

Chilango



DESCÁRGALA EN VERSIÓN DIGITAL



7 503030 039383

\$47 MALVENTA EXCLUSIVA A MAYORES DE EDAD



CDMX

A

PEDAL

LA BICLA TRANSFORMA LA CIUDAD

Por: Juan Pablo Mayorga

La bicicleta, también conocida como cleta, bici, bicla, baika y otros apodos, es parte del ADN urbano de la Ciudad de México. Desde su llegada hasta nuestros días, este medio de transporte ha sido motor de transformaciones que se dan con la tracción del pedaleo e impactan en nuestras vidas de manera favorable.

SE ABRIÓ PASO



La bicicleta lleva más de cien años en esta ciudad. En un principio fue un privilegio de los aristócratas porfiristas, siguiendo las tendencias importadas de París y Nueva York, pero con la llegada de los automóviles, las élites tuvieron un juguete más exclusivo con qué pasar el tiempo. A medida que los fabricantes aumentaban y los precios caían, fueron las masas populares las que encontraron en la bicicleta un medio para transportarse en su día a día.

Hacia la mitad del siglo pasado la bicicleta era más herramienta de trabajo que sistema de entretenimiento, como confirman la gran variedad de oficios que ya desde esa época dependían de este vehículo: lecheros, panaderos, carteros, afiladores, taqueros, cargadores, repartidores, tamaleros, voceadores y muchos más, con algunas variaciones según el barrio.

Si Lamberto Maggiorani inmortalizó el protagonismo de la bicicleta en la Italia de la posguerra en 1948 con *El ladrón de bicicletas*, Germán Valdés "Tin-Tan" hizo lo propio en México durante toda la década de los 50, de manera icónica, en *¡Ay, amor... cómo me has puesto!*, donde interpreta a un panadero que recorre las calles de la capital al más puro estilo del oficio: haciendo malabares con el manubrio en las manos y la canasta de pan en la cabeza. Himno no oficial del gremio, aún hoy en día se anuncia el pan en las calles de la ciudad con el estribillo pegajoso de "El panadero con el pan".



FOTOS ILSE HUESCA

En la segunda mitad del siglo pasado sucedió la expansión, de la mano de fabricantes como Giacinto Benotto y de impulsores como el magnate mediático José García Valseca, quien organizó y patrocinó la Vuelta de México, una competencia al estilo de los grandes circuitos europeos (le Tour de France o il Giro d'Italia), que para 1949 se había internacionalizado y atraía a México a competidores legendarios de lo que se alcanzaba a vislumbrar como un deporte profesional.

Luego vino el *impasse*, conforme avanzó el Desarrollo Estabilizador y la ciudad explotó sobre el polvorín demográfico. El Metro entró en operaciones en septiembre de 1969 mientras los automotores comenzaban a anegar calles y avenidas, alentados por el boom petrolero y la construcción de los ejes viales en la década de los 70. La modernidad había triunfado y los ingenieros de tránsito se encargaron de instaurar el paradigma de mover automóviles lo más rápido posible en calles cada vez menos ami-

gables para peatones y ciclistas. Los chilangos dejaron de moverse y comenzaron a ser transportados, mientras que la ciudad pasó de ser una constelación de pequeños pueblos y barrios a una masa constreñida por infraestructura vehicular: crucificada por vías primarias, delimitada por un anillo periférico y suspendida sobre ríos entubados.

Consecuentemente, la ciudad alcanzó durante los 80 algunos de sus peores niveles de contaminación atmosférica, embotellamientos e incidentes viales dignos de *Mecánica nacional*. Esto llevó a usuarios de la bicicleta a sentirse sitiados y a pensar estrategias de resistencia que incluyeran metas ambiciosas, como la recuperación del espacio público, hasta ese momento privatizado por el automóvil particular, o la mejora de la calidad del aire.

A partir de entonces, las primeras dos décadas de este siglo han estado marcadas por victorias fundamentales de la comunidad ciclista y pasos agigantados hacia la movilidad sustentable.



HITOS EN LA REVOLUCIÓN BICICLETERA

1998 · Organización colectiva

En el fermento social ante la cochificación de la ciudad, en 1998 se formó Bicitekas, A. C., uno de los colectivos ciclistas más longevos del país y, sin duda, el más determinante para la transformación del ciclismo urbano y las políticas públicas de movilidad en la ciudad.

De sus filas, rodadas y pachangas bicicleteras han surgido algunas de las personalidades más influyentes en la discusión sobre la ciudad que queremos como ciclistas. Bicitekas también fue un semillero de más organizaciones, consultoras, académicos y activistas que decidieron profundizar en la conversación o replicarla en otras partes del país.

2007 · Experimentar la calle sin autos

A propuesta de distintas organizaciones, el gobierno de la ciudad comenzó a cerrar parcialmente el Paseo de la Reforma los domingos para permitir un recorrido en bicicleta y cualquier otro tipo de movilidad no motorizada por una de las avenidas más importantes de la ciudad.

El paseo Muévete en Bici, también conocido como Ciclotón, fungió como un espacio seguro en el que la gente pudo experimentar el ciclismo urbano y la reapropiación de las calles, normalmente copadas por carros. Con participaciones superiores a 50,000 personas cada domingo, en 2018 fue reconocida como la cuarta ciclovía recreativa más grande del mundo.

Pausó unos meses durante la pandemia de covid-19, pero reinició en marzo pasado y en automático se convirtió en una válvula de escape ante el riesgo de contagio en espacios cerrados.



CDMX, HACIA LA CICLO CIUDAD
POR VERÓNICA ORTIZ CISNEROS
Directora global de Comunicación, ITDP

La bicicleta, para mí, representa un símbolo de autonomía y libertad, y un agente de transformación para el bien común. Es una fuente de esperanza en un futuro más justo y sustentable para todas las personas. Desde lo profesional, formando parte del Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, estoy convencida de que un futuro mejor se construye rodando.

Desde su fundación en 1985, el ITDP ha pasado de ser un pequeño grupo de activistas a una organización líder en la lucha para mitigar el cambio climático, con presencia en los cinco continentes y oficinas en México, Brasil, China, Kenia, India y los Estados Unidos. Nuestro objetivo: transformar las calles y la manera en la que nos movemos y repensar nuestras ciudades en función de la calidad de vida de todas las personas.

CICLO CIUDADES, UNA CAMPAÑA GLOBAL POR UN FUTURO MEJOR

Nada ha golpeado a la humanidad entera en tiempos recientes tanto como la pandemia por covid-19, que nos obligó a resguardarnos y alteró la manera en que ocupamos el espacio urbano. Un fenómeno tan devastador dio pie al incremento global de modos más sustentables para movernos, como caminar y andar en bicicleta.

Reconociendo este momento crucial, ITDP acaba de lanzar la campaña mundial de Ciclo Ciudades (Cycling Cities) para proporcionar a los gobiernos, urbanistas, activistas y más, las herramientas y el apoyo técnico para hacer del ciclismo una opción de transporte segura y asequible. La meta es que 25 millones de personas más adopten la bicicleta en sus vidas. Para alcanzarla estamos trabajando en 250 ciudades alrededor del mundo para diseñar, adoptar e implementar planes para ser mucho más amigables en términos de ciclismo urbano.

Quien desee sumarse a la coalición global puede firmar en cyclingcities.itdp.org y seguir de cerca nuestras redes para más acciones específicas alrededor de la campaña. En esa misma página pueden encontrar recursos técnicos para avanzar en la agenda de ciclismo urbano en sus localidades.

Más personas pedaleando significan, por un lado, un enorme beneficio ambiental, pero también comunidades más conectadas y saludables, calles más seguras y tranquilas, menos tráfico, más espacio verde, un uso más justo del espacio público y sobre todo mayor libertad y conexiones más accesibles entre personas y destinos. Hacia ese horizonte estamos rodando: por una mayor calidad de vida para la gente que habita las urbes alrededor del mundo.



2008 · Articulación nacional

Convocado por Bicitekas y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo (ITDP por sus siglas en inglés), en 2008 se realizó por primera vez el Congreso Nacional de Ciclismo Urbano, que culminó con la integración de la Red Nacional de Ciclismo Urbano (Bicired).

Desde su creación, estos espacios han sido punto de encuentro de colectivos y organizaciones para intercambiar experiencias e ideas, que les han permitido detonar acciones a favor de la movilidad no motorizada.

El bicicongreso se ha realizado anualmente en distintas ciudades del país de manera ininterrumpida—excepto en 2020, cuando fue pospuesto por la pandemia—y la Bicired sigue articulando la revolución ciclista desde la península de Baja California hasta la de Yucatán.

2010 · Primera ciclovía de calidad

Capitalizando la experiencia social de los paseos dominicales, el gobierno de la ciudad tomó una decisión audaz: construir una ciclovía en Paseo de la Reforma con un estándar técnico nunca antes visto en el país, supervisada por el prestigiado despacho danés Gehl Architects.

Antes de esto las ciclovías eran carriles trazados en el suelo con pintura que no sobrevivía más de unos meses, por lo que la ciclovía en Reforma sentó un precedente fundamental para pensar y entender elementos técnicos, como carriles confinados, contenciones contra autos, superficies de rodamiento, señalización de calidad y rediseño de cruceros.



2010 · Primer sistema de bicicletas públicas

Con apenas 84 estaciones y 1,200 unidades, Ecobici inició operaciones en febrero de 2010 y pronto se posicionó como el sistema de bicicletas públicas más grande de América Latina y el mejor aprovechado del mundo. Actualmente tiene al menos 5 veces más estaciones y bicicletas, y alcanza 170,000 usuarios y 55 colonias de la zona central.

Su éxito se debió en buena medida a que coincidió con la ciclovía en Reforma, lo que permitió desplazamientos sobre uno de los corredores económicos más importantes de la ciudad. Lo mismo en barrios de clase media que marcan tendencias sociales, como la colonia Roma.

Muchos chilangos descubrieron entonces la bicicleta como posibilidad de transporte y no solo de recreación. Se normalizó pedalear en tacones, con traje y corbata, y aun sin tener una bici propia. Las encuestas de Ecobici han encontrado que más del 60% de sus usuarios no usaban la bici antes de este servicio, y que 30% se animaron a comprar una bici propia tras la experiencia.





2010 · Autorización para usar las calles

Para situar el funcionamiento de Ecobici y la ciclo vía de Reforma con el marco legal, el Gobierno modificó el Reglamento de Tránsito en febrero de 2010, autorizando a las bicicletas a circular en las calles por primera vez.

Técnicamente, hasta ese momento el ciclismo urbano había pedaleado sobre un vacío legal.

2010-2020 · Crecimiento sistemático de la red ciclista

El porcentaje de viajes totales hechos en bici pasó de 1% en 2007 a 2.1% en la actualidad. Es decir, se duplicó en poco más de una década.

La infraestructura dio no solo un salto de cantidad, alcanzando 300 kilómetros de ciclovías, sino también de calidad, pues las ciclovías han seguido el estándar técnico de Reforma e incluso han innovado en muchos aspectos, por ejemplo, articulándose a nuevas vías de Metrobús y configurando una verdadera red ciclista.

Los políticos han comenzado a ver la bicicleta con seriedad y hoy cada nuevo Gobierno se plantea construir cantidades concretas de kilómetros de ciclovías.

2014 · Primera ley de movilidad

Expedida en julio de 2014, la Ley de Movilidad de la Ciudad de México fue la primera en reconocer el derecho humano a la movilidad e implicó un cambio fundamental de paradigma: el mandato a las autoridades de mover personas en lugar de coches. También introdujo una jerarquía (pirámide de la movilidad) que pone a los peatones en el punto más alto de la atención pública, seguidos de los ciclistas, y en último lugar a los conductores de automóvil particular.



2020 · Ciclovía Insurgentes

La avenida de los Insurgentes es la más larga de la ciudad y en su recorrido de sur a norte interseca con Paseo de la Reforma. Siempre fue un monopolio del automóvil privado, hasta que en 2005 dos de sus carriles se destinaron a la primera línea de Metrobús.

La indignación de los automovilistas cobró un alto costo político, así que hubiera sido impensable quitarle otros dos carriles para hacer ciclovías, como lo marca el estándar de la "calle completa". Sin embargo, lo que fue imposible durante años cambió en tan solo unos días por la pandemia de covid-19, pues las bicicletas se convirtieron de la noche a la mañana en una alternativa para evitar el riesgo de contagio en el transporte público.

Para mayo de 2021 esta ciclovía ya registraba un aumento de 275% en los viajes y un 85% en su aceptación entre usuarios. Por ello el Gobierno anunció la decisión de hacerla permanente. Su éxito en el largo plazo será definido por su extensión, su seguridad, su calidad técnica y su conectividad con el resto de la red ciclista y otros medios de transporte.

FOTOS ILSE HUESCA/MARÍA MONROY

HORIZONTES DE TRANSFORMACIÓN

Pedaleamos hacia el cambio

REDUCIR LAS VÍCTIMAS A CERO

Lo primero es erradicar de una vez por todas la posibilidad de que usar la bici tenga consecuencias fatales. El periodista y ciclista urbano Héctor Zamarrón es uno de muchos que sostienen que esto debe parar. "El costo humano en número de vidas perdidas y en discapacidades de atención médica es inadmisible", dice.

Si bien es cierto que la mejor forma de evitarles accidentes a los ciclistas es proporcionarles ciclovías de calidad, la seguridad se debe trabajar desde muchos flancos. Para Patricia Calderón, conocida en redes como Bicireportera, es crucial que se aplique correctamente el reglamento de tránsito. "No puede ser que sigan existiendo políticas como las de ahora, donde te atropellan y no pasa nada... o pagas \$1,500 y sales de la cárcel".

Peatonito, luchador enmascarado por la movilidad y especialista en políticas públicas, asegura que la solución para esto es más sencilla y ha estado frente a nosotros todo el tiempo: adoptar una política seria para disminuir la velocidad de los automóviles. No le falta razón. Distintas investigaciones han demostrado que a menor velocidad, los accidentes se vuelven menos probables y menos graves. "La velocidad lo es todo para poder ir seguro en bicicleta en esta ciudad", dice Peatonito.

CICLOVÍAS RÁPIDAS DE LA PERIFERIA AL CENTRO

La mayor cantidad de viajes en bici ya se concentra en las colonias del centro de la ciudad (sobre todo en la delegación Cuauhtémoc). Ahora toca hacer que sea posible llegar en bici a esas colonias desde la periferia y de regreso.

Xavier Treviño, codirector de la consultora en movilidad sustentable Céntrico, imagina vías rápidas que corran por División del Norte, Insurgentes Sur y Zaragoza. En el caso de la primera, que durante años se ha planteado como opción para comunicar norte y sur de la ciudad, ya existen planes técnicos y respaldo suficiente de la sociedad civil. Solo falta determinación política.

ECOBICI PARA TODAS LAS ALCALDÍAS

Si una red de bicicletas públicas detonó el uso de la bici en la zona centro, ¿qué esperamos para extender este servicio a toda la ciudad?

Ismael "Erox" Cruz, integrante del colectivo BiciTláhuac, quisiera ver Ecobici al alcance de los siete barrios de su alcaldía, para que su comunidad pueda apoyarse en una bici para desplazarse a las chinampas, distribuir sus productos o ir a disfrutar del patrimonio natural. "Todos en esta ciudad deberíamos tener acceso a Ecobici", asegura.

Actualmente la operación de Ecobici se encuentra en licitación. El Gobierno de la ciudad busca precisamente propuestas que permitan mantener un servicio a bajo costo y extenderlo más rápidamente a más delegaciones. Ecobici llegará este año a 10,000 bicicletas, según las previsiones.



CICLOVÍAS EN TODOS LOS EJES VIALES

Como dice Xavier Treviño, habría que convertir los ejes viales en “bulevares multimodales”, en los que además de los carriles para bicicletas haya banquetas dignas, cruces seguros y el espacio necesario para el transporte público.

Este modelo, que Treviño describe como una “contraposición al modelo de eje vial con 4 o 6 carriles vehiculares unidireccionales y banquetas terribles”, se ha ensayado ya en lugares como la Línea 5 del Metrobús, que corre sobre el Eje 3 Oriente Eduardo Molina. Su visión de “calle completa” recupera espacio desperdiciado en carros y les da un lugar digno a peatones y ciclistas.

SUBSIDIOS Y BENEFICIOS A LA BICICLETA

Si a los automotores se les subsidian la gasolina, el estacionamiento y hasta la tenencia, ¿por qué los Gobiernos no subsidian a un vehículo que es más democrático, limpio y seguro?

Iván de la Lanza, especialista en movilidad del Instituto del Sur Urbano, considera que implementar políticas y programas públicos de subsidios serviría para integrar a una mayor cantidad y diversidad de usuarios de bicicleta. “Por ejemplo, exención de impuestos para la adquisición y manutención de bicicletas particulares y tener beneficios por hacer viajes en bici, principalmente estímulos laborales, como días de asueto por cada cierto número de viajes”, explica.

En Italia, por ejemplo, el plan de recuperación económica tras la pandemia contempla un “bonus movilidad” de hasta 500 euros (casi 12,000 pesos) para adquirir un medio de transporte sustentable, que puede ser una bicicleta eléctrica, un scooter o unos patines.

BICIESTACIONAMIENTOS EN TODAS LAS ESTACIONES MASIVAS

Si bien ya tenemos casos exitosos como los de La Raza, Pantitlán o El Rosario, los biciestacionamientos deben dejar de ser la excepción y convertirse en la norma, al menos para todas las estaciones masivas, asegura Bernardo Baranda, director para América Latina del ITDP.

En esto coincide Fernanda Rivera, directora de Movilidad Sustentable de la Secretaría de Movilidad, dependencia que ha detectado que 75% de quienes ahora usan la bicicleta, antes no la usaban por varias razones, entre ellas la falta de estacionamiento. “Esto permite combinar la bici con tramos más largos de viaje en transporte masivo y tener un impacto en las personas de menos ingresos”, explica ella.

Además, quien crea que con Pantitlán todo está hecho, tiene que voltear a ver las maravillas en las estaciones de tren en Holanda. ¡Siempre hay espacio para mejorar!

CONEXIÓN CON EL ESTADO DE MÉXICO

La vida urbana no conoce fronteras y sabemos bien que la Ciudad de México no termina en sus límites administrativos, sino que se desborda a los municipios del Estado de México. Desde ahí, todos los días se realizan 14 millones de viajes al centro de la ciudad por distintas razones. Darles a estas personas la oportunidad de la bicicleta sería una victoria mayúscula.

Patricia Calderón es una de ellas y pedalea a pesar de los rezagos ciclistas del Estado de México. “Actualmente la única con ciclovías y donde se considera a los ciclistas es la Ciudad de México; entonces urge integrar la zona metropolitana”, explica.

Este pendiente comenzó a subsanarse en febrero pasado, cuando Naucalpan inauguró una ciclovía emergente que comunica desde su centro municipal hasta el inicio de la alcaldía Miguel Hidalgo. Es la primera que comunica la CDMX con el Edomex.

MORATORIA A LOS SEGUNDOS PISOS

Mientras que la lista de pendientes para movilidad sustentable es inmensa, el presupuesto no es suficiente, ni de lejos. Y tampoco es justo, pues la mayor parte de los fondos públicos se dedican a infraestructura para automóviles privados, a pesar de que estos solo realizan una fracción de los viajes totales. En 2017, últimos datos analizados por el ITDP, se destinó 42% del gasto en movilidad urbana en el país a infraestructura vial y 28% a pavimentación. En infraestructura peatonal, ciclista y espacio público se gastó apenas el 16%.

Ante esto, especialistas ven la necesidad de decretar una moratoria a la construcción de infraestructura elevada, que es la más costosa de todas. En resumen, la propuesta es prohibir que por 5, 10 o 20 años se sigan haciendo segundos pisos y distribuidores viales, para que el presupuesto liberado por esas obras se emplee en los pendientes de movilidad sustentable.

Un estudio realizado por ITDP y Bicitikas calcula que se necesitan solo 600 kilómetros de ciclovías en la ciudad para que todo mundo pueda usar la bici. Areli Carreón considera que tan solo frenando el puente Periférico-Cuemanco, que además cruzará un área natural protegida, se liberarían 680 millones de pesos, que bastarían para construir los 600 kilómetros de ciclovías faltantes con un estándar como el del Paseo de la Reforma.

“La Ciudad de México debe contar con una moratoria en los próximos años para dejar de construir infraestructuras elevadas, por el daño que estas provocan a la vida urbana y por las externalidades que se generan al incentivar el uso del auto”, explica Mariana Orozco, directora de Vinculación Metropolitana en la Secretaría de Desarrollo Agrario, Territorial y Urbano.

PAVIMENTAR EL CAMINO A LAS BICICLETAS DE CARGA

La segunda revolución ciclista es la de las bicicletas de carga de mercancías y de transporte de pasajeros. Se trata de sacar a los automotores de los centros de barrio para pacificar el tránsito y realizar toda la logística del último kilómetro con vehículos no motorizados (o de asistencia eléctrica mínima).

Actualmente parece inimaginable sustituir los vehículos de carga con bicicletas, pero los bicitaxis, comunes en cualquier parte de la periferia, nos dan una idea de cómo podría ser el futuro.

Según Areli Carreón, para empezar a considerar este escenario es importante construir ciclovías apropiadas, porque la primera generación de infraestructura ciclista va a resultar insuficiente cuando haya bicicletas capaces de transportar muebles, como las que circulan en ciudades de Europa y Estados Unidos.

PROPONERSE AUMENTAR LOS VIAJES EN BICI

Aunque el número de viajes en bicicleta se ha cuando menos duplicado en las últimas dos décadas, los expertos coinciden en que aumentar esta proporción debe ser un objetivo explícito del Gobierno en el camino a metas más amplias, como movilidad sustentable, seguridad vial, salud pública y lucha contra el cambio climático.

Juan Pablo Ramos considera que en los próximos 10 años se debería lograr que el 10% de los viajes se hagan en bicicleta. “La bicicleta es una bola de nieve. Mientras más gente la ve, su uso se contagia. Creo que es una meta que los gobiernos se deben poner”, asegura.

Héctor Zamarrón coincide: “Si hoy en día 240,000 personas viajan en bici (según la encuesta Origen Destino 2017), lo ideal para 2027 sería tener por lo menos cinco veces más”.

INFRAESTRUCTURA DE CALIDAD PARA TODAS LAS ALCALDÍAS

No puede haber ciudadanos de primera y de segunda, asegura Areli Carreón. Por esto mismo, no debe haber una diferencia abismal entre las banquetas y ciclovías de la Condesa y las de Iztapalapa o Tláhuac.

“Eso garantizaría accesibilidad: las mismas banquetas para todos en toda la ciudad. No puedo aceptar que se hagan ciclovías de pintura en Xochimilco mientras que a las de Cuauhtémoc les cabe un triciclo”, explica.

Rogelio Mora, arquitecto y ciclista que colaboró en el diseño del paso peatonal y ciclista en el cruce de Reforma y Circuito interior, destaca el reto que esto representa para la arquitectura. “Falta una parte de arquitectura del paisaje que puede sonar a arbolitos y jardinerías, pero no. Considera mucho el mobiliario, la vegetación o la iluminación”.



SIETE FORMAS EN QUE LA BICICLETA TE CAMBIA LA VIDA

(y de paso mejora el día a día de esta ciudad)
(y nos cura de males urbanos bien añejos)
(e impacta en la vida de todas las personas)

Más allá de trasladarte de un lugar a otro, la bicicleta te lleva a una mejor calidad de vida y en lo social permite alcanzar ciudades más humanas y libres de los problemas asociados a los automóviles, como accidentes de tránsito, embotellamientos o contaminación. Su función como vehículo trasciende el espacio físico y nos mueve hacia dimensiones personales, sociales y políticas. Lo confirman sus protagonistas en esta ciudad: es un viaje existencial en el que bien puedes conocer tu vocación profesional o al amor de tu vida. También es una herramienta, una vil argamasa de metal y plástico que con el uso se convierte en una navaja suiza para arreglar el espacio público, la convivencia, la democracia o el cambio climático.



Te "pone" sanamente

Mientras que el dinero no compra la felicidad, la bicicleta literalmente la genera. Pedalear hace que el cuerpo segregue endorfinas, consideradas la droga de la felicidad debido a que causan en el cerebro un efecto similar al de los opiáceos. La diferencia es que las endorfinas son naturales y están calibradas por tu cuerpo para aliviar la inflamación muscular, el cansancio y el estrés producidos por el ejercicio físico. De paso, reducen emociones negativas y generan una sensación de bienestar.



Te alivia cuerpo y mente

Es bien sabido: un carro consume gasolina y promueve la sedentarización; en cambio la bicicleta consume tus calorías e impacta positivamente en tu salud. Entre 15 y 20 minutos al día en bicicleta cubren casi el 100% de la actividad física mínima recomendada por la Organización Mundial de la Salud.

No solo mejora la capacidad cardiorrespiratoria, aumenta la masa muscular, densifica los huesos y reduce el riesgo de enfermedades crónicas como obesidad, diabetes o hipertensión, sino que ayuda al cuerpo a liberar serotonina, un químico cerebral clave para contrarrestar la depresión, considerada por la OMS como principal causa de discapacidad en el mundo actual.



Te ahorra una lana

Es mucho lo que el gasto hormiga puede significar en el mediano y largo plazo. Por el contrario, la bicicleta representa un ahorro hormiga. ¡Y es impresionante lo que puede alcanzar! Para calcularlo, sólo hay que multiplicar al año los \$500 que gastas de gasolina a la semana o los \$20 diarios de pasajes.

Es cierto que la bicicleta, un buen casco, las luces, la cadena de seguridad y demás accesorios cuestan, pero en esa lista tampoco estamos contando el mantenimiento del carro, la tenencia o el tiempo perdido esperando al Metrobús.



Te muestra otro ángulo de tu ciudad

Circular a 50 kilómetros por hora, como hace regularmente cualquier vehículo motorizado, implica ir hiperatento al camino y a lo que hacen otros a la misma velocidad. Simplemente te impide ver nada más. En cambio la bicicleta, casi como caminar, te permite ir lento y apreciar el entorno. Aparecen entonces la fachada que nunca habías visto, el olor en la panadería de la esquina o el nuevo café que se convierte en plan de fin de semana.

Empieza con pequeños detalles, pero sigue con otra perspectiva y termina con otra ciudad: una más cercana, más afín a tus intereses y más a la medida de tus piernas.



Reduce tu huella de carbono

El único dióxido de carbono que se genera al andar en bicicleta es el de tu respiración. Eso es una verdad fundamental en tiempos de cambio climático y en una sociedad adicta a los combustibles fósiles.

Por eso ni siquiera los autos eléctricos pueden competir con la bicicleta en evitar gases de efecto invernadero. Por ejemplo, científicos del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático han señalado que aumentar los viajes en bicicleta entre 1 y 10% puede reducir 8.4% la cantidad de estas emisiones.



Conoces gente interesante

A diferencia de esa burbuja de cristal y acero llamada automóvil, en la que te puedes aislar por completo, la bicicleta te expone a la calle y a las personas. Ya sea el mecánico que infla tus llantas o el profesionista que espera junto a ti en el semáforo, siempre hay un contacto que te dice algo sobre la comunidad en la que vives.

No es casualidad que muchas tiendas de bicicletas, cafés y restaurantes se hayan convertido en puntos de encuentro de banda ciclista, ni que esta convivencia se haya convertido en caldo de cultivo del activismo y las conquistas sociales hacia la movilidad sostenible en la CDMX y todo el país.



Te vuelve resiliente

Antes de la bici eres frágil a las distancias, al cansancio, a la lluvia o al tráfico. Después, eres puro pedal y fibra. La bici te hace todoterreno para la ciudad monstruo.

Lo mejor de esto es que no se queda en la bici, sino que te acompaña como un empoderamiento personal. Después de descubrir que te bastan tus piernas para cruzar la ciudad, todo reto personal se hace más pequeño.



¡VIVA LA BICI!... ESA GOZOSA REVOLUCIÓN QUE SE HACE AL RODAR
POR JUAN PABLO MAYORGA

Para las generaciones que crecimos en la coyuntura del milenio en esta ciudad, la bicicleta ha sido la puerta de entrada a la conciencia política. Parece una relación forzada, lo sé, pero es que se vuelve imposible ignorar la realidad una vez que te has expuesto en carne viva a la calle. Y la bici propicia justamente esto.

Sin mediar el mundo a través de las cajas de acero en que se nos transporta –como ganado o como joyas finas, según las leyes de la desigualdad chilanga–, lo único que queda al ir en bici es el propio cuerpo ante los baches, el arbolado, la contaminación o la amenaza de muerte que suponen los vehículos a motor. La piel ante el mundo, pues. Porque en bici no hay filtros, tampoco engaños.

La transición de la mirada a la acción se nos ha vuelto entonces inevitable. Después de sentir la libertad de las piernas conectadas al manubrio, de atestiguar la injusta repartición del espacio público y de poner bicicletas blancas en recuerdo de ciclistas atropellados, no hubo vuelta atrás. Vino entonces la necesidad de reclamar por espacios, infraestructura, leyes o presupuesto.

Pero que no nos engañe la narrativa militante, porque lo mejor de esta revolución es que nunca la motivó ningún ideal abstracto, sino el puro gusto de andar en bici. Y cualquier revolución montada en el gozo está destinada a triunfar. El resultado son dos décadas de cambios logrados por y para la colectividad chilanga a punta de pedal.

Y si bien es una revolución que nunca terminará, como nos muestran los colectivos ciclistas que siguen guerreando en Ámsterdam tras medio siglo de lucha y con una infraestructura cercana a la perfección, seguramente el gozo tampoco.

Hemos conseguido avances que eran inimaginables en los 90, pero ya entrados en gastos en la ciudad, la inercia de la ciudadanía empoderada por la bici nos debe alcanzar para curarnos todos los males urbanos: las calles rotas, el deficiente transporte público, la desigualdad, la pobre representación política. Y a fin de cuentas, para construirnos la ciudad que queremos. Si algo hemos aprendido es que el camino hacia esa utopía será en dos ruedas y será gozoso, pedaleando, gritando y bailando. Viva la ciudadanía activa, la movilidad sustentable y, sobre todo, ¡VIVA LA BICI!





La increíble

Suscríbete

Chilango

Recibe "Guía de Aromas y Sabores por México" o "Ciudad de México Planes para Niños donde llevarlos en fin de semana"

Al renovar por \$530 o al suscribirse por primera vez \$648.

Contáctanos al 55 2580 9812 /
55 2580 9816 ó a través de
suscripciones@chilango.com



Ingresa a suscribete.chilango.com y adquiere tu suscripción.
Promoción válida del 01 al 31 de Julio
de 2021 o hasta agotar existencias.



CON ALAS

*DIME TU RUTA Y TE DIRÉ QUIÉN ERES:
LAS HAY PARA TODOS LOS GUSTOS, EDADES Y ESTILOS.*

POR LA

*DIFERENTES FORMAS DE EXPERIMENTAR LA CIUDAD EN BICI PARA
SUPERAR EL ESTRÉS CHILANGO DE TODOS LOS DÍAS Y DESCUBRIR... TE.*

CIUDAD

POR: IVETT RANGEL / FOTOS: MARÍA MONROY

"¿NO TE DA MIEDO?"

Es pregunta recurrente cada vez que llevo a una cita en bicicleta, comparto alguna imagen con casco y guantes en calles de la Ciudad de México o hablo con entusiasmo sobre una nueva ruta amable para rodar.

El solo imaginarse que tuve que pedalear a un costado de vehículos varios y compartir carriles confinados (donde los hay) con microbuses o autobuses les parece escalofriante.

El ciclismo urbano "es deporte de alto riesgo", declara, determinante, un amigo. Sí lo es, supongo, pero la sensación de gozo y de libertad, y de alcanzar mi destino hasta en la mitad del tiempo que haría por otro medio de transporte, me parece suficiente motivación para subirme otra vez a una bicicleta.

O quizá sea ese gen intrépido que me heredó mi madre, quien siempre cuenta divertida de cuando rodaba con su prima y su hermana en plena Calzada de Tlalpan hace 55 años o más. "Y hasta en sentido contrario andábamos", me dice entre risas al recordar aquellas épocas pasadas en las que la ciudad era realmente otra. Claro, no existían la Línea 2 del Metro (la azul que conecta Taxqueña con Cuatro Caminos) ni los miles de coches que ahora transitan urgidos a todas horas, todos los días.

Fue ella quien me enseñó a andar en bicicleta, pero sobre todo me enseñó a amar el acto de rodar sin prisa y con precaución, disfrutando el entorno sea cual sea. Mi mamá me llevó por muchos años a mis clases vespertinas en los diablos de su bicicleta escarlata, que después se convirtió en mi inseparable compañera de adolescencia.

En las últimas dos décadas, la Ciudad de México ha ganado infraestructura urbana para bicicletas y una cultura ciclista que ya es algo más que incipiente, aunque mi madre ya parece haber perdido todo interés en ser parte de esa transformación.

Un total de 332.78 kilómetros de ciclovías, 230 biciestacionamientos y 10 mil bicicletas Eco-bici por toda la ciudad –según el informe de 2020 sobre infraestructura y cultura ciclistas de la Secretaría de Movilidad de la CDMX– sí inspiran a desplazarse en dos ruedas.

No pierdo la esperanza de que mi madre se suba nuevamente a una bicicleta, aunque sea a una Ecobici que le recuerde su vieja bici color rojo.

Quizá estas líneas la inspiren para que rodeemos juntas otra vez. Y mientras tanto, a mí pensar en todo esto me inspira a redescubrir la ciudad con nuevos vuelos a pedal.



UN HÁBITO YA NO TAN EMERGENTE

Casi a diario, Mario Camacho despierta poco antes de las cinco de la mañana para arrancar su día encima de una bicicleta.

En cuanto se enteró de la ciclovía emergente de Insurgentes decidió usarla de gimnasio. Ahora viaja hasta cinco veces por semana de su casa, en Francisco Sosa, en Coyoacán, hasta el Palacio de Bellas Artes, en el Centro Histórico.

Alrededor de 25 kilómetros, ida y vuelta, que le sirven para deleitarse con el silencio y la calma, no sólo en Insurgentes, también en Paseo de la Reforma, dos avenidas que, sorprendentemente, sí tienen descanso. "A esas horas me encuentro con uno que otro loco igual que yo, pero prácticamente no hay nadie. A las seis de la mañana, ya que vengo de regreso, empieza a salir la gente".

"Insurgentes es una avenida muy bonita; pensé que me iba a aburrir de hacer la misma ruta todos los días, pero no", comenta este chilango de 54 años.

Mario trabaja en el mundo de las finanzas, por lo que esos 70 minutos que invierte en mantenerse activo ya definen y transforman su vida cotidiana.

"Es uno de los momentos que más disfruto de mis días porque no tengo estrés, porque me permite pensar en mis cosas, y además me ayuda a bajar de peso. Me llena por completo; siento libertad y tranquilidad, y si no puedo salir a rodar, hasta me pongo de malas", confiesa.

El Gobierno de la Ciudad de México anunció que la ciclovía emergente (porque surgió a propósito de la pandemia de covid-19) será permanente a partir de agosto, así que Mario ya planea aumentar su ruta e incluso invitar a algún amigo para que lo acompañe. Cree que puede ser más divertido.

"Ahora quisiera explorar hacia el sur, por Ciudad Universitaria; ya pronto me animaré", asegura.

POR: TANIA CHACÓN

JAUME MATEU / TLACOQUEMÉCATL, DEL VALLE / ACTOR / IG: @JAUMEMATEU8

MI VÍNCULO CON LAS BICLAS ES FUERTE Y CADA VEZ SIGUE DÁNDOSE LAS MEJORES EXPERIENCIAS CON LA GENTE QUE MÁS QUIERO. APRENDÍ DESDE MUY NIÑO Y RODAR ME HA LLEVADO A LUGARES QUE NETA SIEMPRE HABÍA SOÑADO: LOS HIMALAYAS, LA SIERRA DE OAXACA, EL VALLE SAGRADO DE LOS INCAS, LAS MONTAÑAS DE BRITISH COLUMBIA, RIVIERA MAYA, PARTICIPANDO EN TRIATLONES O POR MERO GUSTO. USO LA BICI A DIARIO; TENGO DOS BICIS: UNA PARA TRANSPORTARME POR LA CIUDAD Y TAMBIÉN RODAR RUTAS URBANAS Y EN LOS TRIATLONES Y OTRA DE MONTAÑA, CON LA QUE SALGO MÍNIMO TRES VECES POR SEMANA A LAS MONTAÑAS; MIS TRAILS FAVORITOS ESTÁN EN EL AJUSCO, PARQUE SAN NICOLÁS TOTOLAPAN Y EN PARQUE NACIONAL DEL DESIERTO DE LOS LEONES EN LA ZONA DE CRUZ BLANCA. SOBRE LA BICI "VERÁS EL VIENTO".



MARÍA CONEJO / CENTRO HISTÓRICO / ARTISTA / IG: @MARIA_CONEJO

EL AMOR DE MI VIDA: ESO SIGNIFICA LA BICI PARA MÍ. APRENDÍ SOLA, UN DÍA DESPUÉS DE NAVIDAD, A MIS OCHO AÑOS, ME SUBÍ A LA BICI QUE ME REGALÓ SANTA Y ME AVENTÉ DE UNA PENDIENTE EN LA UNIDAD DEPORTIVA DE CUAUTLA. DESDE ENTONCES ME ENAMORÉ. EN 2012 COMENCÉ A USARLA COMO MEDIO DE TRANSPORTE Y SE VOLVIÓ MI VIDA: ME MUEVO DE UN LUGAR A OTRO, PARA CARGAR COSAS, PARA CONVIVIR CON MIS AMIGAS, PARA ENTRENAR Y MANTENERME SALUDABLE, PARA PONERME RETOS Y LOGRARLOS, PARA CALMAR MI ANSIEDAD, DIVERTIRME O SENTIR ADRENALINA. ENTRE SEMANA ANDO POR EL CENTRO HISTÓRICO Y UN RADIO DE 5 KM. LOS FINES DE SEMANA HAGO RUTAS LARGAS: A TEXCOCO, SATÉLITE, MILPA ALTA O SANTA FE. DEFINITIVAMENTE, LA BICI NO SÓLO ME PERMITE VIVIR EL MUNDO CON OTRA PROFUNDIDAD SINO QUE ADÉMÁS DE MOVERME ME HA CONECTADO CON PERSONAS QUE NO HABRÍA CONOCIDO DE OTRA MANERA.



RAÚL BAILÓN / 22 AÑOS / TLALPAN / ARTISTA VISUAL / IG: @R.A.U.L.R.U.L.A.S.R.A.U.L @RULAXSX

HACE POCO MÁS DE UN AÑO ME COMPRÉ UNA BICICLETA PARA PODER TRABAJAR Y REALIZAR MIS TRAYECTOS DIARIOS. DESPUÉS, EN JUNIO DE 2020, LE DI VIDA A LA GALERÍA MÓVIL, UN PROYECTO EN EL QUE TRANSPORTO OBRAS DE ARTISTAS EMERGENTES EN MI BICICLETA, CON EL APOYO DE UN CARRITO EXTRA. LA GALERÍA MÓVIL TIENE COMO OBJETIVO SACAR EL ARTE DE LOS SITIOS CONVENCIONALES, LLEVARLO A LA CALLE Y A OTROS ESPACIOS FUERA DE LO COMÚN, COMO PARQUES Y TIANGUIS. ASÍ, LA BICICLETA ES UNA FUENTE DE INGRESOS PARA MÍ Y LAS Y LOS ARTISTAS QUE TRANSPORTO.



GALIA STAROPOLSKY / 36 AÑOS / CONDESA /
MUSEÓGRAFA INDEPENDIENTE / IG: @GSTARO

LA BICI ME DA LIBERTAD DE MOVERME ADONDE SEA DE UN MODO BIEN FLUIDO. MI PAPÁ ME ENSEÑÓ A ANDAR EN BICI CUANDO TENÍA SIETE AÑOS Y FUE AMOR A PRIMERA VISTA. EN UN PRINCIPIO LA USÉ DE MODO RECREATIVO PERO EN LA ÚLTIMA DÉCADA FUE UN MEDIO DE TRANSPORTE PARA MOVERME POR LA CIUDAD CON MAYOR DISFRUTE QUE EN EL METRO O METROBUS. AUNQUE SÍ ME PONE MÁS ALERTA. EN EL DÍA A DÍA HAGO TRAYECTOS CORTOS POR CUESTIONES DE TRABAJO O PARA VISITAR AMIGAS CERCANAS, PERO MI SALIDA FAVORITA ES EL BOSQUE DE CHAPULTEPEC: ES UN ESPACIO COMPLETAMENTE INMERSIVO EN LA NATURALEZA EN PLENA CIUDAD Y VOY ALLÍ A OXIGENARME.



JOSUÉ PÉREZ / 33 AÑOS / PERALVILLO /
REPARTIDOR DE UBER EATS

DE LUNES A VIERNES TRABAJA UNAS OCHO HORAS DIARIAS. LOS SÁBADOS Y DOMINGOS, HASTA 13 HORAS CADA JORNADA. MI BICICLETA NO SOLO ES MI MEDIO DE TRABAJO: ME TRANSPORTO A TODOS LADOS, A MI CASA O A HACER LAS COMPRAS EN LA PANADERÍA. SUELO SALIR A PEDALEAR POR LA CALZADA DE GUADALUPE PARA AGARRAR PEDIDOS Y REPARTIR COMIDA POR LA ZONA. CON LA PANDEMIA POR COVID-19 COMENCÉ A TENER MÁS TRABAJO, PERO CONFORME EL SEMÁFORO SE HA MOVIDO HACIA EL COLOR VERDE, MIS VIAJES DE REPARTIDOR HAN IDO A LA BAJA. ME GUSTARÍA QUE EL GOBIERNO LEGISLARA PARA QUE SE RESPETEN LOS ESPACIOS QUE UTILIZO PARA TRANSPORTARME.



ZAIRA TORRES / 23 AÑOS / COL. OBRERA / MAESTRA
DE PREESCOLAR, BAILARINA Y TESISTA / IG: @ZAIRATA

VOY EN BICI A TODAS PARTES. AL MERCADO, AL SÚPER, A VISITAR A MI FAMILIA Y AMIGOS, Y EN REALIDAD PARA TODO LO QUE PUEDA. INCLUSO USO LA BICI PARA IRME DE FIESTA, PUES ME DA SEGURIDAD SABER QUE CUENTO CON ELLA PARA REGRESAR A CASA POR LA NOCHE DE MANERA SEGURA. ANDO EN BICI DESDE PEQUEÑA. ANTES VIVÍA EN EL ESTADO DE MÉXICO, DONDE EMPECÉ A UTILIZARLA PARA DESPLAZARME A ALGUNOS LUGARES, YA QUE ALLÁ EL TRANSPORTE ERA MENOS ACCESIBLE Y MÁS CARO. AHORA QUE VIVO EN LA CDMX ME MUEVO CON LA BICI PRINCIPALMENTE EN LAS ZONAS CENTRO Y SUR DE LA CIUDAD.



EN LA CIMA DE LA CIUDAD DE MÉXICO

El espíritu ciclista de Omar Reyes encuentra libertad desde hace 15 años en el extremo sur de la Ciudad de México, donde la primera ciclovía de esta urbe recorre parte de las antiguas vías del tren hacia Cuernavaca, allá donde la ciudad se transforma en parajes de valles verdes y cielo azul, de campos sembrados con trigo o elotes y pueblos de tabiques desnudos.

Ese es el motivo favorito para pasar el mejor día con su amigo Leobardo o para romper la cotidianidad junto con Laura, su esposa.

También acude lo más temprano posible en cualquier día de la semana cuando tiene que comprobar la capacidad cardiovascular y pulmonar de quienes desean realizar un triatlón. Él es entrenador certificado por la Federación Mexicana de Triatlón.

“Es muy interesante rodar allá arriba porque cruzas por distintas áreas, unas muy desérticas, otras muy boscosas, y hay distintos climas. Además es escuchar otros sonidos de la ciudad y puedes toparte con tlacuaches, serpientes y, con suerte, hasta con algún zorro. Y si vas acompañado, es una oportunidad única para platicar largo rato con quien más te guste o con alguien más”, cuenta el fundador de Wayak Triatlón.

El reto no empieza propiamente en la ciclista, sino desde el ascenso por la carretera Picacho-Ajusco. Una vez que ambos caminos se encuentran, hay que pedalear cuesta arriba para pasar a un costado de las cicloestaciones de El Sifón y La Cima, en los pueblos de Topilejo y Parres, respectivamente.

La pendiente no es pronunciada, lo que permite disfrutar del entorno, pero se transforma en una herramienta de entrenamiento al extenderse tanto como se desee, ya que puede convertirse en un viaje hasta Tepoztlán, Morelos. Cabe aclarar que, cuando se ha dejado el límite geográfico de la Ciudad de México, la ciclovía se transforma en un camino de terracería que corre por encima de la autopista México-Cuernavaca, con vista desde los cerros aledaños.

“Llegar hasta allá pone a prueba la resistencia física, sí, pero sobre todo la resistencia mental. Ahí, en el juego, salen las ganas de querer llegar”, señala con emoción Omar, de 44 años, quien tarda alrededor de cuatro horas en hacer todo ese recorrido.

Quienes únicamente recorran la ciclista encontrarán un buen aliciente casi al final del camino: un elote asado antes de alcanzar Topilejo o, un par de kilómetros más adelante, unas quesadillas al comal en Parres.

Pero el mayor premio es el regreso: el recorrido, ahora cuesta abajo, permite acelerar y gozar del viento fresco sobre la cara.

Las recomendaciones de Omar para principiantes: no intentes rodar a un ritmo rápido y bebe agua a lo largo de todo el camino (entonces asegúrate de llevar mínimo un par de ánforas llenas).

Y sus recomendaciones para todos: nunca ir solo y empezar y terminar temprano la rodada.

FOTOS: CORTESÍA WAYAKTRIATLON.COM



FOTOS: IVETT RANGEL

CU: RETOS MAYORES PARA LOS MENORES

Cada sábado y domingo acuden cientos de ciclistas a Ciudad Universitaria a rodar sin preocuparse (tanto) por los automóviles, pues la zona está cerrada al tráfico diario de la zona escolar.

Sin embargo, la pandemia abrió la oportunidad de pedalear todos los días de la semana, ya que los circuitos internos quedaron libres de tráfico, y también eso ha ampliado el perfil de los ciclistas.

Ahora familias con niños han encontrado un verdadero patio de juegos, lleno de retos con extensas planicies, muchas curvas, algunas pendientes y mucha sana distancia.

Con casco y bloqueador bien puestos, tres hermanos de dos, cinco y siete años se adentran escoltados por sus padres en la ciclovía dibujada en el campus, que conduce hacia casi todas las facultades y a través de los distintos campos de entrenamiento.

Su ruta generalmente arranca con un calentamiento sobre el ajedrez de pasto que hay frente a la Biblioteca Central, para descender después hacia las Islas y el frontón cerrado.

Metros más adelante se toparán con los campos de fútbol americano y tiro con arco, justo detrás de la Alberca Olímpica; luego encontrarán por ahí mismo el camino que se adentra por las facultades de Contaduría y Administración hasta salir a los edificios de Derecho y Medicina.

Toda una aventura en la que casi al final se presenta el principal reto, justo en la Torre 2 de Humanidades: la más pronunciada pendiente, que, luego de casi cinco kilómetros, toman con gran emoción. Ahí más vale aflojar las cadenas de las bicis y pedalear con cadencia o se termina resignado caminando con el vehículo a un costado.

“¡Este es el mejor día de la vida, hagámoslo otra vez!”, grita el hermano mayor al haber encontrado este sendero en Ciudad Universitaria, otra manera de diversión en la nueva normalidad. Hace prometerle a sus padres que regresarán pronto para recorrer este mismo camino otra vez y para encontrar otros nuevos. ¿Los habrá? Seguramente sí.

Aquí cabe solo una recomendación para pedalear con niños: evita las horas alrededor del mediodía, porque no hay muchos sitios para protegerse del sol.

A LA LUZ DE LOS LED

Apenas llega el atardecer cuando la Ciclovía Luminosa, la primera en la Ciudad de México e inaugurada en marzo pasado, revela su verdadero encanto.

Al norte se puede rodar por un camino de concreto hidráulico y pintura termoplástica iluminado por luces LED en el piso que cambian de color, de azul a verde a rojo, entre otras tonalidades, a lo largo de 1.2 kilómetros.

Esta ciclovía bidireccional corre justo a un costado del Casco de Santo Tomás del Instituto Politécnico Nacional, conecta la alcaldía Miguel Hidalgo con Cuauhtémoc y Azcapotzalco, y puede llevar hasta Naucalpan si se desea. Los ciclistas de la zona coinciden en que esta es una mejor manera, simple y segura, de ir de Calzada Camarones a la México-Tacuba.

Hay quien se sorprende cuando ven a algunos niños probando la nueva atracción en esa parte de la ciudad. Casi todos comentan que ojalá hubiera más ciclovías así, bien delimitadas con bollards confibicis e iluminación propia. “Que haya más espacios como estos, porque sí se aprovechan, y mucho”, expresa Ricardo Mejía, vecino de la zona.

La nueva infraestructura ciclista, según autoridades de la Ciudad de México, beneficiará directamente a más de 30 mil personas entre vecinos, estudiantes y personal que labora en el IPN. “Es una ciclovía de alto estándar, no solamente para movernos: también para gozar del barrio”, dijo en su momento Rodrigo Díaz, subsecretario de Movilidad.

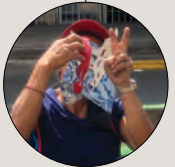
Aquí también se inauguró el primer Monumento al Ciclista, escultura de concreto hidráulico del artista mexicano David Camorlinga, en el cruce de la calle Salvador Díaz Mirón y Avenida de los Maestros.

La obra pretende generar conciencia en la ciudadanía sobre los beneficios del uso de la bicicleta, así como respeto por los ciclistas y su integridad física.



BLUEBOY / 48 AÑOS / COL. GUERRERO / VENDEDOR DE PRODUCTOS DE LIMPIEZA Y LUCHADOR

VENDER PRODUCTOS DE LIMPIEZA EN TRICICLO ES EL NEGOCIO QUE ME PERMITE TENER INGRESOS. TRABAJO UNAS CUATRO HORAS AL DÍA DESDE HACE 30 AÑOS. SER LUCHADOR ES MI HOBBY Y SOLO DETENGO MIS VENTAS SI ME SALE ALGÚN COMPROMISO EN EVENTOS DE LUCHA. VIVO EN LA COLONIA GUERRERO, PERO PARA TRABAJAR ME DESPLAZO EN EL TRICICLO POR SAN PEDRO EL CHICO, LA COLONIA GUADALUPE TEPEYAC, LA ESTRELLA, GARIBALDI, TEPITO Y LA LAGUNILLA.



SAMANTHA FARIAS / 26 AÑOS / COL. DEL VALLE / PRODUCTORA / IG: @SAMSAMSSSAM

CON LA PANDEMIA DEJÉ DE UTILIZAR EL TRANSPORTE PÚBLICO PARA TRASLADARME PRINCIPALMENTE EN BICICLETA. AL PRINCIPIO, LO CONFIESO, POR MIEDO AL CONTAGIO, PERO DESPUÉS DESCUBRÍ QUE AHORRABA MUCHO TIEMPO Y DINERO AL YA NO TENER QUE PAGAR DIARIAMENTE METRO, METROBÚS O INCLUSO TAXI. ESTA SITUACIÓN TAMBIÉN ME HIZO PENSAR EN MI SALUD, PUES COMO POR MI TRABAJO SOY MUY SEDENTARIA, MIS POSIBILIDADES DE HACER EJERCICIO POR GUSTO ERAN PRÁCTICAMENTE NULAS. ASÍ, LA BICI ME PERMITE AHORRAR, MOVERME MÁS RÁPIDO Y SENTIRME MÁS PLENA. EN MI DÍA A DÍA ME MUOVO POR LAS COLONIAS DEL VALLE, SAN RAFAEL, SANTA MARÍA LA RIBERA, ESCANDÓN, ROMA, CONDESA Y NARVARTE. LOS FINES DE SEMANA ME GUSTA IR POR CIUDAD UNIVERSITARIA, COYOACÁN O XOCHIMILCO.



MARIO LÓPEZ / 49 AÑOS / COL. INDUSTRIAL / MECÁNICO DE BICICLETAS

DESDE HACE TRES AÑOS TRABAJO EN UN TALLER DEL MERCADO DE LA INDUSTRIAL, PERO YA LLEVO 30 AÑOS COMO MECÁNICO DE BICICLETAS. CUANDO TENÍA 18 AÑOS CONSEGUÍ MI PRIMERA BICICLETA Y EMPECÉ A USARLA PARA TRANSPORTARME. ACTUALMENTE MIS PRINCIPALES CLIENTES SON LOS COMPAÑEROS DEL MERCADO, PORQUE ME TRAEN A REPARAR LAS BICICLETAS QUE UTILIZAN PARA TRABAJAR COMO REPARTIDORES DE LOS DIFERENTES NEGOCIOS. TAMBIÉN POR ESO, A PESAR DE LA PANDEMIA POR COVID-19 MIS INGRESOS SE HAN MANTENIDO ESTABLES, PORQUE AL TALLER SIGUEN LLEGANDO CLIENTES TODOS LOS DÍAS.



RODADAS CON SENTIDO SOCIAL

Resiste Pedal es un colectivo ciclista de mujeres feministas, antipatriarcales e interseccionales (es decir que son bienvenidas personas trans, queer y no binarias) que ruedan por toda la Ciudad de México y el Estado de México, y mucho más allá, por alguna causa en específico, ya sea para manifestarse por la muerte de una ciclista en la periferia o contra la instalación de una termoeléctrica en Huexca, Morelos, o para apoyar la lucha feminista dando un paseo de Tláhuac a Chalco.

Daniela Pedraza, Valeria Tapia, Daniela Romero “La Dandy” y Tania “Bala Perdida” crearon en 2018 Resiste Pedal luego de que unos biciviajeros fueron interceptados en su camino a Chiapas y aparecieron muertos días después.

“Justo nosotras estábamos viajando en bicicleta hacia otros estados y quisimos visibilizar la importancia de que también las mujeres lo hacen y la seguridad que necesitamos”, comenta Pedraza, de 25 años. “No rodamos porque sí: siempre hay una causa. Todo lo que hacemos tiene un tinte social”, asegura Ana Laura Escobar, otra integrante del colectivo.

Ellas consideran que andar en bicicleta es un modo de resistencia ante una política mal ejercida y ante los abusos que se viven en México y en todo el mundo. “Que las mujeres aprendan a apropiarse del espacio público y que más mujeres crean en ellas mismas. Para que sea un modo de resistencia hay que volverlo un estilo de vida. No estamos para decir que usen la bicicleta todo el tiempo, sino para recordar que existe y hasta es más segura, porque así no tomas un taxi ni caminas desde el Metro a tu casa por la noche. Se vive mucho menos terror encima de una bici”, considera Ana, de 28 años.

Para los eventos organizan bicibuses desde distintos puntos de la ciudad, y así pueden llegar juntas. “Unos salen del sur, otros del oriente y algunos del centro, y ya nos reunimos en un punto cercano a donde se realizará la manifestación”, detalla Ana.

También organizan rodadas más recreativas; algunas integran proyecciones de cine al aire libre, talleres (de mecánica, primeros auxilios o leyes de movilidad) o competencias deportivas modalidad sprint con música en vivo.

Los colectivos culturales comunitarios le dieron a Resiste Pedal un apoyo de 100 mil pesos para armar un taller de bicicletas;

por el momento es itinerante, pero se espera transformarlo en una casa ciclista en la que haya cabida para todas.

En sus convocatorias en Instagram (@ResistePedal) llaman a las fieras, a las brujas, a las inventivas, a las disidentes, a las que crean... “A todas las morrxs con ganas de tomar el espacio que nos pertenece para compartir nuestra sabiduría y nuestras pasiones que hacen girar el mundo”.

¿Ya te sientes inspirada? Súmate. Estás a un pedaleo de distancia.



KARLA LEÓN / 21 AÑOS, NUEVA SANTA MARÍA / ESTUDIANTE / IG: @LEON_SAGRERO

CUANDO TENÍA UNOS SIETE U OCHO AÑOS APRENDÍ A ANDAR EN BICI. ACTUALMENTE LA UTILIZO PARA PASEAR, HACER EJERCICIO Y CONOCER LUGARES NUEVOS. ME ENCANTA SOBRE TODO SALIR EN BICI CON MI HERMANITA. MI TRAYECTO FAVORITO ES EL PASEO DE LA REFORMA. ME DA ALGO DE MIEDO IR POR CAMINOS QUE NO CONOZCO MUY BIEN, SOBRE TODO CUANDO VOY CON MI HERMANA. PARA SENTIRME MENOS INSEGURO ME GUSTARÍA QUE LOS AUTOMÓVILES NO MANEJARAN TAN ALOCADO Y RESPETARAN LAS CICLOVÍAS.



FOTOS: RESISTE PEDAL

UN PASEO ENTRE CRÁNEOS

La segunda sección del Bosque de Chapultepec, el Parque de los Venados, el Parque La Mexicana y el Parque Cantera son algunos de los rincones favoritos de los chilangos de todas las edades para probar sus habilidades sobre ruedas y sin tener que “luchar” cuerpo a cuerpo con vehículos motorizados por un espacio sobre las calles.

Salpicados por toda la Ciudad de México, estos lugares tienen caminos que permiten andar a un costado de lagos, sorteando fuentes o retando a la velocidad por pronunciadas pendientes.

Pero si se busca un motivo para “turistear” en otro punto de la ciudad, la recomendación es lanzarse al Parque Bicentenario, ubicado en el límite entre las alcaldías Miguel Hidalgo y Azcapotzalco.

Este parque, el segundo más grande de la capital luego del Bosque de Chapultepec, expone al aire libre hasta 120 mexicráneos, varios de ellos ubicados justo alrededor del lago.

Así que la rodada, ahora también artística, merece hacerse a un ritmo suavecito, incluso con muchas escalas, para poder apreciar a detalle las obras que se iban a mantener sobre Paseo de la Reforma en 2020 pero hubo que retirar para evitar aglomeraciones.

“Para mí, rodar en la Ciudad de México significa libertad y endorfinas. Como mujer, me ha dotado de más independencia y seguridad, y a la vez, optimizas el tiempo, haces ejercicio y te transportas”, expresa Ely Santana, de 37 años, creadora del blog especializado Rodada 2.0 (www.rodadadospuntocero.mx). “Y rodar en el Parque Bicentenario es una experiencia muy bonita porque es un espacio seguro y limpio, con circuito para pedalear, áreas verdes y oferta cultural”, añade. La “ciclotrotapista” tiene 4 kilómetros de extensión.

El Parque Bicentenario abre de martes a domingo de 7:00 a 20:00 horas. El acceso es gratuito. Más detalles: parquebicentenario.com.mx





DÍA CICLISTA PARA TODOS

Todo chilango sabe que el domingo es el día para rodar por el corazón de esta ciudad y apropiarse del espacio exclusivo para automóviles con Muévete en Bici, que invita a pedalear a lo largo de Paseo de la Reforma hacia la Plaza de la Constitución o la Basílica de Guadalupe.

Y el Ciclotón, que se realiza el último domingo de cada mes, es una invitación para rodar hasta 97 kilómetros por toda la capital, recorriendo vialidades como Fray Servando, Circuito Interior Río Churubusco y Patriotismo, pasando por barrios y alcaldías que quizá están fuera de tu radar urbano cotidiano. Todo en un horario entre las ocho de la mañana y las dos de la tarde.

Ambos programas estuvieron suspendidos durante un año debido a la pandemia. Afortunadamente regresaron en marzo, con casi la misma ruta de 23 kilómetros el primero y mucho más corta en el Ciclotón, pero no importa: miles de ciclistas deseosos de estar al aire libre han acudido con el mismo entusiasmo de antes o hasta más.

La cifra de 53 mil 376 personas que se registró en el primer ciclopaseo de 2021, tras un año sin actividad, lo confirma. “En verdad extrañé salir con bicicleta, y ahora lo estoy disfrutando como nunca”, confiesa Citlali Zepeda, de 22 años, mientras toma un descanso frente a la fuente de la Diana Cazadora el último domingo de mayo. Va por su segunda vuelta, entre el Auditorio Nacional y La Villa, de la calle Julio Verne a la Calzada Guadalupe. Hoy solo hay una diferencia: al casco, al chaleco reflejante y a la ánfora se suman el cubrebocas y un recipiente de gel desinfectante como parte de los insumos ciclistas.

“Ojalá ya no se vuelvan a suspender estos paseos. A mí me da más tranquilidad andar aquí, entre mucha gente, sí, pero con las calles cerradas a los coches. Me siento libre”, dice Arturo Hernández, de 19 años.

La sana distancia depende de la habilidad de cada uno de los ciclistas, pero al menos todos se mantienen en movimiento. Hay que tener en cuenta que en domingo se puede subir con la bici al Servicio de Transportes Eléctricos (Trolebús, Tren Ligeroy Cablebús), al Metro y al Metrobús, y que se puede usar Ecobici por 90 minutos seguidos sin costo extra.

• CHILANGOS •

LOWRIDER

CLUB MÉXICO

FOTOGRAFIA: ILSE HUESCA • TEXTO: CARLOS HUGO GONZÁLEZ
NARRATIVA VISUAL: ROMINA RIVERA & GERMÁN PALEY

Chilangos Low Bike Club México son unos *homies* que visten con Lowrider y andan en rilas tuneadas por ellos mismos: cuadros artesanales, algunos de 120 de largo, con manubrio *long horns* y otros aditamentos que lo convierten en un vehículo llamativo, pero sobre todo cómodo.

El objetivo es rodar. Cada mes, los Chilangos se citan en algún punto de la ciudad para congregarse e iniciar la rodada. Previamente se traza la ruta, se hace el recorrido en moto (para supervisar las calles, la seguridad, el tránsito), y el día de la rodada unas 60 bicis (algunas tuneadas, otras no) van en grupo, mientras sus tripulantes cotorrean, conviven, recorren el territorio.



Domingo de tianguis en la colonia San Felipe. La moto que va a la vanguardia abre camino a los ciclistas. Cuando se adentran en el tianguis pasan con sus bicis entre la gente. Quieren hacerse notar y que en el barrio sepan que son Chilangos, que tienen un club y que toda la gente puede unirse si cumple un solo requisito: que la bici sea su pasión.

Sus redes son una manera de llegarles para estar al pendiente de las rodadas que organizan por varios barrios, sobre todo en el centro histórico, donde disfrutan rodar y causar admiración, porque eso sí: a los Chilangos los tienes que voltear a ver.



¶l rodar se le olvidan los problemas.
vas con paz espiritual. ¶so alimenta
tu coraz3n, tu personalidad, tu alma.
¶n tu bicicleta dejas tu esencia.





El Chipotes se alista para recibir a la banda y la calle se cierra todo el día por los puestos de ropa, garnachas, chácharas, fayuca. La pandilla aprovecha para armar la bisteciza. Pantalón caqui, zapato y camiseta blanca, lente oscuro: estilo tumbado. Entre todos montan carpas y sacan el asador a media calle para prender el carbón mientras retumba el rap en la bocina. Y en la esquina, el Monstruo tira y prende, tira y prende. El humo de la mota se mezcla con el de la carne asada. El responsable de la parrilla se pega unos toques de activo. Las micheladas de a caguama con un chingo de chamoy comienzan a circular, tal como circulando de Metro Neza a la Sanfe vienen los Chilangos montados en sus bicis.





Cada uno le da su personalidad, pero lo más importante es que te sientas cómodo a la hora de rodar, porque si estamos de cuatro a seis horas arriba de la bici, dependiendo el recorrido. Si tu mundo no es la bicicleta, te equivocaste de club.

FERNANDO BROWN,
PRESIDENTE DE
@CHILANGOS_LOWBIKE_CLUB





Entre las actividades del club se encuentran la convocatoria anual para recaudar juguetes, ropa y medicamentos para ir pedaleando a entregar los kilos o toneladas reunidas, principalmente a Ecatepec. El club le da prioridad a este municipio porque "casi nadie se preocupa por Ecatepec", como se oye decir a varios de sus miembros.



Low bike, low profile
Y una vida tranca con la clicca pa' pasarla fine

La esencia es la misma
con un trago y un flavio
con la banda y la rima
en la rila y el auto.

Domingo de aterrizaje
con carne asada en la Sanfe

Chicanos, cholos, pochos, homies, barrio
y libertad
long horns con los brazos bien arriba
para mayor comodidad
y ver si en una de esas a la baica le salen
alas
y de verdad puedo volar.

Chilango