrática, sino que ofrece una alternativa para detener el congestionamiento de nuestra ciudad, que devora el tiempo de nuestras vidas, nuestra salud y nuestra felicidad.■

Y en cuanto al transporte masivo urbano, el Metrobús y ahora el Cablebús, han aliviado los problemas de transporte en algunas zonas de la ciudad, pero no ofrecen una solución amplia para todos los habitantes de la zona conurbada que tienen que gastar horas, mucho más que las del auto. Y este es el gran problema: se trasladan en servicios de peseros y colectivos privados, lentos y en algunos casos peligrosos, que han podido suplir la falta de un plan urbano global, aunque son parte del gran tráfico.

El Metro, en cuanto a confiabilidad y tiempos de transporte, ha perdido la gran eficiencia que llegó a tener antes del inicio de este milenio, y su desarrollo desgraciadamente está prácticamente detenido. Con excepción de la extensión de la línea



Mujeres en bicicleta.

Foto: Especial

La convicción

En el campo, en la periferia, en la ciudad o en el Giro, el acto de pedalear tiene algo en común: el impulso humano por avanzar, resistir y trascender.

POR MELISSA GARCÍA MERAZ

Hace ya algunos años estuve en una conferencia en la Universidad Autónoma del Estado de Hidalgo donde se habló de una comunidad que utilizaba frecuentemente la bicicleta. Lo más interesante es que eran las mujeres las principales usuarias. Aquellas que, antaño, habían utilizado la bicicleta para ir al río a lavar la ropa. A pesar de que, en la actualidad, esa actividad ha desaparecido, ellas siguen recorriendo ese trayecto, no por nostalgia, sino por convicción. No recuerdo precisamente a la autora del trabajo pero sí recuerdo que, remarcaba, algunas jóvenes de la misma comunidad han reemplazado la bicicleta por grandes camionetas, muchas importadas del vecino país del norte, en una clara adopción del «progreso» entendido como motorización y consumo.

Pero las usuarias, estas mujeres, en su mayoría mayores de 60 años, mostraban una singularidad: no padecían enfermedades crónico-degenerativas y

parecían, severamente, felices. La bicicleta seguía siendo parte de su rutina diaria y su forma de habitar el espacio. Salían con sus canastas, sus bolsas colgadas del manubrio y sus rebozos bien anudados al pecho. Pedaleaban con firmeza, como si supieran que su trayecto tenía historia. En cambio, las jóvenes ya no pedalean, ya no cruzan las calles rumbo al río, y habían optado por una movilidad que otorga estatus, pero también impone distancia. Ahora se movilizan en autos grandes, pesados, a veces innecesarios, que parecen más una extensión del poder que del cuerpo.

¿Por qué digo estatus? Porque en nuestro país, así como la Coca Cola desplazó al pulque, el automóvil desplazó a la bicicleta. El auto se convirtió en símbolo de poder adquisitivo, mientras que la bicicleta se asoció con pobreza y marginalidad. Pensar en abandonar un vehículo que no genera valor de capital —que no consume más que un mínimo en mantenimiento— por uno que demanda inversión, pagos, gasolina y espacio, refleja una decisión



Foto: Daniel Augusto / Cuartoscuro

profundamente cultural y simbólica.

Tan es así que el consumo no es solo cuestión de adquirir objetos. Tiene un profundo valor simbólico y emocional: expresa quiénes somos, a qué grupo pertenecemos y cómo queremos ser vistos. La teoría del consumo simbólico plantea precisamente eso: que los productos comunican más que su función. Bourdieu, por ejemplo, analizó cómo nuestras elecciones se relacionan con el capital cultural y social. No es igual tomar café en un vaso de unicel que en una taza de diseño; llevar café hecho en casa y en un termo que tomar un café de Starbucks. No es lo mismo portar ropa de marca que una

prenda alternativa. Todo eso dice algo de nosotros.

Autores como Bauman, Giddens, Goffman, Gergen o Mead han profundizado en cómo nuestra identidad se forma en diálogo con el contexto, de forma narrativa, reflexiva y social. La psicología social, por su parte, ha mostrado que identificarnos con ciertos grupos influye en nuestra forma de vestir, movernos por los espacios o actuar. Lo que elegimos llevar —ya sea una prenda, un coche o una bicicleta— también puede ser una forma de empoderamiento, de decir: “así me muestro porque así quiero ser visto(a)”.

Por ejemplo: ¿por qué compramos un automóvil costoso? ¿Corresponde solamente

a una necesidad de movilidad o, en cambio, se convierte en una carta de presentación, una manera de mostrarle al mundo quién somos? ¿Por qué despreciamos la bicicleta mecánica y celebramos la eléctrica? ¿Es solo por comodidad o porque marca una diferencia entre quien puede recorrer un pequeño tramo desde la zona urbana y quien debe cruzar la ciudad entera desde la periferia para trabajar o estudiar? Esto va más allá de cubrir una necesidad básica, el consumo tiene un papel clave. Lo que consumimos se vuelve una forma de contar nuestra historia, construir nuestra identidad y buscar reconocimiento. En un mundo donde las apariencias también comunican, los objetos que elegimos tienen un peso emocional, social y simbólico enorme.

Recuerdo haber pensado, al escuchar sobre esas mujeres de la comunidad hidalguense, que sus bicicletas no solo eran un medio de transporte. Eran una extensión de su cuerpo, una memoria en movimiento. Como si pedalear fuera también un acto de resistencia contra la lógica de consumo que lo devora todo. Una forma de recordar que hay otras formas de vivir, de moverse, de estar en el mundo. Y, por supuesto, una forma para hacer comunidad en movimiento.



¿Por qué compramos un automóvil costoso? ¿Corresponde solamente a una necesidad de movilidad o, en cambio, se convierte en una carta de presentación, una manera de mostrarle al mundo quién somos?

Gustavo Alberto / Cuartoscuro



“Salían con sus canastas, sus bolsas colgadas del manubrio y sus rebozos bien anudados al pecho. Pedaleaban con firmeza, como si supieran que su trayecto tenía historia”.

n-de-pedalear

Pero la bicicleta lleva un profundo sentido en nuestro país. En el escenario internacional, un joven ciclista mexicano ha hecho historia y ha devuelto la bicicleta a las portadas de los periódicos, no como símbolo de pobreza, sino de excelencia. Isaac del Toro, originario de Ensenada, Baja California, lidera el Giro de Italia 2025 con una destacada actuación que lo ha mantenido con la ‘maglia rosa’ tras 15 etapas. Con tan solo 21 años, ha demostrado que la bicicleta puede ser también un vehículo de gloria, orgullo y superación personal. Desde las calles de su ciudad natal hasta las montañas italianas, ha logrado convertir su trayecto en un emblema de disciplina, esfuerzo y representación nacional. A manos de actores sociales como Isaac se reconoce que la bicicleta también puede ser un símbolo de gloria, disciplina y esfuerzo. La hazaña de Del Toro no solo revaloriza el ciclismo en el imaginario colectivo mexicano, sino que también nos recuerda que la bicicleta es una herramienta poderosa. En el campo, en la periferia, en la ciudad o en el Giro, el acto de pedalear tiene algo en común: el impulso humano por avanzar, resistir y trascender.

En estudios sociológicos recientes, las mujeres racializadas

—negras, latinas, indígenas, migrantes— han mostrado cómo resignifican lo que significa ser mujer en contextos marcados por el racismo y el patriarcado. Autoras como Sudbury y Williams & Lewis documentan cómo estas mujeres resisten y crean nuevas formas de pertenencia desde lo cotidiano: en su ropa, en sus peinados, en sus trayectorias. Su identidad no es fija ni impuesta; se construye desde la intersección entre raza, género, clase y cultura. Lo personal es político: el cuerpo, la voz, el estilo y, debemos agre-

gar, el derecho a la movilidad y a transitar demostrando la identidad son territorios de lucha y afirmación.

Así también se define la ciclista que cruza la ciudad con el cuerpo al sol, desafiando el ruido, el tráfico y el cansancio. No lleva ropa sofisticada ni gran preparación. Solo su necesidad, su historia, su identidad. Cada pedalazo es una forma de decir: “esta ciudad también me pertenece”.

La bicicleta no solo recorre distancias: recorre memorias. En muchas colonias de la ciudad,

y también en pueblos que van quedando atrapados por la urbanización desigual, las mujeres mayores siguen pedaleando como antes. Así lo muestran estudios como el de Soledad Díaz (2015) que describe cómo la bicicleta permite a las mujeres mantener su autonomía, cuidar a otros, ahorrar tiempo y apropiarse del espacio. Y como apunta Trejo (2015), esta práctica —tan subestimada por el discurso del progreso— tiene la potencia de redibujar la ciudad desde los cuerpos, los sentidos y los afectos. En ese peda-

lear cotidiano hay una forma de resistencia y de afirmación: “aquí estoy, esta también es mi ciudad”.

No se trata solo de edad o comodidad. Se trata de una transformación cultural y económica, donde la bicicleta —lejos de ser rudimentaria— puede convertirse en símbolo de autonomía, sostenibilidad y dignidad urbana. Un objeto que, más allá de sus ruedas, habla de una forma de vida posible: una que no le teme al cuerpo, al trayecto ni al tiempo que toma recorrer el camino. ■



Foto: Francisco Ortiz Pardo

Sobre ruedas



Foto: Francisco Ortiz Pardo

Por la casa donde se filmó la película "Roma".

Por Francisco Ortiz Pinchetti

De entrada les platico que la bicicleta fue una compañera fiel durante mi infancia, adolescencia y primera juventud. Estuvo presente en muchas aventuras, descabros, conquistas personales a lo largo de mi vida. Hace tiempo que no monto una. Pienso que a estas alturas lo más probable es que perdería el equilibrio... como la primera vez. Les cuento tres "bici-historias":

1. La historia empezó cuando probablemente tendría siete u ocho años. Una mañana mi padre me llevó al parque de La Hormiga, en el extremo Poniente del bosque de Chapultepec (pegadito a Los Pinos), donde rentaban bicicletas. Mis pininos incluyeron un par de asostanes y un raspón de rodilla, mientras mi papá, que entonces tendría apenas 43 o 44 años de edad, corría tras de mi gritándome sin cesar que no dejara de pedalear. Y si: esa es la clave. Mientras uno pedalee, la estabilidad de la bici será posible. El caso es que quizá una hora más tarde, empapado en sudor mi

pobre padre, ocurrió el milagro. ¡Logré andar en bicicleta!

Desde aquel instante, la bicicleta se metió a mi vida. En ese entonces vivíamos en la calle de Río Po, en la colonia Cuauhtémoc. Un seis de enero en encontré que los Reyes Magos me habían dejado una hermosa bicicleta, rodada 24, en la sala de mi casa. Primero fue apenas un juguete que me permitía dar vueltas a la manzana de la casa. Más tarde, en la manzana en la que vivían mis primos, los Muñoz Pinchetti, en la calle de Río Ganges.

Años después, la bicicleta se convirtió en un eficiente transporte. Mi querido hermano Humberto y yo la adoptamos como tal para trasladarnos todos los días hasta la escuela, el Instituto Patria, en la colonia Polanco. Él cursaba ya la secundaria y yo, cuatro años menor, apenas la primaria. Él manejaba la bici, yo siempre montado atrás.

Para entonces vivíamos ya en la calzada Pedro Antonio de los Santos, en San Miguel Chapultepec. Teníamos que

atravesar todo el bosque de Chapultepec, lo que hacíamos a ratos por las calzadas del bosque y a ratos a campo traviesa, para cortar camino. En ese entonces ni siquiera se conocían los cascos o protectores para, aun cuando circuláramos por calles y avenidas transitadas. Simplemente trepábamos en la bici y con la bendición de mi madre nos lanzábamos a la aventura de cada mañana. O tarde, porque en ese entonces teníamos clases mañana y tarde.

2. También nuestros fines de semana transcurrían muchas veces sobre ruedas. Para algún paseo, o para algún mandado. Como aquel domingo infuasto en el que mi papá nos mandó a comprar volovanes a la panadería Elizondo, ubicada en Lerma y Sena, en nuestra antigua colonia Cuauhtémoc. Trepamos a la bici y, como de costumbre, entramos al bosque de Chapultepec por la puerta del Cambio de Dolores, para seguir por el circuito interior y salir por el monumento a los Niños Héroes a Reforma, llegar hasta la glorieta de La Palma (¿se acuerdan de ella?) y retornar por la lateral norte del Paseo y entrar por la calle de Sena.

Ya con el envoltorio de los volovanes de camarón, que en esa panificadora solían amarrar con un cordelito rojo y blanco para facilitar al cliente su traslado, volvimos a la bicicleta para hacer el recorrido de regreso. Pero hete aquí que, al circular por la calzada del Bosque un par de diligentes guardabosques detuvieron nuestro vertiginoso desplazamiento para indicarnos que cometíamos una infracción. "¡Está prohibido llevar a alguien atrás!", advirtió uno de ellos a mi hermano, con tono de regaño. "Tenemos que pasarlos a la comandancia", advirtió muy serio. Y si: allá fuimos a parar con todo y bicicleta... y volovanes. Nos dijeron que la bici quedaba en calidad de detenida y que mi hermano, infractor principal, debía quedarse a lavar los baños en tanto se pagaba la "multa". Bueno, así dijeron. Y me dejaron irme, a pie por supuesto, en busca de dinero.

Sin soltar el preciado paquete de volovanes, corrí lo que calculo uno kilómetro para llegar ahogándome a la casa y dar la noticia a mis azorados padres. Fue necesario recurrir a los oficios de mi tío Enrico Pinchetti, entonces ya un exitoso abogado, para que acudiera al rescate de Humberto mediante alegatos jurídicos que yo sospecho tuvo que aderezar con alguna propina.

3. Aunque ustedes no tienen por qué saberlo ni yo contárselos, ocurrió que

troné el tercero de secundaria en el Patria y los jesuitas recomendaron que repitiera el grado en otra escuela, para luego regresar felizmente a la prepa del Patria. Fue así que fui a dar a Pachuca, la Bella Airosa, donde vivían mis tíos, en lo que yo llamaba un "exilio" hasta que me reclamó por ello mi querida prima Lupita Cabello Pinchetti.

Les cuento que para ir de la casa de mis tíos a la escuela tenía que atravesar bajo el sol un enorme llano terregoso, de ida y de regreso, lo que hacía a pie todos los días. Se me ocurrió entonces una idea genial: pedirle prestada a mi hermano José Agustín, el mayor, su bicicleta marca *Raleigh*, de fabricación británica, rodada 28 y de color rojo que tenía sin utilizar ya en nuestra casa, a lo que accedió luego de una serie de recomendaciones sobre el cuidado de su valiosísimo vehículo. Y como pude logré que me treparan la bici en el México-Pachuca que tomaba todos los domingos en la noche en la terminal de la calle Colombia, en el centro.

"Simplemente trepábamos en la bici y con la bendición de mi madre nos lanzábamos a la aventura de cada mañana..."

Mi vida cambió desde entonces, porque cada ida a la escuela dejó de ser una calamitosa caminata para convertirse en un grato paseo ciclista a campo traviesa por aquel páramo, que incluía el cruce de las vías de ferrocarril con la emocionante posibilidad de encontrarme un tren en el camino. Todo perfecto. Hasta aquella tarde en que un remolino se me apareció de pronto con la fuerza de un enorme tornado. Quise escapar, metiéndole velocidad al pedaleo, pero el meteoro aquel formado por toneladas de tierra pareció perseguirme y acabó por alcanzarme y devorarme con todo y la bella *Raleigh* de mi hermano. Tras ser levantado, derribado y revolcado, a punto de fenecer ahogado por la tierra, el remolino me dejó tirado en la llanura cubierto de polvo desde los zapatos hasta la cabellera, con la bicicleta aventada por un lado y los libros y cuadernos por otro. Nunca he olvidado aquel insólito accidente, que por fortuna no pasó a mayores... ni me quitó mi gusto por la bicicleta. Válgame.



un fuerte arraigo y niños jugando en ellas, ahora hay ruidosos espacios de circulación para automóviles que van de paso y ni siquiera cuentan con espacios de estacionamiento suficientes, lo que ha llevado a una privatización de las vialidades en supuesto beneficio de los habitantes del rumbo, pero que igual carecen de agua suficiente y luminarias en buen estado, o encuentran afuera de sus casas y en sus trayectos aceras deficientes y sucias.

Una ciudad conforma un ente comunitario que, como primicia, es habitable, permite una convivencia sana y el desarrollo de un red vecinal amplia y dinámica, y responde a principios de urbanidad y socialización; en resumen, es un lugar en el que todos sus habitantes, así como quienes la visiten, tienen la oportunidad de crecer individual y colectivamente. Por ello, lo reafirmo, constituye ante todo una comunidad que debe identificarse con sus espacios públicos, para cuidarlos y enriquecerlos, para fomentar relaciones cordiales entre quienes viven y circulan por ella, para hacer de ésta un lugar donde podamos recrearnos, transportarnos y vincularnos en armonía con nuestro entorno.

Perfil urbanista

Por Oswaldo Barrera Franco

Dedico este texto a la memoria de Roberto Eibenschutz Hartman, quien como arquitecto y docente, además de su distinguida labor cuando colaboró con el gobierno del entonces Distrito Federal, marcó un hito en la profesión a la que le dedicó su vida.

Las ciudades no son sólo agrupaciones de viviendas y edificios de usos diversos en medio de una trama vial. No son marcas comerciales que responden únicamente a intereses económicos. Son comunidades vivas, que funcionan como un organismo que crece y va cambiando. Tienen historia y una identidad, la cual se transforma a partir de las mismas actividades que le dieron origen y ha ido adaptándose a cambios sociales y políticos, aunque ahora parece responder más a cuestiones económicas.

Lo anterior podemos verlo con el surgimiento de grandes conjuntos en los que se les da preferencia a viviendas incoasteables para la mayoría, en lugar de aquéllas de interés social –como alguna vez fue la norma, lo que dejó grandes ejemplos de este tipo de arquitectura–, pero eso sí, dotadas de

elementos que fomentan la exclusión con su entorno. De esta manera, los antiguos barrios y las colonias en las que uno creció se ven salpicados, como señales de una enfermedad, por estos conjuntos que desplazan a los habitantes originarios y rompen las dinámicas poblacionales mantenidas por generaciones.

Con el argumento de la concentración de servicios para contar con una infraestructura más eficiente, al aglutinar en menos espacio a una cantidad mayor de población, se pierde la identidad vecinal y se crean burbujas de cohabitantes que sólo se conocen cuando coinciden en los elevadores, gimnasios o salones de sus fastuosos edificios con alberca, en una ciudad, como la de México, que tiene una fuerte carencia de agua, la cual se padece cada vez más conforme más torres de departamentos brotan por todos lados, o que carece del drenaje suficiente para la salida de aguas de desecho de cientos de personas donde antes había casas unifamiliares.

La movilidad en el ámbito urbano es un reto aparte que debe solucionarse a la par del crecimiento de la ciudad. Un transporte público eficiente es el sueño de muchos, pero la realidad nos

abruma al tener que sufrir por vagones de metro saturados, por estaciones en mal estado y descuidadas, por la falta de seguridad y la violencia siempre latente al viajar de un lado a otro. De ahí la importancia de seguir alentando el transporte alternativo, con el uso de bicicletas, por ejemplo, con las que uno pueda desplazarse sin temor de ser atropellado o de chocar con un peatón desprevenido.

Es innegable, la traza actual no permite contar con los debidos carriles para bicicletas sin que invadan el espacio destinado exclusivamente para los andantes o que, a su vez, se vean interrumpidas por el paso imprudente de vehículos. Aquí, además de infraestructura, se requiere una constante cultura vial que inculque el respeto entre usuarios y peatones, además del debido rigor en cuanto a la observancia de los reglamentos de tránsito.

Por otro lado, el perfil urbano, cada vez más rápidamente, se ve modificado y se complica reconocer los espacios que nos eran familiares, al ser sustituidos por edificaciones que nos son ajenas, artificialmente impuestas o que no se adecuan a las dimensiones ni la estética del lugar que han invadido. Donde alguna vez hubo calles tranquilas, con

“La traza actual no permite contar con los debidos carriles para bicicletas sin que invadan el espacio destinado exclusivamente para los andantes o que, a su vez, se vean interrumpidas por el paso imprudente de vehículos”.

Los buenos urbanistas lo entienden bien. Conciben las ciudades más allá de lo que los demás alcanzamos a ver. Las conocen desde sus entrañas y comprenden su importancia en un plano incluso regional, no como entidades aisladas, sino como parte de una planeación que relaciona lo urbano con lo rural, lo individual con lo colectivo y lo pasado y presente con lo futuro.

Por ello, personajes como el arquitecto Eibenschutz Hartman, quien por muchos años fue un referente entre los urbanistas de México, merecen nuestro reconocimiento al buscar que nuestras ciudades, nuestros espacios de convivencia y crecimiento, sean un reflejo de nuestro aprecio por ellas, mientras las sigamos reconociendo como los lugares en los que todos tenemos algo que aportar. Gracias, arquitecto.

Las bicis en mi vida

Por Patricia Vega

Antes de cumplir los cinco años, es decir, durante nuestra infancia, hemos estado rodeados de todo tipo de estímulos que nos empujan a andar primero en triciclos y luego en bicicletas: nuestros familiares, condiscípulos en la escuela, programas de televisión y radio, anuncios, canciones, cuentos, películas infantiles, amistades...

¿Quién no recuerda sus primeros intentos de pedalear en equilibrio sobre un artefacto de cuatro ruedas que, a partir de perder el miedo, se reducirían a dos?

Me veo a mí misma en una especie de ensoñación, montada en una bicicleta infantil. Con mi padre al lado, sosteniendo el manubrio para darme seguridad e insistiendo en que no dejara de pedalear, que lo hiciera sin miedo por la empinada calle en la que vivíamos en la colonia Hipódromo de Tijuana, que la velocidad me ayudaría a mantener el equilibrio.

Fueron varios los intentos hasta que un día, con las llantas de atrás, un poco levantadas del piso, me empujó y empecé a pedalear sin ayuda de nadie. Recuerdo la emoción de dominar una nueva actividad, el viento acariciando mi cuerpo y una sensación de libertad que me acompañaría a cualquier lugar que yo decidiera ir, aunque mis límites estaban marcados por la extensión de la colonia Hipódromo.

Así que cuando la familia llegó a vivir a la ciudad de México e ingresé a una escuela para terminar la educación primaria yo ya era una pequeña campeona de la bicicleta. Por la colonia en la que viví muchos años, iba con frecuencia a pasear al bosque y zoológico de Chapultepec. Esa aventura siempre incluía la renta de una bicicleta por media hora o la hora completa.

Fui creciendo junto con la ciudad y al término de la primaria yo ya era la flamante propietaria de una bicicleta dorada con cambio de velocidades y un asiento alargado que me permitía pedalear medio echada para atrás. En esa

época, sin pedir permiso ni la opinión de nadie, decidí cambiar mi super bici por una mini moto Carabela de 100 cc, color azul turquesa. ¡Caray, me sentía una especie de Peter Fonda, en la película Easy Rider de 1969! Aunque más chica que el personaje interpretado por Fonda, yo estaba en plena búsqueda de mi propio camino.

Con mi primer auto, un escarabajo verde manzana de la Volks Wagen, mis ímpetus ciclistas quedaron poco a poco guardados en un cajón. Y pasaron muchos años y la ciudad de México siguió creciendo —y yo junto con ella— hasta convertirse en una urbe prácticamente intransitable por el exceso de automóviles, altos niveles de contaminación y un transporte público bastante deficiente. La búsqueda de alternativas propició que las autoridades capitalinas voltearan los ojos nuevamente hacia las bicicletas, ahora como medio de transporte ecológico.

La Delegación Benito Juárez, ahora Alcaldía, fue una de las primeras zonas de la ciudad en experimentar el sistema Eco-bici: la renta de bicicletas por un periodo de tiempo determinado que permitía a los usuarios trasladarse de un lugar a otro de una manera más amigable con el medio ambiente y sorteando el tráfico. Debo decir que la altura del asiento nunca me acomodó

Henos aquí que, en el 2021, la familia adquirió un par de bicicletas vintage, de esas con canastilla, espejos retrovisores y que parecen de la década de los cincuenta y sesenta. No tienen cambio de velocidades, pero sí buenos frenos y una campanilla que suena como el timbre de un vendedor de helados



Patricia a bordo de su bici.

Foto: Especial

y eso hacía que mis correrías ciclistas fueran un tanto incómodas. Y la parafernalia urbana ciclista llegó a la ciudad para quedarse: carriles confinados para bicicletas y que corren a lo largo de varias avenidas: Insurgentes en ambas direcciones, Adolfo Prieto, División del Norte, Coyoacán, Gabriel Mancera... por solo mencionar algunos ejemplos de la zona en la que vivo: la Colonia del Valle.

Se dice que lo que bien se aprende nunca se olvida. Y el encierro provocado por la pandemia del Covid-19 nos llevó a buscar voltear hacia las bicicletas de una manera que rebasaba su función como medio de transporte: vimos en ellas una alternativa para hacer un poco de ejercicio, pasear y la posibilidad de hacer muchísimas tareas sin necesidad de montarnos en un automóvil.

Nunca hemos estado interesadas en un ciclismo profesional, sin embargo, andar en bici por las calles de la ciudad es, todavía, una aventura de alto riesgo que nos obliga a usar cascos, chalecos brillantes y otros artefactos ciclistas que nos protejan de un posible accidente. Muchos automovilistas no respetan a los usuarios de las bicis y ponen en riesgo y arrebatan la vida de los ciclistas.

Henos aquí que, en el 2021, la familia adquirió un par de bicicletas vintage, de esas con canastilla, espejos retrovisores y que parecen de la década de los cincuenta y sesenta. No tienen cambio de velocidades, pero sí buenos frenos y una campanilla que suena como el timbre de un vendedor de helados. Así que no es raro que en la colonia del

Valle se topen con un par de señoras sesentonas que se montan en sus bicis cada que pueden: es un ejercicio maravilloso que hace latir tu corazón y pone en marcha todos tus sentidos por lo que el cerebro también se activa.

Hace poco, en una de las librerías de la colonia me topé por casualidad con una mujer de mediana edad que, después de estudiar química y luego literatura, decidió convertirse en escritora que disfruta en particular abordar temas relacionados con la divulgación de la ciencia.

Se llama Yael Weiss, y además de tener varios libros publicados, tiene una pasión no tan secreta por el ciclismo de montaña para el que se monta en su bicicleta tipo enduro. Esas sí son palabras mayores: caídas, raspaduras, fracturas no frenan su pasión por este tipo de deporte, ese sí de alto riesgo.

Imagino su adrenalina cuando un texto que publicó en la *Revista de la Universidad de México* y que lleva por título precisamente la palabra Enduro: "Con los pies sobre los pedales como en los estribos de un animal fantástico, con las manos sobre los puños del manillar para mantener el rumbo, hacemos cuerpo con la bici. Perdemos altura rápidamente, atravesamos en un soplo el paisaje de magueyes. O el bosque de pinos, o el acantilado que lleva al mar..."

Yo francamente, como dicen los jugadores de cartas, "paso sin ver". Eso no me impide admirar a quienes pedalean dificultosamente hasta la cima de una montaña para luego bajar por los senderos como almas que lleva el diablo.



Foto: Especial

Pedaleando por San Pedro

Por Mariana Leñero

Aunque no hay una edad exacta para aprender a andar en bicicleta, yo inicié el proceso tarde. Y no fue en una flamante bici nueva —de esas que uno le pide a Santa Claus—, sino en la de mi hermana Eugenia. Ella, decidida a recorrer otros caminos —no los de la calle, sino los del ligue y el amor—, la dejó arrumbada igual que a la pobre muñeca fea de la canción de Cri-Cri.

Yo la rescaté. Estaba feliz de que por fin iba a “estrenar” bicicleta nueva —perdón, usada— como tantas otras cosas que heredaba de mis hermanas. Desde pequeña tuve el privilegio de vivir —en vivo y a todo color— lo que ahora llaman la experiencia *vintage*.

Era experta en el arte de la segunda mano: los patines, el libro de texto de matemáticas, el mandil del colegio, el vestido para el evento de verano... y, claro, la bicicleta. La espera para recibirla me desesperó un poquito más de lo normal. Porque, aunque desde pequeña Eugenia fue enamoradiza, tuve que esperar más de lo que yo quería para que cambiara a la bicicleta por pretendientes... haciendo que yo estuviera un poco pasada de edad —y de agilidad— para empezar a aprender.

—Pero mamá, ya todas mis amigas andan en bici sin rueditas —le decía, muy envalentonada. No tuvo que darme mucha explicación: bastó con

dejarme avanzar media cuadra para que yo solita me diera cuenta de que, sin rueditas, iba a ser imposible.

Para la pobre bicicleta, esto de las rueditas enroscadas a los lados fue un bajón de nivel tremendo: una regresión total en su desarrollo. Algo así como: “pues ni modo, te chingas, te toca enseñarle a la más chica”. Y cuando llegó el momento de dejar de usarlas, fue mi mamá quien, por un tiempo, con su energía incansable —y una valentía aún mayor— corría detrás de mí para protegerme de cualquier caída, mientras yo intentaba no estrellarme contra nada... ni contra nadie.

La cosa no fue fácil. Recuerdo una vez en particular, cuando, por idiota —sí, ya sé que no suena bonito, pero no hay otra palabra— salí a dar la vuelta con mi amiga Gaby Gutiérrez, tan emocionada que se me olvidó amarrarme los tenis. En un abrir y cerrar de ojos,

Andar en bicicleta por San Pedro era algo más que simplemente “salir a andar en bicicleta”: era pertenecer. Las banquetas eran nuestras pistas, los parques nuestros teatros, y los timbres de las casas, nuestros pequeños desafíos.

las agujetas sueltas se enrollaron en la cadena. Yo, perdiendo el equilibrio y sin poder bajar el pie para detenerme, caí directito al suelo.

Para acabarla de amolar, la caída fue justo frente a la cantina de la calle 17, en San Pedro de los Pinos. Una cantina que, para mí, representaba una zona de peligro. Cada vez que pasaba por ahí con Cele —mi nana—, me apretaba fuerte la mano, aceleraba el paso y me decía con voz firme:

—No mires—.

Y si preguntaba por qué, su respuesta era siempre la misma: —Los hombres que están ahí no son de fiar. Nunca les hables.

El miedo le ganaba a la curiosidad. Además, ese olor agrio que salía desde adentro —mezcla de cerveza caliente, cigarro y piso trapeado con Fabuloso— me revolvía el estómago y me quitaba las ganas de asomarme.

Una vez, le pregunté a mi papá:

—¿Por qué, si huele tan feo, desde afuera se oye que “esos hombres” (como les decía Cele) se la están pasando tan bien?

Y él, muy serio, me contestó:

—Porque toman para que se les olvide el olor.

Inspirada por su respuesta, en el

siguiente paseo con Cele le expliqué, muy convencida, que esos hombres no eran peligrosos, sino felices. Que no olían su mugrero porque estaban ocupados en olvidar. Cele no dijo nada. Pero su silencio y su decisión definitiva de cambiar la ruta lo decían todo.

Así que el día que azoté justo frente a esa cantina maldita —prohibida por Cele y celebrada por mi papá—, fue el peor de todos los escenarios posibles. Mientras los ojos azul-verde de Gaby Gutiérrez me miraban en shock sin saber qué hacer, yo me incorporé rápido y con dignidad (ya tenía experiencia además en otras caídas). Tenía poca agilidad, pero mucha inteligencia: porque en vez de luchar en sacar las agujetas todas engrasadas, decidí quitarme el tenis —que quedó colgando en la cadena— y decir con serenidad:

—No pasó nada, pero prefiero regresar caminando.

Gaby y yo, no se lo contamos a nadie. No por vergüenza (ni propia ni ajena), sino porque queríamos seguir teniendo la libertad de salir a andar en bici la próxima vez que quisiéramos. En esos años en los que se podía recorrer la colonia sin miedo. Más peligrosa era la cantina... que las calles.

Andar en bicicleta por San Pedro era algo más que simplemente “salir a andar en bicicleta”: era pertenecer. Las banquetas eran nuestras pistas, los parques nuestros teatros, y los timbres de las casas, nuestros pequeños desafíos. Recorrer sus calles era sentirse valiente, aunque una fuera la más chica de las hermanas, la que tardó en aprender y tuvo que esperar. Y aunque el equilibrio a veces fallara, la sensación de libertad era más grande que cualquier caída.

Con esa bicicleta heredada conocí no solo mi colonia, sino mi primer territorio: desde el Parque Pombo al Miraflores, donde los sueños se empujaban más alto que los columpios, el mercado con sus olores, la iglesia... Andar en bici era llegar sin que nadie me llevara. Era ser niña... pero sintiéndome mujer, como mis hermanas...

En San Pedro, las calles hablaban. Y todavía lo hacen. Dicen mi nombre entre el sonido del afilador, el grito de los tamales o el olor a bolillo calentito. Ahí siguen los árboles, los puestos, la sombra de mis padres caminando después de comer, mis hermanas y mis amigos. Ahí siguen mis recuerdos, vivos, tercos, traviesos, haciendo de cada esquina una estación de mi historia. Pasan por mis recuerdos como el mismo aire que pasaba por mi cara cuando pedaleaba rápido.

Y aunque hace tiempo dejé esa bicicleta, y he aprendido a moverme en otros lugares, San Pedro me enseñó a moverme sola. Y volver —como andar en bici— es de esas cosas que nunca se olvidan.

Por Ivonne Melgar

Cuando recuerdo mis primeros años en México, procedente de San Salvador, pienso en la seguridad con la que muy pronto me apropié de sus calles, avenidas, la Línea 1 y 2 del Metro y las ballenas que cruzaban Tlalpan, como se les llamaba en esos años a los autobuses blancos y anchísimos que corrían en el gran Distrito Federal.

La generosidad de las instituciones públicas fue enorme con mi hermana Gilda y yo: desde la inscripción en la Secundaria Técnica Número 17 de Coyoacán, hasta las clases de danza regional que ofrecían en la unidad habitacional que casi cuatro décadas después padecería los estragos del sismo de 2017, llegando a los inolvidables cursos de verano del Deportivo La Fragata.

Pero cuando abandonamos nuestro domicilio aterrizaje, en la Prolongación de Las Torres, en la Campestre Churubusco, para instalarnos en la Colonia San Pedro Tepetlapa, aprendí a llegar al centro de la Ciudad en las ballenas que atravesaban División del Norte, entre Xotepingo e Izazaga, y a comprar ropa hindú en los puestos de Tepito y La Lagunilla y zapatos de ante y de tacón en el Mercado de Granaditas.

Una vez que nos cambiamos a las colonias Educación, primero, y Centinela, después, tome dos nuevas maneras de profundizar el gozo de una migración que, debo enfatizarlo, nunca viví con tristeza ni temor y menos con sentimiento de exclusión: caminar y pedalear.

Como integrantes de una familia que defendía la insurgencia social y armada en nuestro país de origen, fuimos activistas y beneficiarias de una solidaridad mexicana que se expresó intensamente en las universidades y de manera destacada en la Facultad de Ciencias, a donde acudíamos cotidianamente y desde donde disfrutaba descubrir los vericuetos que me llevarían hasta la Avenida Miramontes.

Experimentar distintos trayectos de Ciudad Universitaria a la avenida Erasmo Castellanos Quinto me regaló muy pronto, entre los 15 y los 17 años, un sentido de libertad en el que me bastaba sortear con prudencia los carros y haberle avisado a nuestra madre la probable hora de llegada.

Nos hicimos tan amantes de la caminata que los sábados Gilly y yo llegábamos andando desde la colonia Educación hasta la sucursal coyoacense del Burger Boy, la popular venta comercial de hamburguesas de ese tiempo.

La libertad de pedalear



Foto: Colección Villasana-Torres.

La Ciudad de México en el Tiempo

Una tarde, Candy llegó con una bicicleta que le habían donado y que tenía la peculiaridad de ser "para niñas", muy similar a las que habíamos dejado en El Salvador.

A partir de ese momento, la alegría de salir a dar la vuelta se transformó en una experiencia sólo comparable con la que Morfeo nos regala cuando en sueños, alguna vez, podemos volar, literalmente, y no como Mary Poppins, sino como avioncito de juguete, con las manos extendidas y mochila al hombro. Así fueron los míos hace unos ayeres, embalsamados por una sensación de plenitud y alivio. Sin temores.

Era tan feliz en mi bicicleta yendo a la UNAM, a Plaza Universidad, a San Ángel, a la calzada Ermita Iztapalapa y ¡a Periférico! Ahora que rememoro esa imagen de irresponsable audacia e inconciencia, me pregunto dónde quedó esa muchacha que gustaba del

asfalto y que sin titubeos cruzaba tra mos del sur del DF.

Era tanta mi pasión en el pedal libre que Candy me llevó un día una hermosa bicicleta Benotto de carreras, con más de una decena de velocidades. Se la había comprado a alguien que se iba del país.

Fueron meses de éxtasis en los que el pedaleo en mi escoba portátil voladora me acompañó en todos mis trayectos ajenos a la escuela, el plantel Sur del Colegio de Ciencias y Humanidades de la UNAM, acaso porque se trató de una época en que las *biclas* eran sinónimo de diversión y entretenimiento.

Lejos estaban los días de gloria colectiva que ahora atestiguamos con ciclovías, reglamentos y códigos culturales que, si bien insuficientes, alientan la alternativa de transporte en bicicleta.

Una mañana, en los preparativos para irme al CCH, corrí a la tienda de los bisquets, sin el cuidado previo de ponerle seguro a la puerta del zaguán de aquella casa de la Centinela.

A mi regreso, vi a un vecino, mucho mayor que yo, acariciar mi Benotto enfrente de mis narices. "Es mi bici, ¿a dónde la llevas?", le reclame con la voz temblorosa.

La mirada del conocido ladrón delataba que antes de montarse en la bicicleta andaba en su viaje psicotrópico. "¡Es mía, tonta!", respondió en tono violento.

Y no me atreví a más. Llegué a casa con la ilusión de que se tratara de una confusión. Pero efectivamente mi escoba con ruedas ya no estaba ahí.

Aquel sentimiento de despojo me paralizó al grado que no pude hacer más que comenzar a resignarme.

Hoy pienso, eso quiero creer, que el freno a esos días de vagancia alocada fue una señal providencial para que me pusiera al día con las dos asignaturas de matemáticas que había reprobado. Y que ese año recuperé bajo el mandato interno de que no podía ni debía hacer sufrir a Candy con una noticia de ese tamaño.

Fueron meses de éxtasis en los que el pedaleo en mi escoba portátil voladora me acompañó en todos mis trayectos ajenos a la escuela, el plantel Sur del CCH, acaso porque se trató de una época en que las biclas eran sinónimo de diversión y entretenimiento.



Foto: Facebook

Rodar y rodar

higo primerizo, enseguida apresado en mi boca, y del que aún paladeo y conservo su dulce exquisitez paradisíaca.

Pero la intrepidez se acentuó conforme avanzó la condición de adolescente, y me empujó a salir una mañana sin previo aviso a mis padres —que dormían plácidamente un 16 de septiembre, tras la rotunda desvelada para festejar en familia y amistades el Grito de Independencia— rumbo al propio desfile en las calles del Centro (todavía no se le llamaba histórico), que considerábamos lejanísimo de nuestro domicilio, y en valor entendido, prohibitivo para explorarlo en bicicleta. Partí muy campante hasta la calle de Tacuba, recargué mi bici en la fachada de una casona, y parado sobre el asiento, miré fascinado uno a uno los contingentes que marcharon. Cuando llegué a casa, ya por la tarde, había un maremágnum: mis padres estaban lívidos, y a través de mis hermanas, una vez amainada su angustia, alcancé a enterarme de que me habían buscado en la Cruz Roja, la Verde, la Séptima Delegación, en casas de amigos, vecinos... y hasta en el estancillo de la esquina, sin que apareciera por ningún lado. Me dieron una reprimenda tremebunda y me retiraron mi “Domingo” durante dos largos meses, aunque peor fue resentir la suspensión de mis acostumbradas visitas a la legendaria chocolatería La Cubana (Hoy parte del patrimonio histórico-cultural de la ciudad de México), a falta de fondos para surtir la semana de golosinas.

Y así otras tantas aventuras y experiencias que pueden parecer inocuas ante el ojo ajeno, pero que en lo personal nos sellan entrañablemente y se extienden a dar vueltecitas en la bicla a la novia en turno, la organización de carreritas con la “palomilla”, caravanas exploradoras por los límites de la colonia y más....

Ubicado en nuestros días, aplaudo que la bicicleta se haya popularizado, bien sea por un gozo recreativo, de acondicionamiento físico o con fines de limpieza ambiental. Y constatar que, a diferencia de otras décadas, cuando predominaba el tránsito de lecheros (La parrilla vuelta un cajón metálico repleto de botellas de vidrio), el vendedor de pan (La cesta bamboleando

Mi padre me forzó a subirme en ella ese mismo día, deteniéndome del asiento, e inevitablemente trazando por mi parte un contínuum de eses, incapaz de verticalizar las primeras trayectorias y desembocar en un ruidoso choque contra un poste.

sobre su cabeza) y el del distribuidor de periódicos (Apilados en torres inmensas de papel desafiando la gravedad), que tantas veces admiré en las calles de Bucareli, donde se ubicaba el trabajo de mi padre, como reportero de la redacción central de los Soles.

Ahora, lo mismo vemos en bicicleta a un trajeado burócrata, que a mujeres jóvenes y arregladísimas camino al trabajo, o de casi todas las edades, vistiendo mezclilla, con sus bolsas del mercado o del súper colgando del manubrio...

Sin embargo, subirse a una bicicleta conlleva a la vez riesgos y accidentes, multiplicados en nuestros días, y que algunos de estos lamentablemente se entrecruzan con la fatalidad, lo mismo debido a falta de una cultura cívica de los automovilistas, que por su alarmante dosis de prisa neurotizada, incluyendo la proliferación de motocicletas y patines motorizados, invadiendo banquetas, ...y principalmente a la incompetencia de las autoridades para ordenar inteligentemente el flujo vial, y ya no digamos para subsanar esa plaga urbana que sexenio tras sexenio se incrementa más allá de las promesas mentirosas de campaña, o ya en el gobierno de la ciudad, administraciones que nos reciclan su ineptitud e irresponsabilidad: Me refiero, ¡Claro!, a la monstruosidad de los miles de baches que horadan el rostro pavimentado de nuestra ciudad, tan lleno de heridas abiertas, arrugas y cicatrices.

Por Alejandro Ordorica

La nostalgia, también rueda en bicicleta... ¿Quién no ha evocado aquellos días de la infancia, cuando ya montado en la bici, empezó a pedalearla entre maniobras malabares, equilibrios titubeantes y hasta caídas dolorosas en la ruta del ensayo y error, a la búsqueda de nuevos paraísos, sueños aplazados o aventuras entrañables?

Recuerdos vigentes, que ningún tiempo ha sido capaz de borrarlos en la memoria, tan renuente a disipar hallazgos relevantes, no sólo de nuestra niñez, sino en los días de la adolescencia, todavía más intensa, transgresora y locuaz.

A mi mente acuden y subsisten diversos episodios, aunque ahora reaparecen con más insistencia apenas unos cuantos, sin subordinarse cronológicamente a cambio de preñarse de cierta comicidad: Uno, que alude a mi primera y única bicicleta que poseí en la vida, una flamante bici roja, rodada 24, que tras mirarla pasmado cuando amaneció recostada bajo el arbolito navideño, reconocí que no sabía manejarla y urgía que alguien me adiestrara a surcar por las numerosas calles y

escasas avenidas de mi barrio natal. Mi padre me forzó a subirme en ella ese mismo día, deteniéndome del asiento, e inevitablemente trazando por mi parte un contínuum de eses, incapaz de verticalizar las primeras trayectorias y desembocar en un ruidoso choque contra un poste, mero enfrente de mi padre, —golpe que me depositó en el suelo, me produjo un fuerte costalazo y extendió sus efectos a uno de mis brazos que quedó dormido por minutos, además de un raspón sanguinolento—, quien no se inmutó, dio media vuelta y del que sólo alcancé a escuchar un “levántate, vuélvete a subir y aprende a manejar bien”, que luego traduje como una primera lección que iba más allá de saber conducir la bicicleta.

De esas correrías, recojo también el gozo de andar en la bicla, como igual le llamábamos, con un amigo del vecindario que justo vivía en un anexo de la Casa del Agrarista, en la calle de Sor Juan Inés de la Cruz, de la Santa María la Ribera, y cuyo padre era el delegado sindical, donde tuve una experiencia que llegué a reelaborar en términos de dimensión bíblica, pues fue ahí, gracias a esos viajes del rodar y rodar tan semejante a la vida, en que descubrí un árbol con frutos, una higuera frondosa a la que arranqué de una de sus ramas ese



Foto: Especial

Mi bicicleta en Cuernámaro

Por Rodrigo Vera

Estudiaba yo el tercer año en la escuela primaria —tendría algunos nueve años de edad— y vivía entonces con mi tía Sebastiana, hermana de mi madre, en el poblado guajaratense de Cuernámaro; una comunidad tendida a las faldas de la Sierra de Pénjamo, en los límites con Jalisco y Michoacán, donde la bicicleta era y sigue siendo un medio de transporte muy común.

“Quiero una bicicleta de regalo de Reyes”, le pedí a mi tía al acercarse el mes de enero.

Ya para entonces mis amigos y yo sabíamos manejar esos artefactos de dos ruedas. Entre juego y juego, habíamos aprendido a hacerlo en las bicicletas de nuestros familiares mayores, batallando con la corta longitud de nuestras piernas en esas bicicletas para adulto. Teníamos que bajar el sillín hasta el fondo para poder empujar los pedales con la pura punta del pie, o de plano metiendo las piernas por debajo de la barra metálica y así pedalear en esa postura tan incómoda.

Mantener el equilibrio fue la primera y más difícil etapa de nuestro aprendizaje. Nos costó muchas caídas, moretones y rasgaduras de pantalón. Por eso nos alegraba cuando alguno de nosotros podía por fin pedalear sin caer al piso. Ni se diga cuando las dos ruedas se convirtieron en una extensión de nuestro cuerpo; las dominábamos a nuestro antojo y sin tanta fatiga podíamos correr a mayor velocidad que si lo hicieramos solo con nuestras piernas. Fue increíble esa experiencia.

Pero faltaba conseguírnos bicicletas más chicas, ajustadas a nuestro tamaño. Poco a poco lo íbamos logrando. Esa fue la razón por la que entonces le pedí a mi tía una bicicleta de regalo de Reyes



Foto: Francisco Ortiz Pardo

—Sí, sí. Está bien—me contestó, mientras calculaba con su mirada la altura de mi cuerpo.

¡Mi primer bicicleta! ... No olvido la tarde soleada cuando vi bajarla del autobús que venía de Irapuato, donde se compró en algún centro comercial. Era una bicicleta color verde, de tamaño mediano y con llantas lo suficientemente gordas para recorrer caminos de terracería. Justo a mi medida.

Montado en esa bicicleta fui explorando las áreas circundantes del pueblo: las planicies con sus verdes milpas de regadío, las rancherías con sus casas de adobe y cercas de piedra, los pastizales donde mugían los toros bravos de la Hacienda de Tupátaro, el sinuoso camino serrano que subía hasta la arbolada comunidad de La Cañada, las riveras del arroyo de La Cieneguilla y del arroyo Hondo a donde iba nadar con mis compañeros... La bicicleta me acortó distancias y me abrió un mundo nuevo.

El telón de fondo de aquellas excursiones fue siempre el cerro de los Remedios, el más alto de aquella serra-

nía, tan alto que durante la guerra de independencia se le conoció como “el Fuerte de los Remedios” porque las tropas rebeldes, dirigidas por Francisco Javier Mina, lo escogieron por su altura para usarlo como un “fuerte militar” y desde sus cumbres dominar esa zona del Bajío. Ahí mismo fusilaron a Mina las tropas realistas, en 1817, a unos dos kilómetros de la Hacienda de Corralejo, donde nació Miguel Hidalgo, quien comenzó esa guerra. Los dos jefes insurgentes nunca se conocieron, pero uno murió y otro nació en el mismo lugar; a las faldas del imponente cerro de Los Remedios, ajeno a esas casualidades de la Historia.

Como si fuera un gigantesco animal prehistórico que permanece dormido durante siglos y siglos, con su largo y picudo lomo apuntando hacia las nubes, mientras que sus múltiples brazos se posan extendidos sobre la tierra, el cerro de Los Remedios señorea todo el paisaje de la zona. Se le ve desde todos los puntos. Y las estaciones del año lo hacen cambiar de tonalidad; se enverdece y se empaña de nubes oscuras durante la temporada de llu-

vias, para luego adquirir brillantes puntos anaranjados durante los calores de mayo, cuando la hojarasca cruje a nuestro paso.

Las tupidas lomas situadas a los pies del cerro están bordeadas por senderos que recorríamos en bicicleta durante nuestra adolescencia. Por esos senderos, mis amigos y yo —cuando ya estudiábamos en la escuela secundaria— íbamos a nadar a los arroyos y pozas formadas por los escurrimientos de agua del cerro.

Bajo una de esas lomas se levantó desde hace muchos años un toril de piedra, donde cada 29 y 30 de septiembre, para festejar a San Miguel Arcángel, hay competencia de jineteo de toros amenizada con bandas de viento y que congrega a una multitud de lugareños. En bici íbamos al festejo para ver a los jinetes montados sobre los peligrosos toros respingones que movían el cuello y lanzaban cornadas al aire.

En la punta de otra loma —aseguraban “los cuenteros” del pueblo, muy dados

A muchos en el pueblo les gustaba adornar meticulosamente sus bicicletas. Por ejemplo, de la punta de los manubrios colgaban imágenes religiosas —alguna virgen, algún santo— que traían flecos multicolores

a narrar “cuentos de espantos”— se reunía un grupo de brujas durante las noches, de ahí salían volando en sus escobas de paja. Les gustaba volar en círculo, lentamente, una y otra vez, vestidas todas de negro como si fueran pájaros malignos. Para cerciorarnos, algunas noches llegamos a coger nuestras bicicletas y tomar el camino viejo a Tupátaro que nos llevaba a esa temible loma. Ya estando ahí, con mucho miedo, imaginábamos oír un cuchicheo entre los matorrales o un batir de alas pasando sobre nuestras cabezas en medio de la oscuridad.

--¡Escuchen! Alguien se acerca.

¡Allá se mueve una luz!

--Algo vuela sobre nosotros—nos sugestionábamos unos a otros.

Y espantados, emprendíamos el regreso lo más rápido posible para liberar la adrenalina.

A muchos en el pueblo les gustaba adornar meticulosamente sus bicicletas. Por ejemplo, de la punta de los manubrios colgaban imágenes religiosas —alguna virgen, algún santo— que traían flecos multicolores. También acostumbraban “encintar” los tubos metálicos con cinta de plástico. Era común ver circular aquellas llamativas bicis utilizadas para paseo.

Abundaban al mismo tiempo las abolladas bicicletas para las faenas del campo: sobre ellas iban los labriegos sudorosos transportando alguna pila de leña, un montón de rastrojo o algunos enseres de labranza amarrados a la parrilla, mientras los seguían sus perros ladrando por las calles.

Habría algunos tres talleres donde reparaban las bicicletas, siempre olorosos a aceite y a hule de neumático. Aparte de parchar llantas o enderezar rines golpeados, ahí se vendían y colocaban accesorios de ornato. Sus empleados se esmeraban en embellecer esos objetos metálicos de dos ruedas que caían en sus manos, igual que hace el carpintero con la madera o el alfarero con el barro. En esos talleres empecé a darme cuenta que la bicicleta es también un objeto estético, con los años esta convicción se fue reforzando al ver la gran variedad de sus diseños y materiales, y admirar la belleza de líneas y colores de muchas bicicletas que cruzan las calles.

Sí, crecí en lo que despectivamente se conoce como un “pueblo bicicletero”, calificativo que pone a la bicicleta como señal de atraso, lo cual es falso. Al contrario, es un gran invento esa ligera máquina puesta en movimiento por nuestros pies. Nunca será desplazada ni por la motocicleta ni por el automóvil... Y por fortuna, todos los pueblos de México son bicicleteros.

Al pasar el tiempo me fue quedando chica mi primer bicicleta, regalo de mi tía. Gané estatura. Debía doblar mucho las piernas para pedalear. De modo que a su vez la regalé a un par de sobrinos traviesos que necesitaban jugar.

--¡Gracias!,
--¡Muchas gracias!— me agradecieron muy contentos.

Los ví caerse, levantarse, volver a subir y pedalear nuevamente. En fin, una bicicleta es el mejor regalo que se le puede dar a un niño.



Foto: Francisco Ortiz Pardo

Centro Quiropráctico de la Columna Vertebral

Liberate del Dolor

¡Recupera Tu Bienestar!

CONSULTA QUIROPRÁCTICA ESPECIALIZADA

BENEFICIOS QUE OFRECEMOS

- ✓ Tratamiento brindado por quiroprácticos certificados para el dolor de espalda, rodilla, cuello, articulaciones y ciática
- ✓ Mejora en tu postura y bienestar general
- ✓ Terapias no invasivas y sin medicamentos
- ✓ Atención a deportistas, embarazadas, adultos y niños.

¡No dejes que el dolor controle tu vida! Ven a visitarnos y siente la diferencia en cada ajuste.

visítanos en: Oriente 233 #14 Colonia Agrícola Oriental

Para mayor información comunícate al teléfono (55) 55580389 o escanea el QR

Servicios especializados

Diseño Gráfico

para ciencia y tecnología

Con más de 20 años en la industria editorial y trabajando para instituciones públicas y privadas relacionadas con la ciencia y la tecnología, ponemos a su disposición un equipo de diseñadores multimedia, así como redactores especializados en esta área.

- Revista Científica
- Infografías
- Multimedia para redes sociales
- Diseño de gacetas
- Banners y flyers

www.insitugraphics.com

553435-2193

Trabajar en ruedas

Por Francisco Ortiz Pardo

El policía del Parque Hundido no sabe qué responder cuando le pregunto por qué permite que varios dueños suelten a sus perros en los andadores, en el área de ejercicio y también —lo más grave— en la zona de juegos infantiles, donde niños pequeños corren, tropiezan y pueden ser alcanzados por un can sin correa. Va uniformado de azul impecable, con gorra calada, montado en una bicicleta oficial —una patrulla sin sirena, sin prisa, sin función clara. Le llaman “policleto”, aunque no patrulle nada. “No hacen caso”, me responde finalmente, frente al enorme reloj floral, como si no existiera una Ley de Cultura Cívica que obliga a esos dueños a llevar a sus perros sujetos con correa. Lo dice con resignación, como quien sabe que su trabajo es difícil por inútil.

En esos mismos andadores, como en muchas otras banquetas de la ciudad, circulan también otros trabajadores sobre ruedas. Algunos con prisa legítima, otros con una imprudencia que los pone al mismo nivel de las motocicletas que invaden ciclovías y banquetas. Suben sin freno ni aviso, y casi atropellan a una señora con bastón, a un niño con globo, al oficinista, que también recibe gritos por su “distracción”.

En Ciudad de México, según datos del INEGI, el 20% de los hogares cuenta con al menos una bicicleta como medio de transporte. Este porcentaje varía según la alcaldía: en Tláhuac, por ejemplo, el 36% de los hogares dispone de una bicicleta, y muchas de ellas no sólo se usan para el traslado individual, sino también como taxis. Son triciclos adaptados, parecidos a los *rickshaws* de la India: estructuras con techo de lona, asiento de pasajero y un pedaleo que a veces ha sido sustituido por motores rudimentarios, pero que conservan el esfuerzo humano como propulsor de la economía popular.

Los trabajadores sobre ruedas no solo pedalean: sortean la indiferencia, la

hostilidad de los automóviles, la falta de reglas claras y la burocracia que nunca los mira.

Es curioso: en una ciudad que rara vez se mueve con sentido, ellos pedalean. Algunos lo hacen con uniforme fluorescente de aplicación digital, otros con la camisa sudada del pan de barrio, otros más con una vaporera amarrada a la parrilla trasera y el grito agudo de “¡tamales calientitos!”. La ciclovía del Eje 7 Sur, por ejemplo, se convierte cada tarde en un desfile de necesidad y de ingenio. ¿Y si tienes hambre? Pues mejor bájate a buscar a alguno de ellos antes que abrir una app.

No todo lo que rueda tiene solo dos llantas. En La Merced o en Tepito, también sobreviven los triciclos de carga, los carritos de cuatro ruedas adaptados con una caja de carga donde llevan la mercancía de una bodega a otra, como si la informalidad también tuviera una infraestructura invisible. Pero mejor no te les cruces en la banqueta. No pararán.

Supongo que ellos también sufren accidentes, a veces mortales, pero no gozan de la misma prensa. No tienen



Bicicletas de trabajo.

Foto: Francisco Ortiz Pardo



Bicicletas de trabajo.

Foto: Francisco Ortiz Pardo

la misma exposición en medios, ni son tomados en cuenta como los activistas del pedal, cuya narrativa siempre aparece en columnas, conferencias o campañas con enfoque ecológico.

Uno de esos casos fue el de Daniel Tadeo Méndez, un joven repartidor de comida por aplicación que perdió la vida el 8 de marzo de 2023 en la colonia Portales, cuando una pipa de gas invadió el carril de la ciclovía por donde él circulaba. Murió en el acto. El caso apenas fue mencionado por algunos medios locales y desapareció sin escándalo alguno, como suele pasar con quienes no tienen portavoz.

“Los trabajadores sobre ruedas no solo pedalean: sortean la indiferencia, la hostilidad de los automóviles, la falta de reglas claras y la burocracia que nunca los mira”.

A veces ellos me hacen recordar, con un aire de nostalgia de tiempos que no viví, aquellas películas italianas como *El cartero* o *Ladrón de Bicicletas*. Hay en su pedalear un aire melancólico de historia obrera, de postguerra sin guerra, de poesía improvisada entre baches y claxonazos. Pero no hay guión, ni toma dos: hay sudor, hay prisa, hay subsistencia.

Y ahora que se acerca el 3 de junio, Día Internacional de la Bicicleta, no sé si ellos festejarán. No sé si lo vivirán con el orgullo deportivo de quien pedalea por salud o placer, o si lo dejarán pasar con la misma indiferencia de quien ya no tiene más opción. Para ellos, que pedalean por necesidad, el uso de la bicicleta no es una decisión ni una ideología: es una forma inevitable de atravesar la vida. Al contrario de quienes ven en el ciclismo un acto alternativo de gozo, de libertad y de sueños, ellos pedalean porque no hay de otra.

Trabajar sobre ruedas no es una metáfora. Es una forma de vivir. Una coreografía desordenada entre el pavimento, el sudor y el olvido. Eh... trabajar sobre ruedas. Nada más.

Aberración

Por Luis Mac Gregor Arroyo

Llueve con un rugido inusual al golpear la lluvia con el concreto y el pavimento. Veo por la ventana las gotas de agua caer y suena un rayo tras ver su luz alumbrar la penumbra. Mi rostro está irreconocible. Sus marcas muestran algo más que las ligeras malformaciones en él provocadas por la edad. Sí estoy demacrado, sí tengo los ojos con unas grandes ojeras y sí, sí he dormido pero pareciera que no. En la tarde sentado frente a la mesa de la sala. Aquella que no supe acomodar en otro lado y que daba a la puerta del departamento. Me sirvió de consuelo para permitirme recargar mis codos sobre de aquélla.

Siempre traté de ser derecho e intachable en mi vida. La verdad es que todo parece salirme por la culata. Tal vez he sido muy puritano, ingenuo y tímido al grado de no darme cuenta de que causo daño con el sólo hecho de pensar, de mirar, de caminar, de recostarme a dormir y levantarme sintiendo, a veces una opresión en el pecho. No puedo decir que sea inocente; pero tampoco puedo afirmar que no lo sea.

Tal vez debí tomar en serio eso que al parecer se dice en la Biblia: “los pensamientos, los actos y los sentimientos”—creo— afectan todo a nuestro alrededor.

A veces quisiera no haber nacido. Tal vez muchos desearan eso al menos

alguna vez durante su vida. La vida me ha dado demasiados dolores y pocos espacios de consuelo. He sido, como abandonado por años, más de diez. Ahora, como la lluvia sin sazón que presencio, estoy de capa caída...

No veo salida sino más bien una oscuridad obscura y profunda que lo chupa todo en mis días. A veces quisiera que los enojos no fueran tan aberrantes, que los hechos que pretendo llevar a cabo fueran tan claros como lo que realizo. En fin, no hay más que decir. Sólo que me queda seguir la vida y ver qué me da. Si son manzanas, pues manzanas serán; si son peras, pues serán peras.

Me pregunto si alguien hubiera logrado parar todo esto, por el tremendo dolor, pena, desconcierto y confusión que me provoca o si, irremediablemente, fui víctima de este torbellino de sin razón en que me interné o fui imbuido contra mi voluntad.

Ahora asoma el sol por entre las nubes y la lluvia cesa. Veo la hora y me doy cuenta de que es tiempo de salir al autoservicio. De cualquier manera me pongo mi impermeable y me llevo una sombrilla por si las dudas. El hecho es que al salir veo gente, entre los de ahí, que nunca he conocido pero sí las ubico.

¡Cómo es posible! Me digo a mí mismo. El mismo Jesús pasa a mi lado mientras

voy camino de la puerta de la zona residencial. También veo a la Virgen de Guadalupe y alguien a quien por el momento no reconozco pero su rostro se me hace conocido. Es una pena. A esas personas parece que les incomoda verme. Como si al mirarme se acordaron de que han sido estúpidas alguna vez en la vida y no soportan que se los restrieguen en el rostro.

Ya casi para la salida me parece ver al famoso Paul McCartney. Camina un poco lento, por su edad, pero tampoco se le ve bien, pareciera que se le ha perdido el paraíso. Sería bueno que lo encontrara. Qué decir de Ringo Star, el sí se ve contento.

Pasan tres mujeres. Adonis Vegas, Depraved Vice y Lorena Leeroy parecieran que al verme quisieran escupir en el piso. Algo que no es para mí.

“Tal vez he sido muy puritano, ingenuo y tímido al grado de no darme cuenta de que causo daño con el sólo hecho de pensar, de mirar, de caminar, de recostarme a dormir y levantarme sintiendo”.

Simplemente las ignoro. Curioso: hacía meses me pareció ver a alguna de ellas, otra mujer famosa por supuesto, la Amante Justa, quien se distingue por ser tremenda en su trabajo, pero ella sí volteó a verme entonces tras verme de los pies a la cabeza... pero era tan bella, que no me atreví a saludarla.

En fin. Fui al supermercado y en el camino, por el paso peatonal del metrobús vi cantidad de gente irritada en la mirada. No me miraban en sí a mí, era como si quisieran ver algo en mí que no comprendía y volteaban de nuevo hacía el frente, víctimas de un ataque de bilis aguda.

Finalmente llegué al super y adquirí una pechuga de pollo, un ramito de cilantro, y caldo de pollo en cubitos. Todo volvía a la normalidad. Parecía que lo que había visto antes era cosa de una alucinación. Sin embargo, algo me decía que no lo era.

Quién lo puede decir. En tiempos desesperados, aparecen recursos inesperados. Ahora me ha dado por hacer algo en la cocina y seguir escribiendo. Regreso del mandado y veo a vecinos de toda la vida. Tal vez no han tenido un día agradable y otros, quizás la tienen que hacer de mamá con sus pequeños y pequeñas. El hecho es que Villa sigue siendo el adorable rincón que he gozado toda mi vida. Quién sabe, las sorpresas llegan y pueden durar muuucho tiempo.

Las bicicletas a principios del XX

ADRIÁN CASASOLA

Este maravilloso invento, del cual se debate su autoría de Leonardo da Vinci a Karl Drais, y posteriormente a Karl Christian Ludwig Drais von Sauerbronn, llegó a México procedente de Estados Unidos y Europa, principalmente comprado por personas adineradas y que las importaban por un asunto de innovación y estatus.

Las bicicletas comenzaron a ganarse su lugar dentro de los medios de transporte capitalinos desde la última década del siglo XIX, aunque, como decíamos, al principio solo podían comprarse fuera del país. Posteriormente se popularizó su uso, tan es así que existe una polca de Salvador Morlet a fines del siglo XIX dedicada a estos maravillosos vehículos que a la letra, cuya letra pone: "Las bicicletas, niña hermosa, son las que andan por ahí, / ellas corren muy veloz igual que el ferrocarril. / Vámonos a la Alameda a pasearnos por ahí, / y ahí compartiremos con muchísimo placer".

Durante las fiestas populares que se realizaban para celebrar la primavera, era común que se realizaran concursos conocidos como "Combates de flores", en donde se premiaba tanto a carruajes como a bicicletas y donde se calificaba a las más y mejor adornadas con flores de distintos tipos y colores, mientras se dejaba una estela de ellas que caían durante los recorridos por el Paseo de La Reforma hasta llegar al Zócalo.

Desde su utilización por los policías para patrullar con mayor eficacia las calles de la ciudad hacia 1920, hasta las emocionantes carreras que se organizaban en los llanos de Balbuena (donde hoy se encuentra el Aeropuerto Benito Juárez), la bici-



cleta ha formado parte de nuestra historia. Tampoco debemos olvidar la tradición casi perdida, del panadero que con pericia manejaba su bicicleta mientras sostenía con la cabeza una enorme canasta llena de bolillos y toda clase de piezas de pan dulce.

Hacia la década de los 1950, donde ya existían desde hacía años clubes ciclistas impulsados por los miembros de clubes deportivos como el España, el Alemán y el YMCA, se organizaron competiciones donde llegaron a participar ciclistas de otros países de América Latina y Europa, creándose la "Vuelta por México", lo que posteriormente derivó en una serie de películas protagonizadas por los actores más populares del cine cómico nacional como Adalberto Martínez "Resortes" en la cinta *El Campeón ciclista* (1956), Antonio Espino "Clavillazo" en *Piernas de oro* (1958), así como cintas protagonizadas por Mario Moreno "Cantinflas" en *El Bombero Atómico* (1950) y Germán Valdés "Tintán" en *¡Ay Amor, cómo me has puesto!*, (1951) donde canta la canción *Panadero con el pan* y donde integran a una bicicleta como parte importante de la vida cotidiana. Los que nacimos en Ciudad de México durante la década de 1970, fuimos quizá la última generación de niños en México que pudimos jugar en la calle jugando fútbol "gol-para", beisbol con bates y pelotas improvisadas y viviendo grandes aventuras y recorriendo largas distancias con nuestros bólidos, primero de cuatro y con los años y la experiencia, de dos ruedas, con modelos deportivos como las Benotto o las tipo *chopper*, conocidas como "Vagabundo", éramos felices y no lo sabíamos.

Visite nuestra galería en Benito Juárez 2D, San Ángel, dentro de la Galería Caracol Púrpura, de lunes a domingo de 11:00 a 19:00 hrs.

FOTO 1: Combate de flores en Avenida Juárez. Autor: Hugo Brehme, c. 1910

FOTO 2: Formación de bicicletas durante fiesta de primavera. Autor: Agustín V. Casasola, c. 1910

FOTO 3: Bicicletas circulando al lado de carruajes. Autor: Agustín V. Casasola, c. 1910

FOTO 4: Ciclista con espejuelos en Balbuena. Autor: Agustín V. Casasola, c. 1920

FOTO 5: Carrera de bicicletas en los llanos de Balbuena. Autor: Agustín V. Casasola, c. 1920