Chilango

revista

CIUDAD CICLISTA

DESCÁRGALA EN VERSIÓN DIGITAL

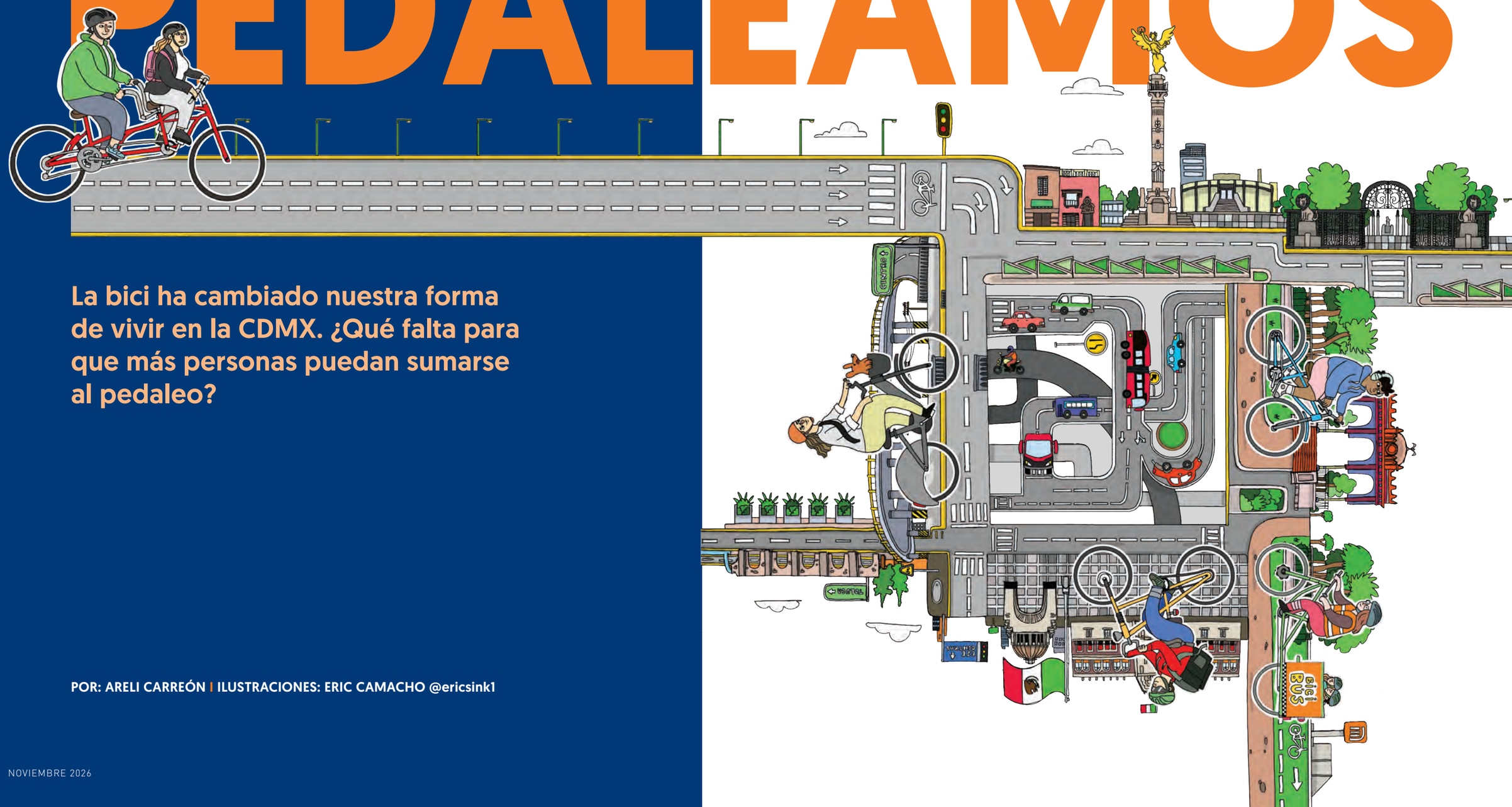
Disponible en el App Store

Disponible en Google Play

7 752455 078380 6 00272

$47 M.N. VENTA EXCLUSIVA A MAYORES DE EDAD

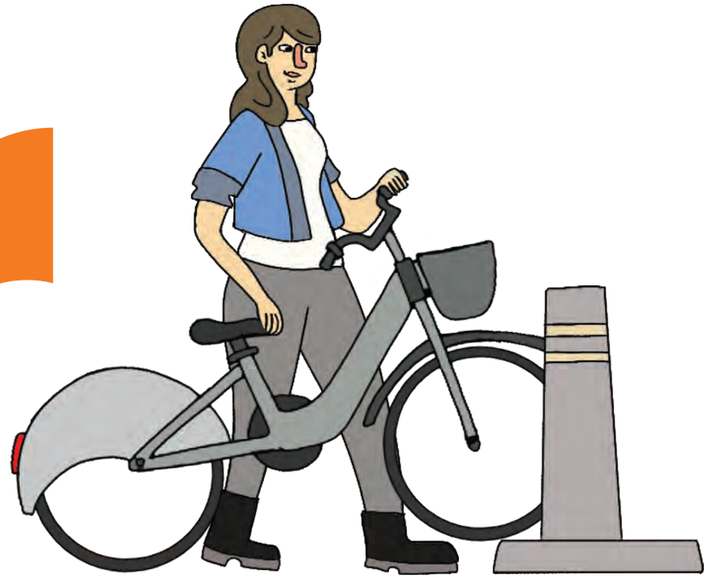
La ciudad que PEDALEAMOS



La bici ha cambiado nuestra forma de vivir en la CDMX. ¿Qué falta para que más personas puedan sumarse al pedaleo?

POR: ARELI CARREÓN | ILUSTRACIONES: ERIC CAMACHO @ericsink1

Ir



de la CDMX a la CDMX puede ser toda una odisea. A veces toca esperar un transporte público que tarda en llegar o que va lleno; otras, quedarse atrapados en un tráfico que parece estacionamiento y que avanza, en sus peores momentos, a cinco kilómetros por hora (apenas un kilómetro más rápido que ir a pie). ¿Sabías que, según el TomTom Traffic Index de 2025, la capital mexicana encabeza la lista de las ciudades con mayor congestión vehicular del mundo? Es como si todos los días nuestra ciudad estuviera al borde de un ataque cardíaco.

Nuestra ciudad cuenta con más de seis millones de vehículos motorizados que, además de la congestión vial, generan ruido y contaminación del aire. Pero la raíz del problema va más allá del uso del coche: está en un modelo de movilidad que durante décadas le dio prioridad al automóvil particular, bajo una idea de ciudad que asociaba este medio de transporte con la modernidad, el progreso económico y el estatus social.

En medio de este panorama, vale la pena preguntarnos qué otras opciones tenemos para llegar a nuestro destino. La bicicleta es una de ellas. Quienes la usamos en nuestro día a día solemos encontrar un trayecto más predecible, un poco de ejercicio y otra manera de conocer la ciudad. Los beneficios también alcanzan a quienes no pedalean: los viajes en bicicleta no generan emisiones directas y producen poco ruido.

No es una casualidad que grandes urbes como Londres, París, Nueva York, Barcelona, Ámsterdam y Pekín estén invirtiendo en infraestructura ciclista y en espacio público de calidad integrado al transporte público. La CDMX también ha recorrido un largo camino, aunque aún nos falta mucho por pedalear.

Y es que andar en bici tampoco está libre de desafíos. No todas las calles son seguras para los ciclistas y hay trayectos en los que toca lidiar con el tráfico, esquivar baches, a veces peatones, o esperar un momento seguro para cruzar. Por otra parte, no todas las personas pueden resolver de la misma manera las distancias, las pendientes, las responsabilidades de cuidado o los traslados con carga.

Por eso, hablar de una ciudad ciclista no significa pedir que todos dejemos el coche o abandonemos el transporte público. Significa abrir posibilidades para que más gente pueda elegir cómo moverse y combinar los medios que mejor respondan a sus necesidades.

En 2027 se cumplen 20 años desde que la Ciudad de México comenzó a dar mayor impulso a las políticas públicas para mejorar la movilidad a pie y en bicicleta. Es un buen momento para revisar lo que hemos logrado, lo que hemos aprendido y los retos que aún enfrentamos. Y, sobre todo, para preguntarnos: ¿qué falta para que subirse a una bici sea una opción real para más chilangos?

Cuando pedalear parecía imposible

“La bicicleta nunca será una opción en la Ciudad de México”. Esa fue una de las respuestas que escuchamos los integrantes de Bicitekas cuando, a finales de la década de 1990, comenzamos a proponer una ciudad más amigable para quienes pedaleábamos. En aquel entonces, no existían ciclovías en la ciudad. Los tortilleros, los taqueros, los panaderos y los periodiqueros eran quienes “se la jugaban” con sus bicicletas en el tránsito.

Los primeros integrantes de Bicitekas éramos jóvenes de distintos orígenes que compartíamos el amor por la bicicleta. Nos reuníamos en casa del periodista belga Tom Dieusaert y Lenka Valles para conocernos, intercambiar ideas y planear actividades para promover su uso. Hicimos manifestaciones, enviamos oficios, redactamos boletines de prensa y solicitamos audiencias. Muchas veces no obteníamos respuesta. Hasta que a alguien se le ocurrió organizar un paseo nocturno desde el Ángel de la Independencia.

Aquella rodada empezó con unas cuantas personas, pero cada semana llegaban más ciclistas. Además de disfrutar la ciudad sobre ruedas, algunos comenzaron a organizar sus propias rodadas y colectivos. Para 2017, existían cerca de 60 colectivos ciclistas que realizaban actividades en diferentes rumbos de la capital.

Nos tomó 10 años de actividades públicas lograr que la bicicleta se reconociera no solo como una opción deportiva o recreativa, sino también como un medio de transporte cotidiano. En *Crónica Biciteka. La verdadera conquista de las calles de la Ciudad de México*, Georgina Hidalgo recopila las travesuras y los esfuerzos creativos con los que buscamos convencer a las autoridades de abrirle espacio a la bicicleta.

Ahora puede parecer evidente que las ciudades deben tener espacios para caminar y pedalear con seguridad, pero conseguir ese reconocimiento tomó años de organización ciudadana, diálogo con instituciones y aprendizajes sobre la marcha. También hubo desacuerdos e intentos que no prosperaron.

Al actuar de forma independiente y descentralizada, ayudamos a construir un movimiento que se extendió por la capital y otras ciudades del país. Nunca olvidemos que lo que tenemos lo hemos ganado con nuestras propias piernas: haciendo propuestas, participando en debates públicos y demostrando, con nuestros trayectos cotidianos, que sí es posible movernos en bicicleta.

Según TomTom Traffic Index, en 2025 la congestión en hora pico implicó perder unas 184 horas al año en los traslados en coche por la capital. Facilitar los viajes en bicicleta puede ampliar nuestras opciones de movilidad y contribuir a una ciudad con menos emisiones y más actividad física.





Momentos que marcaron la movilidad ciclista en CDMX

La bici gana terreno

Los esfuerzos ciudadanos y las políticas públicas han contribuido a transformar las calles. Según el conteo ciclista de 2024 de la Secretaría de Movilidad (Semovi), los viajes diarios en bicicleta aumentaron 71% en seis años: pasaron de 267,000 en 2018 a más de 450,000 en 2024.

La CDMX pasó de no tener ciclovías a contar con 400 kilómetros de infraestructura ciclista, entre ciclovías confinadas, carriles bus-bici, ciclocarriles y ciclovías recreativas. A esta red se suman biciestacionamientos masivos y semimasivos en estaciones del Metro, que facilitan combinar el pedaleo con el transporte público.

Uno de los cambios más relevantes ha sido Ecobici. El sistema comenzó con poco más de 1,000 bicicletas y hoy cuenta con alrededor de 9,300 unidades. La Semovi tiene planes de ampliar la flota a 15,000 y llevar el servicio a nueve alcaldías, entre ellas Iztapalapa, Iztacalco y Tlalpan.

Pero los cambios no solo se miden en números. Quienes llevamos años pedaleando también hemos visto cómo se diversifican las personas que usan la bici. Si antes predominaban los hombres jóvenes, ahora es más común encontrar mujeres, familias y personas de distintas edades.

También han cambiado los modelos de bicicletas y sus usos. A las de montaña y de ruta se suman las plegables, las eléctricas y las adaptadas para transportar a niñas y niños o llevar carga. Durante la pandemia de covid-19, la bicicleta fue una herramienta de trabajo y sustento para muchas personas; para otras, una manera de hacer ejercicio y sobrellevar aquellos meses.

Cada domingo, miles de chilangos siguen disfrutando de las calles abiertas a la bicicleta, especialmente sobre Paseo de la Reforma. El reto es que esa posibilidad se extienda a los trayectos de todos los días: que ir al trabajo, a la escuela o al mercado en bici sea una opción segura y accesible en más zonas de la ciudad.

Una ciudad, distintos caminos

Los avances no han llegado por igual a toda la capital. Buena parte de la infraestructura ciclista se concentra en Cuauhtémoc, Miguel Hidalgo y Benito Juárez, mientras que en alcaldías como Iztapalapa, Iztacalco, Gustavo A. Madero, Xochimilco, Milpa Alta y Tláhuac todavía faltan conexiones seguras para completar los recorridos. La posibilidad de incorporar la bici a nuestra rutina sigue dependiendo, en buena medida, de dónde vivimos y hacia dónde vamos.

Ampliar esa red es indispensable, pero también lo es cuidar lo que ya existe. Los planes de expansión de Ecobici son una buena noticia, aunque las fallas de operación y la falta de mantenimiento que se han registrado muestran que aumentar la flota debe ir acompañado de un servicio confiable. Para quien usa la bicicleta como transporte cotidiano, encontrar una unidad disponible y en buenas condiciones puede hacer la diferencia entre llegar a tiempo o tener que cambiar de ruta.

La convivencia en las ciclovías plantea otro desafío. La circulación de motocicletas y de vehículos eléctricos que alcanzan altas velocidades genera conflictos con quienes pedalean. No basta con abrir nuevos espacios: también necesitamos reglas claras y condiciones para que se respeten. El temor a sufrir un choque y la falta de infraestructura segura siguen siendo barreras para quienes quisieran moverse en bicicleta.

Después de dos décadas de políticas ciclistas, sabemos que estos pendientes forman parte de un reto más amplio: mejorar las opciones de movilidad para todas las personas. Una red de ciclovías conectada con el transporte público, banquetas accesibles y lugares seguros para estacionar la bici permitirían combinar distintos medios según las distancias, el presupuesto y las necesidades de cada viaje.

También hace falta revisar cómo entendemos las calles. Durante décadas, el predominio del automóvil ha hecho que parezca natural dedicarle buena parte del espacio y de la inversión pública. A esa tendencia a aceptar sus privilegios y minimizar sus efectos se le ha llamado *motonormatividad*. Cuestionarla nos permite preguntarnos cómo distribuir el espacio para que también responda a quienes caminan, pedalean o usan el transporte público.

Ese cambio debe acompañarse de medidas para prevenir conductas que ponen en riesgo a los demás —como conducir a exceso de velocidad, usar el celular al volante, manejar bajo los efectos del alcohol o invadir espacios exclusivos—. Poder elegir cómo movernos también implica tener la confianza de que llegaremos a nuestro destino.



¿Cómo se traducen estas necesidades en la vida cotidiana? Para una familia, pueden significar una ruta segura a la escuela; para una persona con movilidad reducida, una alternativa accesible para recorrer el barrio. Hay iniciativas ciudadanas que ya trabajan para hacer posibles esos viajes y que muestran cuánto puede ampliarse el alcance de la bicicleta.

2004
Se inaugura la primera ciclovía de la ciudad sobre la antigua vía del tren a Cuernavaca. Ese año, Bicitekas A. C. consiguió el permiso para transportar bicicletas en el Metro los domingos y días festivos.

2007
Se publica una reforma al Reglamento de Tránsito Metropolitano: reconoce el derecho de los ciclistas a circular por la calle y su preferencia de paso en determinadas situaciones.

2010
Nace Ecobici, el sistema público de bicicletas compartidas, con 1,114 bicicletas y 85 estaciones.

2014
Se publica la primera Ley de Movilidad del Distrito Federal, que establece una jerarquía de movilidad con prioridad para peatones y ciclistas.

2015
Entra en vigor un nuevo Reglamento de Tránsito, con medidas de seguridad vial para peatones y ciclistas.

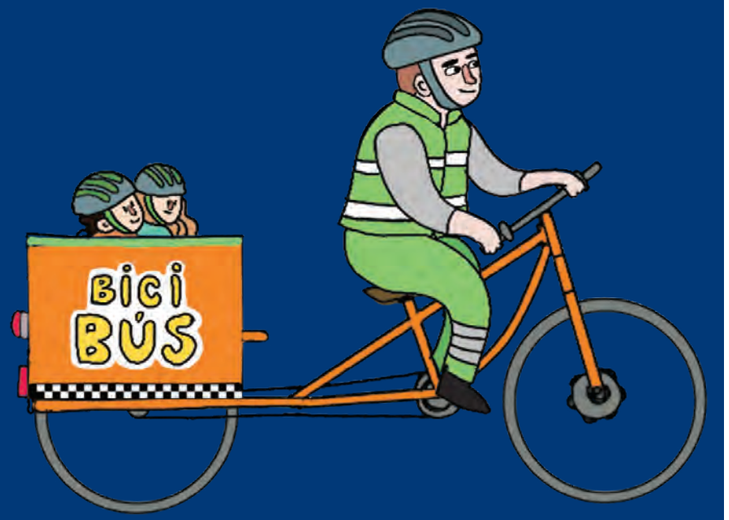
2017
La CDMX recibe el sexto Foro Mundial de la Bicicleta, al que asistieron 16,000 personas de 33 países.

2019
Se publica *Bicisismo. Manual de voluntarios en bicicleta*, que recoge los aprendizajes de la ayuda ciclista tras los sismos de 2017. Además, se amplía el acceso de bicicletas al Metro de lunes a sábado, desde las 22:00 horas hasta el cierre.

2020
Se inaugura la ciclovía emergente de Insurgentes durante la pandemia, que posteriormente se vuelve permanente. También se reconoce el derecho a la movilidad en la Constitución Mexicana.

2022
Entra en vigor la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, que establece criterios nacionales para proteger a los usuarios de las vías.

2026
Se inaugura la ciclovía La Gran Tenochtitlán, sobre calzada de Tlalpan, con alrededor de 30 kilómetros de infraestructura entregada en ambos sentidos, como parte de las intervenciones de movilidad vinculadas con el Mundial 2026.



¡Ciudad ciclista para todos!

Mónica Martínez quería disfrutar más el camino a la escuela con su hija de siete años. Cuando rodaban solas, tenían que mantenerse tan alertas que el trayecto dejaba de ser disfrutable. En junio de 2022 comenzó a organizar bicibuses escolares, inspirada en la experiencia de Barcelona. Allá, varias familias recorren en conjunto rutas específicas que cuentan con puntos de encuentro y horarios para que cualquiera pueda sumarse sobre la marcha.

La dinámica del Bicibus CDMX, que Mónica coordina, es sencilla: las familias acuerdan una ruta con puntos de paso y horarios aproximados para que cada una se incorpore donde mejor le acomode. Así, el camino a la escuela se convierte en un recorrido compartido.

Para Mónica, estos recorridos permiten que niñas y niños experimenten las calles como un espacio que también les pertenece y por el que pueden desplazarse con autonomía. “Que ir en coche no sea su única opción”, plantea. Pedalear también les ofrece otra relación con su entorno.

Sin embargo, para que más familias puedan hacerlo, se necesitan condiciones que les permitan salir con tranquilidad. Mónica señala dos pendientes: que se haga cumplir el Reglamento de Tránsito de manera constante y que exista infraestructura segura y conectada, con biciestacionamientos para unidades de carga o adaptadas para llevar a niñas y niños. “Se requiere un esfuerzo sostenido para proteger a todos los usuarios de las vías, todo el tiempo”, afirma.

Ampliar las posibilidades de la bicicleta también implica pensar en quienes no saben pedalear o tienen alguna dificultad física para hacerlo. En el centro de la ciudad, la Cooperativa de ciclotaxis Los Mosquitos ofrece una alternativa para estos recorridos.

Su presidente, Miguel Maximiliano, cuenta que llevan más de 30 años prestando el servicio, aunque el reconocimiento oficial llegó después de un largo proceso. La cooperativa es una de las cuatro que han logrado regularizarse para transportar personas en esta zona, con vehículos de asistencia eléctrica, permisos en regla y una evaluación especializada para garantizar la accesibilidad de quienes usan silla de ruedas.

Para sus 90 integrantes, el ciclotaxi también es una fuente de empleo. Miguel explica que trabajan para mejorar la operación, dar certeza sobre las tarifas y evitar los abusos de servicios piratas. Su experiencia amplía la conversación: la bicicleta puede servir tanto a quien la conduce como a quien necesita llegar a su destino a bordo de ella.

El bicibús y los ciclotaxis responden a necesidades distintas, pero ambos muestran que una ciudad ciclista debe contemplar más edades, capacidades y formas de viajar. Sus experiencias también dejan tareas concretas: conectar los recorridos, ofrecer lugares adecuados para estacionarse y hacer que las calles sean seguras para quienes las comparten.

Se vale soñar

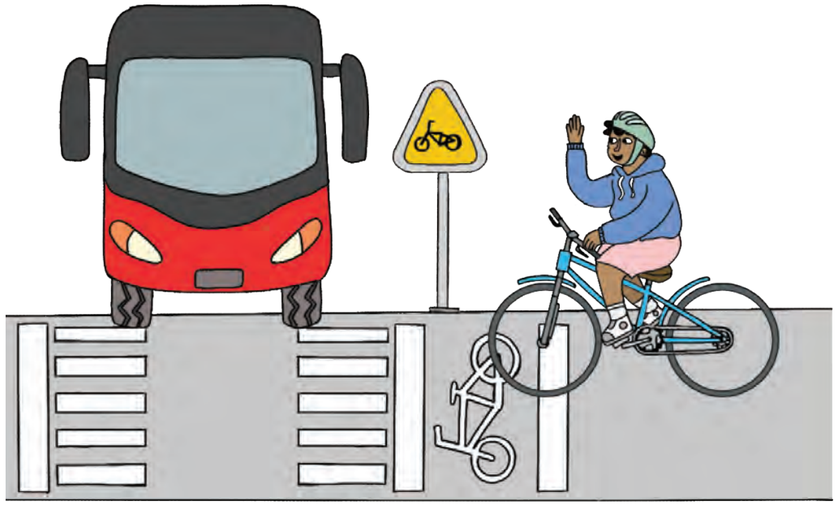
Imaginemos salir de casa y caminar por una banqueta ancha, accesible y a la sombra de los árboles. Llegar a una avenida donde el transporte público tenga su propio carril y la ciclovía continúe del otro lado del cruce. Poder acompañar a un menor de edad a la escuela en bicicleta sin que cada intersección sea motivo de preocupación.

Esa ciudad se construye con cambios concretos: calles escolares que protejan a las infancias, rutas ciclistas que lleguen a los campus universitarios y biciestacionamientos seguros para continuar el viaje en transporte público. También con banquetas que nos permitan movernos con autonomía cuando envejezcamos y espacios donde podamos detenernos, descansar y encontrarnos con otras personas.

Podemos imaginar, además, caminos para andar a pie y en bici en los centros de nuestros barrios y cruces seguros alrededor de escuelas y hospitales. Espacios que nos inviten a disfrutar el trayecto, con reglas que se respeten y servicios en los que podamos confiar.

Quienes empezamos a pedalear cuando nos decían que la bicicleta nunca sería una opción en esta ciudad hemos visto cuánto puede cambiar una calle, una costumbre o una idea. También sabemos lo que cuesta y todo lo que falta. Por eso seguimos haciendo propuestas, organizándonos y demostrando con nuestros viajes cotidianos que hay otras maneras de llegar.

Ir de la CDMX a la CDMX puede ser una experiencia distinta. Ya empezamos a construirla, pero todavía falta que esa posibilidad llegue a más barrios y a más personas. Que subirnos a una bici sea una elección cotidiana, sin tener que sentirnos valientes cada vez que lo hacemos.





Información útil para ciclistas

Combina bici y Metro
Puedes ingresar con tu bicicleta de lunes a sábado a partir de las 22:00 horas. Los domingos y días festivos durante todo el servicio. Las plegables pueden entrar todos los días, en cualquier horario, siempre que estén completamente cerradas. Evita abordar vagones llenos y mantén libres las puertas y los pasillos. Si vas a usar otro sistema de transporte, consulta sus condiciones de acceso.

Comparte la calle con respeto
Cede el paso a peatones, evita circular por las banquetas y mantén libres los cruces. Respeta los señalamientos y brinda a los demás la misma consideración que esperas recibir.

Que una ponchadura no te detenga
Consulta este mapa de talleres de mecánica para bicicletas:

Estaciónate sin estorbar
Busca un lugar destinado al estacionamiento de bicicletas y asegúrala con un buen candado. Evita bloquear banquetas, rampas, cruces y accesos. Para utilizar los biciestacionamientos masivos y semimasivos de la ciudad, consulta los requisitos y el proceso de inscripción en el sitio de la Semovi:

El tao de la bicicleta

Andar en bici también es una forma de conectar con la ciudad desde los sentidos. Más allá de llegar a nuestro destino, el recorrido nos invita a escuchar las conversaciones, las risas, el sonido de la rueda libre, el canto de los pájaros y hasta nuestros propios latidos.

Pedalear a nuestro ritmo nos permite respirar profundamente, admirar los árboles, la arquitectura y descubrir detalles que suelen pasar inadvertidos entre las prisas.

A veces, cambiar nuestra manera de recorrer la ciudad también puede transformar la forma en que nos percibimos a nosotros mismos.

Lo que falta transformar

Para que experiencias como estas lleguen a más personas, hace falta pensar en el recorrido completo. No basta con tener una ciclovía cerca de casa si al llegar al Metro, a la escuela o al trabajo no hay dónde dejar la bicicleta con seguridad.

José Arévalo, de Sur Institute, señala en entrevista con *Chilango*, la necesidad de consolidar la red de biciestacionamientos, tanto en las calles como en las estaciones del transporte público. “Es uno de los grandes pendientes en esta administración y es de lo que más padece la persona ciclista en su día a día”, afirma. Resolverlo facilitaría que más personas combinaran la bicicleta con otros medios para completar sus viajes.

Pero conectar trayectos también exige revisar cómo repartimos el espacio. Para el periodista Héctor Zamarrón, las calles y avenidas deben responder a las necesidades de todas las personas, de acuerdo con las características de cada zona. Eso implica dejar de organizar sus funciones alrededor de un solo medio de transporte y aprovechar su transformación para mejorar el entorno.

“Esas calles también deben reconvertirse para arbolar la ciudad y bajar las temperaturas, además de nuevas banquetas peatonales”, propone. Su planteamiento reúne objetivos que pueden avanzar juntos y hacer más agradable la vida en las calles.

Llevar estas ideas a la práctica requiere decisiones públicas sostenidas. María Rivera, productora de *Bicitlán Radio*, recuerda que la ciudad que habitamos es resultado de decisiones acumuladas: desde la desecación del lago y el entubamiento de los ríos hasta el crecimiento de la mancha urbana y la prioridad otorgada al automóvil. Si esas decisiones moldearon la capital, otras pueden cambiar su rumbo.

“Son decisiones las que nos han traído hasta aquí: se requieren urgentemente decisiones valientes para cambiar la ciudad”, sostiene. Para Rivera, ese compromiso debe mantenerse incluso cuando las transformaciones impliquen enfrentar resistencias.

Iván de la Lanza, de Global Design Cities Initiative, resume lo necesario en una frase: “Voluntad política y política pública con todo lo que cabe en medio”. Ese espacio entre la intención y los resultados está lleno de tareas concretas: conectar rutas, mantener los servicios, hacer cumplir las reglas y escuchar a quienes recorren la ciudad de distintas maneras.

Las propuestas están sobre la mesa. El desafío es convertirlas en cambios que podamos reconocer al salir de casa: una banqueta por la que se pueda caminar sin obstáculos, un cruce seguro, un lugar para dejar la bici o una conexión que permita llegar más lejos. Así empieza a tomar forma una ciudad donde más personas puedan elegir cómo moverse.



Decálogo del chilango multimodal

No todas las personas saben pedalear ni todos los viajes pueden resolverse en bicicleta. Las distancias, la carga y las necesidades de cada recorrido nos llevan a combinar opciones: caminamos, tomamos el Metro, usamos un taxi o manejamos un coche. Eso es ser multimodales. Estas recomendaciones pueden ayudarnos a movernos y convivir mejor en la ciudad.



01 Infórmate antes de salir.
Consulta en aplicaciones de tráfico y redes sociales los avisos de los sistemas de transporte y revisa si hay cierres o interrupciones en tu ruta. Ten una alternativa para los imprevistos.

02 Viaja con comodidad.
Elige un calzado cómodo que facilite tu andar y procura llevar solo la carga necesaria.

03 Lleva lo indispensable.
Un celular con batería, tu ruta descargada y saldo en la Tarjeta de Movilidad Integrada pueden facilitar el trayecto.

04 Planea según tus necesidades.
Si llevas niñas, niños, personas que necesitan apoyo o carga, considera los tiempos de traslado y la accesibilidad. Evita en lo posible las horas de mayor demanda.

05 Camina o pedalea cuando puedas.
Incorporar estos recorridos a tu rutina es una forma de mantenerte en movimiento y conocer mejor tu entorno.

06 Muévete con empatía.
Respeta el ritmo y el espacio de otras personas. Ofrece ayuda cuando alguien parezca necesitarla y pregunta antes de intervenir. La amabilidad es gratis y puede hacer la ciudad mil veces mejor para todos.

07 Conoce y respeta las reglas.
Atiende los señalamientos y respeta los espacios reservados para mujeres, infancias, personas mayores y personas con discapacidad. Evita bloquear puertas, rampas y zonas de paso.

08 Bájale al ruido.
Usa audífonos en el transporte público y evita reproducir música o videos en altavoz. Si conduces, reserva el claxon para advertir un peligro.

09 Cuida a quienes van más expuestos.
Si conduces un vehículo motorizado, modera la velocidad, guarda distancia y cede el paso a peatones. Dale tiempo a cada persona para cruzar con seguridad.

10 Deja pasar.
Mantén libres los carriles exclusivos del transporte público y facilita el paso de los vehículos de emergencia. Unos segundos de consideración pueden hacer una gran diferencia.

La catedral del pan dulce

De conchas a besos, México reúne 2,400 variedades de pan dulce, de las cuales cerca de 1,000 están en riesgo de desaparecer.

Por: Edgar Ulises Segura. Ilustraciones: Nic Ochoa @nic_ochoa_

Una concha para empezar el día, una oreja para acompañar el café o un bisquet con chocolate para cerrar la noche. Cada quien tiene su manera de entrarle al pan dulce. Lo que pocos se imaginan, entre una mordida y otra, es que detrás de estas piezas esponjosas —a veces crujientes— hay una historia que las vincula con la construcción de la Catedral Metropolitana.

Julián Castañón, presidente de la Cámara Nacional de la Industria Panificadora, Pastelera y Similares de México (Canainppa), cuenta en entrevista con *Chilango* que la capilla, ubicada en el centro histórico de nuestra Ciudad de México, se construyó entre 1573 y 1813 y que "durante esos 240 años se fue haciendo no con cemento, sino con una argamasa hecha de arena y clara de huevo".

¿Y qué pasaba con las yemas? "Por muchísimos años, sobraron las yemas del huevo, así que se empezaron a regalar a los conventos franciscanos, jesuitas, agustinos y a las monjas, quienes lo usaban para hacer rompope y dulces. Y para poder aprovechar la cantidad de yemas que tenían, empezaron a producir variedades de pan dulce. Esa es la semilla primigenia de todos los tipos de pan dulce que hay en la República Mexicana", explica Julián.

Un patrimonio de 2,400 piezas

Siglos después, los saberes y las prácticas del pan dulce tradicional fueron reconocidos como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Ciudad de México. La distinción pone el foco tanto en las piezas que llegan a nuestra mesa como en los conocimientos de quienes las elaboran.

La declaratoria, publicada en la *Gaceta Oficial de la Ciudad de México* el 11 de septiembre de 2026, establece que la cultura en torno al pan dulce constituye "una manifestación de la memoria colectiva, las tradiciones, las costumbres y las celebraciones familiares y comunitarias, así como de los conocimientos transmitidos de generación en generación por la comunidad panadera".

Detrás de este reconocimiento hubo un trabajo de investigación encabezado por la Canainppa, que creó una comisión integrada por investigadores, especialistas y representantes del sector panadero. Juntos elaboraron un expediente que documenta el valor histórico, cultural y gastronómico del pan dulce.

"Estuvimos un año tratando de catalogar piezas de pan. Visitamos las 16 alcaldías y fuimos a entre 12 y 15 panaderías en cada alcaldía", explica la chef Mónica León, presidenta de la Comisión de Patrimonio de la Canainppa.

La investigación permitió documentar la existencia de al menos 2,400 variedades de pan dulce en México, pero también se identificó que alrededor de 1,000 han dejado de producirse o están en peligro de desaparecer.

Incluso sin considerar esas piezas, "en ningún lugar del mundo hay una variedad tan monstruosa, gigantesca y deliciosa como en las panaderías tradicionales de todo México, pero especialmente de la Ciudad de México", afirma Castañón.

Basta acercarse a sus charolas para entender el entusiasmo. A las conchas, orejas, besos, cuernos, donas y panqués se suman cubiletes, chilindrinas, garibaldis, banderillas, cochinitos, campechanas y hasta ojos de buey. Por ello, el presidente de la Canainppa no duda en afirmar que el mejor pan dulce del mundo es el mexicano:

"Cuando alguien pregunta qué país tiene el mejor pan blanco, hay dudas: algunas personas piensan en Alemania, pero otras en Francia. Igualmente, cuando alguien pretende hablar sobre quién tiene la mejor pastelería, vuelve a haber dudas: pueden ser Suiza, Austria, Italia, etcétera. Pero cuando alguien pregunta quién tiene el mejor pan dulce del mundo, ahí no hay dudas: es México".



La reina del pan dulce

Entre tantas opciones, hay una favorita. Al preguntar a panaderos, empresarios de la industria panificadora y expertos cuál es el pan dulce más consumido en México, la respuesta es la misma: la concha.

"La concha es la reina de los panes dulces", asegura Julián. "Es un pan muy equilibrado. No es tan seco. Tampoco es cremoso, es sencillo, sabroso", dice el también dueño de Tahona, una de las más grandes panaderías del Centro Histórico.

Para elaborarla se utiliza harina de trigo, azúcar, levadura, leche, huevo, extracto de vainilla, mantequilla y manteca. Una vez lista, la masa se divide en pequeñas porciones y se "bolea", es decir, se trabaja para darles forma de bola. Después, cada pieza se cubre con una pasta de vainilla o chocolate, que se aplana y se marca con un sello metálico para darle su dibujo característico.

Después de la concha, Castañón coloca al cuerno y al bisquet entre los panes más consumidos. La hojaldra, la dona de chocolate y la oreja les siguen de cerca.

Miles de "capillitas"

Si su variedad convierte a México en la catedral del pan dulce, las panaderías repartidas por el país serían sus iglesias o "capillitas". De acuerdo con Castañón, hay alrededor de 59,320 establecimientos donde se puede encontrar esta riqueza. Cerca de 5,000, casi el 8.5%, están en CDMX.

Detrás de sus mostradores también hay una industria que, según el presidente de la Canainppa, genera alrededor de 650,000 empleos directos. Al considerar toda la cadena productiva, la cifra alcanza cerca de un millón y medio de personas.

En ella participan agricultores que siembran trigo, criadores de gallinas que generan el huevo y fabricantes de margarina, cajas de cartón, entre muchos otros. Castañón estima que la actividad de esta cadena aporta entre 1.5 y 1.8% del PIB nacional.

Su importancia, sin embargo, no se queda en estas cifras. El pan dulce es algo que no puede faltar en las celebraciones, los encuentros familiares y las costumbres que pasan de una generación a otra.

El pan dulce es cultura

La declaratoria de los saberes y prácticas del pan dulce tradicional como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Ciudad de México contrasta con las declaraciones del chef británico Richard Hart que causaron polémica en diciembre de 2025. Hart, propietario de una panadería en CDMX, afirmó que México "no tiene mucha cultura del pan". Además, aseguró que lo que aquí se llama pan dulce "es más como pasteles y bollos".

Frente a esta percepción, Mónica León explica que, en México, cultura y pan van de la mano. El expediente elaborado para solicitar la declaratoria documenta la existencia de panes ceremoniales ligados a las tradiciones de distintas regiones. Dos de los ejemplos más claros son la rosca de Reyes y el pan de muerto, presentes en las celebraciones del Día de Reyes y el Día de Muertos.

"El pan de muerto es una piedra angular de una de las tradiciones más importantes de México, que identifica a nuestro país a nivel internacional. Pero así como el pan de muerto, hay otros panes ceremoniales en distintos pueblos o comunidades que pueden estar ligados a otras festividades o fiestas patronales", comenta León.

A ello se suma la transmisión de conocimientos que ha permitido mantener viva la amplia diversidad del pan dulce mexicano.

"Tener 1,400 o 1,500 variedades de pan es un patrimonio cultural para México. En otros países, vas a una panadería y tienen muy poca variedad. Por ejemplo, Francia tiene el *croissant*, el chocolatín y tal vez cuatro cosas más. Y lo mismo pasa en el resto del mundo: tienen cinco, seis, ocho o 10 cositas", añade Julián Castañón.

Saberes que se transmiten

Según el presidente de la industria panificadora nacional, las grandes panaderías de la capital son capaces de producir entre 250 y 350 tipos de pan dulce. “Alrededor de 100 o 150 se producen todos los días: siempre hay conchas, orejas, cuernos o bisquets. Pero también hay otros panes que se van incluyendo cada ciertos días”, explica.

Aunque cada establecimiento tiene sus propias recetas, los depositarios de estos saberes son los maestros bizcocheros o panaderos tradicionales. Su oficio implica memorizar los procesos de elaboración de cada pieza, pero también modificarlos, darles un toque personal e improvisar ante el comportamiento de un ingrediente vivo como la levadura.

Para Edgar Hernández Estrada, maestro bizcochero de la panadería Tahona de Lindavista, adquirir estos conocimientos ha sido un proceso de 25 años. “Empecé desde los ocho años ayudándole a mi tío”, relata. “Sé hacer unas 100 variedades de pan. Cada una tiene una receta diferente, no es la misma para todos, pero la mayoría ya las tengo aprendidas de memoria”, agrega.





FOTO EDGAR ULISES SEGURA

Orgullo mexicano

México tiene al mejor panadero del continente americano. El 11 de septiembre, en el marco de la declaratoria de los saberes y prácticas del pan dulce tradicional como Patrimonio Cultural Inmaterial de CDMX, la Confederación Interamericana de la Industria del Pan otorgó a Ángel Castañón el premio Panadero de las Américas 2026.

“Es un reconocimiento hacia el pan mexicano y a su grandeza, que tiene que ver con el sincretismo cultural. A diferencia de otros países, que aíslan la cultura propia de la ajena, México tiene la habilidad de arropar a otras culturas, y eso se refleja en el pan dulce”, comentó en entrevista con *Chilango*.

Ángel incursionó en la panadería desde la infancia: “Yo soy tercera generación en una familia de panaderos. Desde los seis o siete años ya sabía que me quería dedicar a esto”.

Desde esta experiencia, sostiene que el oficio exige tiempo y práctica: “El de maestro panadero es un título que no se da, sino que se gana. Y se gana a través del aprendizaje empírico y de los escalafones del oficio tradicional”.



La ingeniería detrás de un pan

Ángel Castañón, ganador del premio Panadero de las Américas 2026, señala que en México no existe una formación *per se* para convertirse en panadero. Aunque existen carreras técnicas y licenciaturas en gastronomía, explica, la enseñanza de la panadería suele limitarse a algunos módulos y el tiempo dedicado al pan dulce es todavía menor.

Sin embargo, su caso muestra cómo el oficio también evoluciona. Interesado en complementar los conocimientos adquiridos en la práctica, Castañón decidió estudiar Ingeniería en Alimentos.

“Yo quería ser panadero y como no veía que hubiera esa posibilidad para estudiar, decidí hacer una Ingeniería en Alimentos”, comenta. Además, estudió una carrera en Estados Unidos sobre técnicas y ciencias de panadería y completó su formación en escuelas de panadería en San Francisco.

Esta preparación le permitió perfeccionar su técnica: “La ingeniería me da las bases para entender cómo funcionan los ingredientes. Me permitió entender que la perspectiva tradicional y la ciencia se pueden unir. La ciencia no está peleada con la tradición”.

Al combinar los saberes tradicionales con la ciencia, profundizó en uno de los procesos que considera fundamentales para elaborar pan: la fermentación. “La fermentación es el origen del pan, y también marca la diferencia entre un pan mediocre y uno bueno”, explica.

Un ejemplo de este dominio técnico es el *panettone*, una pieza de origen italiano que el panadero describe como “el rey del pan, el más difícil de hacer en el mundo”. En 2025, diversos críticos reconocieron a Ángel por elaborar el mejor *panettone* de la ciudad.

“Se hace con una levadura natural, una masa que se llama *lievito madre* o *impasto de lievito madre*”, cuenta. “Es un proceso de fermentación natural de cuatro días y cualquier mínimo error hace que el pan colapse, pero cuando lo pruebas y está bien hecho, no hay nada que le llegue, es realmente espectacular”, afirma.

Precisamente, preservar y transmitir los conocimientos detrás del oficio es uno de los objetivos de la declaratoria sobre el pan dulce. Esta contempla un Plan de Salvaguarda que deberá ser emitido por la Secretaría de Cultura local para contribuir al reconocimiento y la dignificación del oficio de las y los panaderos.

La tarea también implica recuperar las piezas que, por distintas razones, han ido desapareciendo de las charolas.



Al rescate de los panes

Otra de las iniciativas contempladas en el Plan de Salvaguarda es la creación de un museo donde se exhiban piezas de pan dulce que han dejado de elaborarse o están en peligro de desaparecer.

De las 2,400 variedades identificadas en México, alrededor de 1,000 se encuentran en alguna de estas situaciones, de acuerdo con Julián Castañón, presidente de la Canainppa, quien explica que esto se debe a tres factores: la complejidad de la elaboración, los altos costos de producción y el escaso consumo.

Algunos panes requieren técnicas más complejas, mayor tiempo de preparación o ingredientes costosos, lo que eleva su precio y puede reducir la demanda.

“La materia prima puede hacer una gran diferencia, pero el público no siempre está dispuesto a pagar seis o siete veces más por un pan”, dice. Por ello, comenta, “los panaderos prefieren no hacer panes que no se venden”.

Un ejemplo es el pan de Mitla, originario de Oaxaca y relacionado con las festividades de Día de Muertos. Se elabora con harina, azúcar, manteca de cerdo, levadura, huevos y anís. Tiene una textura suave y una decoración con betún con la que los maestros panaderos dibujan figuras que cuentan una historia.

Durante el Primer Festival del Pan Dulce Mexicano, celebrado del 11 al 13 de septiembre de 2026, la Canainppa exhibió en la Utopía Elena Poniatowska Amor medio centenar de panes en peligro de desaparecer. Entre ellos había un pan de Mitla con el dibujo de dos personas mirando las estrellas.

“No sabemos exactamente qué significa, pero podemos interpretar que se trata de una pareja que falleció”, comentó la chef Mónica León.

Otros ejemplos son el pan de ánimas, con forma de cuerpo humano; la novia, que asemeja la parte inferior de un vestido; el chamuco, un pan circular con una orilla de masa crujiente y un centro suave, y el pachuco, una magdalena con pasas que se vende en papel encerado.

“Cuando se trata de algo cultural, estamos hablando de un ente vivo. Y como todo ente vivo, nace, crece y se desarrolla, pero también puede morir”, advierte Castañón.

Por eso, el reconocimiento como patrimonio necesita acompañarse de acciones que permitan seguir elaborando estos panes y transmitir el oficio a nuevas generaciones. Para conservar esa diversidad hacen falta maestros que enseñen, panaderos que encuentren condiciones para producir y clientes dispuestos a probar algo más que su pieza de siempre.

La próxima vez que entres a una panadería, además de buscar tu concha favorita, pregunta por ese pan que nunca has probado. Detrás de su nombre y su forma puede haber una historia que todavía tenga mucho por contar. Y para que siga haciéndolo, también necesita un lugar en tu charola.



LOS JUEGOS DEL HAMBRE

PEDRO REYES
IG: @PITERPUNK

Cabeza en alto y pedalear

Estaba esperando un *espresso* doble en una cafetería en la ciudad de Milán cuando vi el letrero que me atrapó: *Testa bassa e pedalare*. Además de aquella leyenda, había cualquier cantidad de parafernalia bicicletera que me quedé viendo café en mano: cuadritos con fotos en la pared, recortes de periódico, trofeos... Se sabe que países como Italia, Países Bajos, Francia, Dinamarca y China tienen un largo historial ciclista, por lo que estos sitios dedicados a las dos ruedas son comunes de encontrar. No es así en México, aunque los hay por ahí. Lo cual es una gran noticia.

Andar en bici en nuestra ciudad es un acto de resistencia. La pirámide en donde el peatón lleva la preferencia y el automovilista es el último en tenerla aún no se comprende del todo. O, mejor dicho, se comprende, pero no se respeta. El peatón odia al ciclista, el ciclista odia al motociclista y al automovilista, y el automovilista está por encima de todos. Basta echar un ojito a una avenida concurrida cualquier día entre semana a eso de las 8:00 de la mañana. Es la ley de la selva.

Pero no todo es blanco y negro. Los ciclistas se organizan. Creo que la cultura de andar sobre dos ruedas va mejorando. Nuestro pavimento es una mierda, pero al menos tenemos más ciclovías que antes. La calidad de las ecobicis es precaria, pero al menos tenemos la alternativa. Incluso la seguridad: en los últimos seis años me han robado tres bicicletas. Con candado choncho. A la luz del día. Todo nos dice que no hay lugar para los ciclistas. Y, sin embargo, insistimos.

Hoy vemos negocios como Rutas Café Ciclista y Escape MX en la Condesa; Fino, en la Narvarte; Dr. Cycle, en la San Rafael; La Milla, en la San Miguel Chapultepec; Coffee Bike, en Azcapotzalco; y el más antiguo que recuerdo: Distrito Fijo Club de Ciclismo, en la Juárez, una mezcla de cafetería-taller de bicis-panadería que, ante todo, son puntos de reunión para los apasionados del ciclismo. Que existan estos lugares es un bastión más de la resistencia, pues representan puntos para organizarse y así sobrevivir. En estos lugares se coordinan rodadas tempraneras que acaban en café y pan antes de empezar el día. Un lujazo, si me lo preguntan. Esto sumado al paseo dominical Muévete en Bici y a los ciclotones que ocurren los fines de semana en la ciudad. Sí hay lugar para las bicis acá. Pero hay que reclamar el espacio.

Hace dos meses, la vida me volvió a regalar el privilegio de llevar a mi hija a la escuela en bici. María, mi hija grande a quien también solía llevar en bici, ya no cabe más. Pero Maite sí. Y pocas cosas disfruto tanto como ir contando perros, coches rojos, gente corriendo o simplemente ir platicando con ella a bordo de –nuestra– bicicleta. La ciudad se conoce mejor, la puntualidad se garantiza y, de paso, hacemos alguito de ejercicio. Desde que ando en bici, hace ya unos años, tolero menos el tráfico y me enferma pagar un Uber a $350. Ojalá pudiéramos movernos más en bici como sociedad, pero creo que estamos dando buenos pasos —rodadas— para alcanzar la meta.

Testa bassa e pedalare es una filosofía italiana que habla de resiliencia y humildad: bajar la cabeza y pedalear. Propongo hacerlo a la mexicana: con la cabeza en alto y pedaleando más duro que nadie. Es lo que toca de este lado del mundo.



RECETITAS CULTURALES

ANA FRANCIS MOR
IG: @ANAFRANCISMOR

De Chaikovski a Xicomulco

¿Por qué una de las disciplinas artísticas más taquilleras en el universo de las clases de iniciación artística es el *ballet*? En la Ciudad de México hay un sistema de educación artística comunitaria de un tamaño nada despreciable. Entre la red de FAROS, UTOPÍAS y PILARES se dan unas 3,000 clases diarias de distintas disciplinas artísticas. Ahora que se están abriendo las nuevas UTOPÍAS por toda la ciudad, me ha sorprendido que las clases de *ballet* sean de las más solicitadas y las primeras que se llenan, casi en cualquier barrio. La verdad es que esta circunstancia me llamó poderosamente la atención. Habiendo *hip-hop*, *k-pop*, danza urbana o teatro, ¿por qué sería tan taquillero el *ballet*, sobre todo en las infancias o, mejor dicho, entre las mamás de las niñas?

Debo confesar que a mí me genera muchos conflictos el *ballet*. Será que a lo largo de mi vida en la escena escuché muchas historias de compañeras que pasaron por ahí con mucho sufrimiento para el cuerpo y para el alma. Porque en esa idea de la estética, sus cuerpos no alcanzaron para cumplir ciertos cánones, que además están muy lejos de los cuerpos latinoamericanos. Será que las historias del ballet clásico ya me resultan de arqueología patriarcal, o que simplemente es un lenguaje ligado a una forma muy eurocéntrica de ver el arte y eso me distancia.

El punto es que, recientemente, una maestra de *ballet* que da clases en el FARO de Milpa Alta me regaló otra perspectiva para enamorarme de la técnica y me parece importante compartirles cómo fue.

Xicomulco es uno de los 12 pueblos originarios de Milpa Alta. La creencia popular dicta que, a la medianoche del 28 de septiembre, el Diablo anda suelto. Para evitar que las sombras entren a causar enfermedades, provocar desgracias o destruir las cosechas, los habitantes de Xicomulco recolectan el pericón o flor de *yauhtli* y arman cruces. Estas se colocan de manera obligatoria en las puertas de las casas, ventanas, esquinas de las milpas y vehículos como un escudo espiritual.

Pues la profesora Ana María Gama, del FARO de Milpa Alta, preparó una muestra de su trabajo con las alumnas y alumnos de *ballet*. Se armó una coreografía de nombre *Las sombras de Xicomulco* y, en una suerte de reinterpretación de *El lago de los cisnes*, puso a las criaturas a representar la batalla entre el bien y el mal, con sombras vestidas de negro y una niña que recoge la flor amarilla de pericón. Al final, después de varios dimes y diretes, la flor se cosecha y triunfa el bien.

Cosas fascinantes de la cultura ocurren cuando la gente se compromete con su entorno para contar historias que le resulten cercanas. La historia me encantó, pero más me gustó el compromiso con el que las niñitas y niñitos interpretaban el dramón y la belleza, entrándole con todo a la estilización que propone la propia técnica, pero hablando de una historia que les era más allegada.

Sigo sin entender por qué son tan taquilleras las clases de *ballet*. Una colega dice que es culpa de la "Motomami", Rosalía. De *El lago de los cisnes*, pasando por Xicomulco: bendito pueblo de la Ciudad de México que no le pide permiso a nadie para usar todos los elementos estéticos de los que dispone y reinventarse siempre.



CHACOTEO CHILANGO

TAMARA DE ANDA

IG: @PLAQUETA

Hola, ¿tienes un minuto para hablar de la bici?

Advertencia: este texto es propaganda ciclista. Si eres del equipo dos ruedas, ya desde ahorita se lo puedes ir mandando, nomás para molestar, a tu *frenemy* que no se baja del coche ni para ir a la tiendita y asegura que "¡los ciclistas se creen dueños de la ciudad! ¡Ya es la dictadura de las bicicletas!". Ay, ¡ojalá! ¿Se imaginan? Prohibido salir de casa si no traes chaleco fosforescente, un gato en la mochila y esas mallitas que tienen un como pañal integrado. ¡El sueño!

Sí, hacer enojar cochistas es de-li-cio-so (o, si quieren, llamémosles "personas en situación de automóvil"). Pero ese no es el objetivo de esta columna. A quien realmente deberías pasárselo es a esa amistad adulta que no sabe andar en bici y no se avienta a aprender, que cree que ya dio el viejazo y que nomás no se va a poder. Yo estoy aquí para contarles cómo aprendí a rodar a los 30 años. Va mi testimonio de infomercial en el que aseguro que es posible, que te cambia la vida y que si bajas la *app* de Ecobici en los próximos 10 minutos te vas a ahorrar miles de pesos al año. Eso último parece chiste, pero es anécdota financiera. Si no lo haces por declaración de principios, movilidad sustentable, salud mental, rebeldía anticarburos o superioridad moral, ¡que sea por el bien de tu bolsillo!.

Yo me animé no por la lana, sino porque estaba harta de esos trayectos que eran demasiado cortos para Uber pero muy largos para ir a pie; esos recorridos sin Metro, Metrobús o microbús que conectaran el punto A con el punto B. Me la pasaba atrapada en el tráfico a bordo de taxis, mientras veía que los ciclistas rebasaban felices, como diciendo "¡Adiós, tonotos!". Y yo metida en el coche haciendo cuentas de cómo ya hubiera llegado a pata y de las prendas de la paca para las que me alcanzaría con lo que marcaba el taxímetro.

Es verdad que con la edad te vuelves más cabezadura y es más difícil aprender cosas nuevas. Por ejemplo, intenté estudiar alemán a los treintaytantos y mi cerebro dijo: "Du bist pero sí sehr pendejen". Pero, a diferencia de hablar el idioma de Goethe, transportarme en dos ruedas era algo que sí iba a hacer todos los días. Así que me obligué a treparme a una bici y a necear como borracha enfiestada hasta lograr mi cometido, después de perderle el miedo al ridículo y a caerme frente a extraños. Estoy hablando de la bici, no del estado de ebriedad. Tras muchísimo empeño, conseguí no un *after*, sino mantener el equilibrio al pedalear. Jamás lo había creído posible, porque siempre fui grandota y torpe, descoordinada, incapaz de aprenderme las coreografías de Fey. Si yo pude, cualquiera puede.

Trece años después de aquel evento canónico, soy más saludable, más feliz, más libre. Andar en bici le añadió una capa extra a mi amor por la Ciudad de México. Y aunque ya pasó mi etapa de pelearme con cochistas, sí me encanta rebasarlos y sentir por ellos la única palabra alemana de la que me acuerdo: *Schadenfreude*. Jijií.

SUSCRÍBETE


Chilango
Chilango
Chilango

Chilango

revista