

BARRIOS Y PUEBLOS BICICLETEROS



RICARDO ADALBERTO PINO
HIDALGO
FOTOGRAFÍA: MARTHA
GONZÁLEZ JIMÉNEZ

Ricardo Adalberto Pino Hidalgo¹

“Cuando el espíritu está bajo, cuando el día aparece oscuro, cuando el trabajo se pone monótono, cuando la esperanza apenas está presente, sólo monte una bicicleta y salga a dar una vuelta por la carretera, todas sus preocupaciones desaparecerán”.

S. Colmes

La relevancia que en los últimos años ha cobrado la preocupación por la sustentabilidad en las ciudades, en particular en la Ciudad de México, se ha centrado en un pequeño conjunto de temas ambientales de mayor o menor importancia, entre los que destaca significativamente el interés por construir una alternativa de transporte urbano afín a los requerimientos de movilidad de las grandes ciudades

modernas. Sin embargo, los esfuerzos que se han hecho en la Ciudad de México resultan ser claramente insuficientes y en muchas ocasiones totalmente contradictorios, responden más a un discurso político que a una verdadera y profunda intención por mejorar sustancialmente la situación ambiental y social de la ciudad.

Como mi formación ha sido dentro del territorio, mi énfasis en la docencia se coloca en el área territorial y es allí donde estoy implementando una aproximación a los problemas ambientales. He buscado incorporar en la Universidad una

1. EL DR. RICARDO ADALBERTO PINO HIDALGO ES DISEÑADOR DE LOS ASENTAMIENTOS HUMANOS, MAESTRO EN PLANEACIÓN Y POLÍTICAS METROPOLITANAS POR LA UAM- AZCAPOTZALCO, DOCTOR EN CIENCIAS Y ARTES PARA EL DISEÑO POR LA UNIVERSIDAD AUTÓNOMA METROPOLITANA. ES PROFESOR INVESTIGADOR ADSCRITO AL DEPARTAMENTO DE TEORÍA Y ANÁLISIS EN LA UAM-X.

RAPINO@CORREO.XOC.UAM.MX

perspectiva distinta para trabajar los problemas ambientales.

Dentro de los grupos ambientalistas hay una diversidad de corrientes muy amplia y diferentes perspectivas, con enfoques también distintos para aproximarse a los problemas ambientales. De todos ellos el que más me ha interesado se conoce como Ecología Social, cuyos postulados abarcan el espectro no sólo de lo ambiental, sino involucran también a la política como un factor que puede coadyuvar al planteamiento de soluciones.

El planteamiento lleva mucho tiempo en discusión, los primeros aportes datan de los años 60's. Poco ha logrado permear a la academia, ha tenido más influencia en las organizaciones civiles y en los movimientos ecologistas. Si bien, la ciencia y la conciencia ecológica han tenido un desarrollo

y técnicos desde la academia y empezar a impulsar estudios y trabajos en esa perspectiva.

Ecología Social y Antropología visual.

He adoptado esta línea de investigación para estudiar en particular a la Ciudad de México, pero como los problemas son múltiples, uno acaba finalmente haciendo una selección de ciertos temas de interés propio.

Uno de esos temas que poco a poco he depurado es el uso de la bicicleta, un tema que rebasa la movilidad. Desde mi ingreso a la UAM, desde la licenciatura, he usado la bicicleta en distintos momentos, pero también he usado auto particular, taxi y transporte público, siempre en función de los lugares en que he vivido, pero siempre con el afán de observar dónde podrían circular mejor las personas en bicicleta. Cuando uno circula se enfrenta a muchos problemas. Incluir además la mirada del planificador, detectando en qué sectores, calles, avenidas, barrios es más factible circular. Como cualquier otro ciclista uno va generando sus propias estrategias para circular de una manera más segura.

Este es uno de mis proyectos principales. Desde ahí he estado buscando crear un espacio en la Universidad que permita el estudio del ciclismo. Es un tema que no ha logrado entrar a la academia, no es su tema de investigación relevante, son muy pocos quienes se aproximan a estudiarlo y siempre queda como un tema rezagado. Mi intención es situarlo en primer lugar, ponerlo como un interés primario, no sólo en términos de movilidad sino en cuestión ambiental y en cuestión social.



gigantesco, también es cierto que aún falta mucho por hacer en términos de reflexión, análisis y diseño de propuestas serias y viables para nuestras ciudades mexicanas. Entre las autoridades ambientales sigue prevaleciendo la visión modernizadora, eurocéntrica, renuente a mirar y reconocer los saberes y las prácticas propias de nuestra región, de la gente, arraigadas en la cotidianidad de las colonias populares, los barrios y pueblos que albergan un cúmulo de experiencias que debemos aprender a mirar y ¿por qué no? a promover.

Esa es en particular una de mis intenciones, trasladar la perspectiva de la Ecología Social, darla a conocer, hacer aportes teóricos, metodológicos

Los barrios populares resguardan el ciclismo

La perspectiva de la Ecología Social está comprometida con la sociedad, pero no en abstracto sino con sectores en particular de la sociedad muy importantes: el sector popular. En él recae la cuestión económica que tiene a este sector mayoritario, en el caso mexicano y latinoamericano, en una situación crítica. Los problemas ambientales tienen una repercusión mayor también en esos sectores. Por eso, mi apuesta es acercarme a los sectores populares y junto con ellos generar cuestiones analíticas para entender los problemas, hasta propuestas que puedan incidir en realidades concretas, en este caso de los territorios que ocu-

FOTO: RICARDO A. PINO HIDALGO. COL. SAN LORENZO LA CEBADA, XOCHIMILCO, ZMVM, 2004



DES-ENCUENTROS
FOTO: RICARDO A. PINO

pan, de los pueblos y de los barrios populares donde ha llegado el ciclismo a ser resguardado.

En el siglo XX mexicano comenzó un proceso de modernización de las ciudades; entre otras cosas implicó la aparición y expansión del automóvil como artefacto de la modernidad, el cual fue desplazando poco a poco las bicicletas que en algún momento tuvieron un uso muy importante. Su desplazamiento se dirigió hacia sectores de menores ingresos que no podían adquirir un vehículo automotor. Hasta el día de hoy es todavía un vehículo mucho más barato.

Territorialmente también hay un desplazamiento. Las áreas centrales son las áreas que se modernizan, en las que hay una renovación rápida y los sectores populares poco a poco se van desplazando hacia la periferia, ya sea en colonias populares o en los pueblos.

En sí mismos los pueblos periféricos a la Ciudad de México se constituyen como el reducto de una cultura popular que en las áreas centrales modernas perdió peso. Un ejemplo de ello son las festividades religiosas en la calle, que a principios de siglo XX estaban en el centro de la ciudad; fueron prohibidas por un proceso de secularización pero no fueron prácticas erradicadas. En las áreas centrales se dejó de practicar la peregrinación, la fiesta del santo en la calle, pero en la periferia, cuando nos acercamos a estos pueblos, allí está esa tradición viva. Algo similar sucede con la bicicleta, por un lado se desplaza a los sectores pobres de la ciudad en la periferia y por otro logra

tener un asiento en los pueblos.

De ahí que reivindique esta idea de *pueblo ciclista* que es una denominación que hemos utilizado por mucho tiempo en México para dar cuenta de esos lugares atrasados, pobres, hasta con una carga peyorativa. "Son los pueblos ciclistas quienes a lo largo de su historia de desprecio, despojo y explotación han ofrecido una resistencia cultural a la urbanización depredadora y contaminante, impuesta desde los centros del poder económico y político. Pueblos y barrios que físicamente han sido alcanzados por la expansión urbana e invadidos por el automóvil y que, sin embargo, son el refugio de prácticas que ponen en entredicho esa errónea imagen de pueblos ciclistas, cuando se pueden constituir ahora en la punta de lanza de la lucha por una sociedad ecológica, como ya lo han demostrado muchos otros pueblos que han defendido sus tierras, sus tradiciones y su vida." (Pino, 2011)

Lee el artículo "[Entre pueblos y barrios ciclistas](#)" del Dr. Ricardo Pino.

En México se conoce irónicamente a un pueblo ciclista como aquel que, carente de "desarrollo", prescinde de autos y grandes medios de transporte: es sinónimo de atraso. En mi investigación busco reivindicar y cambiarle el sentido al concepto de pueblo ciclista porque hoy, a estas alturas de la historia urbana, esos pueblos que usan de manera intensiva la bicicleta, quienes aparecen como la vanguardia frente a la ciudad totalmente motorizada.

Lee el artículo “Seis fotografías para mirar a los Pueblos Bicicleros de México” del Dr. Ricardo Pino.

La bicicleta como medio de transporte habitual

“Para que el ciclismo urbano triunfe hace falta una revolución en la infraestructura de nuestra sociedad. Ahora mismo un ciclista urbano debe actuar como un guerrero vial, y la bicicleta tiene que ser barata y fea para que no la roben. Eso no es una cultura favorable a las bicicletas”.

Gary Fisher

A pesar de que existe una política pública de promoción del ciclismo urbano, es muy pequeña y está muy centralizada. Desafortunadamente la autoridad sigue pensando que la Ciudad de México son las delegaciones centrales y que ahí

civil que se suman a dichos esfuerzos.

Tendríamos que invertir el proceso, no cancelar lo que se está haciendo en las áreas centrales. No comparto mucho el modelo adoptado pero creo que a la par debe haber otra política que impulse el ciclismo en las periferias, y que no necesariamente tiene que pasar por traer bicicletas públicas, o hacer carriles exclusivos, se pueden implementar otras cosas porque finalmente acá, hacia la periferia de la Ciudad de México es donde su uso es mayor. La gente la usa para transportarse, para ir a trabajar.

Para estudiar el uso cotidiano de la bicicleta utilizamos la antropología visual y en particular el registro etnográfico, los cuales nos han sido de gran ayuda: hemos privilegiado la observación y la imagen. Partimos de la premisa de que para documentar el uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad, necesitamos afinar la mirada, salir a la calle a buscar a los ciclistas urbanos, entre los coches y para abordarlos y atraparlos en una imagen fija, hay que perseguirlos, alcanzarlos, saber a dónde van, qué distancias recorren, qué llevan consigo, dónde dejan su bicicleta, etc.

Esta tarea no la podemos hacer desde una oficina. Hay que hacerla en bicicleta, pedaleando, enfrentando las dificultades que la ciudad y nosotros mismos imponemos cuando nos bajamos de la bicicleta y nos subimos a un auto o un camión. “Hemos mirado también una realidad que no se corresponde con aquella imagen casi pedante del ejecutivo de traje, con casco de ciclista y portafolio, que montado en una eco bici nos asegura que ir a su junta es más práctico en bicicleta.” (Pino, 2011).



COMERCIO SOBRE RUEDAS
FOTO: RICARDO A. PINO

es donde se debe de concentrar la inversión. Lo poco que se ha hecho es en la Delegación Cuauhtémoc, en Miguel Hidalgo, ahora un poquito en Benito Juárez, pero el ritmo es tan lento que cuando llegue al sur, al Estadio Azteca, a la UAM, al Periférico Sur, a Xochimilco, a Tláhuac, va a pasar demasiado tiempo, si es que llega.

Sin cuestionar a la industria automotriz se han impulsado proyectos que buscan incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad, basados en modelos que están fuera del contexto cultural y económico en el que se desenvuelve nuestra ciudad; proyectos llenos de buenas intenciones y que, lejos de alentar su uso, desgastan y banalizan las legítimas preocupaciones de los diferentes grupos de la sociedad

La bicicleta. Un medio de trabajo

Tengo una aproximación hecha en bicicleta y podemos encontrar infinidad de trabajadores que la requieren. Para trabajar deben llevar sus implementos de trabajo, no son oficinistas, no son profesionistas que pueden irse sin llevar nada y en su lugar de trabajo ya está todo, más bien son trabajadores manuales, albañiles, plomeros, electricistas, jardineros que necesitan llegar a prestar sus servicios pero acompañados de sus herramientas, las cuales son difíciles de llevar en el transporte público. Hay un proceso de adaptación de la bicicleta para llevar consigo sus implementos de trabajo.

“Para documentar el uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad, necesitamos afinar la mirada, salir a la calle a buscar a los ciclistas urbanos, entre los coches, para abordarlos y atraparlos en una imagen fija.”

Hay un área muy importante de la economía popular que se desenvuelve gracias a la bicicleta. Si nos acercamos a observar el comercio en vía pública, los famosos ambulantes hoy, que han tenido un crecimiento muy fuerte gracias a la situación de crisis económica por la que atravesamos hace mucho tiempo, se ha desdoblado al incorporar el uso de los triciclos. Son un vehículo que ha permitido el favorecimiento de quienes trabajan en la vía pública, porque llevan ahí sus mercancías, pueden desplazarse de un lugar a otro buscando a los clientes. Ya no es suficiente con poner el puesto afuera de su casa, ahora hay que montar el puesto en el triciclo e ir a la escuela primaria que tiene un horario, después a la secundaria que tiene otro, y después regresar al kínder que tiene un horario distinto de salida y en un solo viaje tener un incremento en las ventas.

Es un aspecto significativo de esa economía y hay otros dos fenómenos muy importantes que sostienen al ciclismo popular: uno es la aparición de los bicitaxis principalmente en colonias y pueblos donde se tiene una topografía plana, y el otro son los talleres de reparación de bicicletas. Para promover el ciclismo necesitamos que esa economía se refuerce, que tenga una expansión y crecimiento. Cuando uno compara el número de establecimientos económicos dedicados a algún aspecto del automóvil, encontramos una variedad muy amplia, desde el taller mecánico, eléctrico, balatas, etc., a toda el área de reparación le sumamos las refaccionarias, las accesorias, los lavacoches hasta las grandes tiendas que venden vehículos nuevos pasando por los tianguis de autos usados. Tenemos una variedad muy grande y una parte de la economía está, en gran medida, acaparada por el sector automovilístico.

Si eso se compara con la bicicleta tenemos un universo muy pequeño que prácticamente se reduce al taller de reparación; ese lugar al mismo tiempo es proveedor de algún aditamento o accesorio para la bicicleta y algunas tiendas especializadas en ventas de bicicletas. Para promover el

uso de la bicicleta de una manera más seria, se requiere incluso una política destinada a fomentar la economía de la bicicleta.

El uso de la bicicleta desde la planeación territorial

De entrada tenemos un gran problema ambiental que se desprende en gran medida del uso de vehículos de combustión interna, propulsados por la quema de hidrocarburos. Reiteradamente en esta ciudad tenemos problemas atmosféricos, derivados del gran número de este tipo de vehículos. Además, las condiciones geográficas y atmosféricas de este valle agudizan ese problema. Quienes lo estudian y están a cargo de la política ambiental lo refieren ampliamente (vientos, rayos solares, lluvias, heladas, etc.).

La política y la incidencia sobre esos problemas debe pasar por revisar el modelo de movilidad que hoy impera: un modelo basado en buscar reiteradamente la aceleración, disminuir los tiempos de traslado. Para lograrlo se requieren vehículos más rápidos; por lo tanto se requiere de motor y bajo esa vía el problema es casi imposible de resolver. Por más que hagamos una conversión de vehículos de combustión interna por vehículos híbridos y luego por vehículos eléctricos, el problema ambiental no se resuelve del todo porque los motores eléctricos también tienen una generación de contaminantes, no en la ciudad directamente, pero la producción de energía eléctrica sustancialmente viene de la quema de hidrocarburos. Sería un desplazamiento del problema de la Ciudad de México a los lugares de donde proviene la energía eléctrica. Si ella proviene de una hidroeléctrica, lo que tenemos es un problema de gases generados por la acumulación de residuos orgánicos, es decir, la conversión de unos contaminantes por otros, pero en términos globales el problema continúa.

"Es aquí donde aparecen los vehículos de tracción humana, los cuales exigen que sea el ser humano quien transmite su propia fuerza al vehí-

culo para desplazarse, ese es el principio de la bicicleta. La bicicleta tiene hoy un avance en términos tecnológicos y de diseño, con un aporte casi nulo de emisión de gases de efecto invernadero que son los que más nos preocupan." (Pino, 2011).

Pensar en sustituir hoy la bicicleta por el automóvil de un día para otro sería absurdo, necesitamos incorporar otros aspectos del problema y uno de ellos son las distancias para ir al trabajo o a la escuela, que son los dos grandes componentes de la movilidad urbana. Son distancias muy largas y no estamos haciendo nada por reducir las. Si continuamos recorriendo 20 o 30 kilómetros para desplazarnos a nuestras rutinas diarias, la

cuota de transporte diaria, es de 30 pesos, y si hablamos de salarios mínimos ahí hay una absorción muy importante. Por ello algunos sectores encontraron en la bicicleta una posibilidad de desplazarse y hacer un ahorro en sus gastos.

Es un trabajo que hemos realizado en plural, si bien es mi investigación, he logrado el acompañamiento de estudiantes que realizan su servicio social. Estoy muy satisfecho con las dos chicas que tuve en servicio social. Una de ellas no sabía andar en bicicleta y ahora tiene su bicicleta y está experimentando todo esto a nivel sensorial, de convivencia con el espacio y con los otros. La experiencia desde la bicicleta es distinta que desde el automóvil y/o el transporte público. Se ven otras cosas y de manera diferente.

El año pasado armamos el Taller de Pueblos y Barrios Cicletteros, un ejercicio de aproximación a la comunidad, a los usuarios de bicicleta en dos barrios céntricos de Xochimilco: La Asunción y Tlacoapa, donde hemos detectado un uso intensivo de la bicicleta. Hay que cuidarse para no chocar con tantas bicicletas. Hicimos un ejercicio de aproximación a la población con materiales de fotografía, cartografía, cuestionarios y reflexionamos con la gente que nos devolvió su experiencia sobre el uso de la bicicleta, tanto en el barrio como en las áreas centrales de Xochimilco.

Hablamos con los trabajadores de los bicitaxis sobre sus problemas con la autoridad, que busca medianamente regular pero de una manera limitante, exigiéndoles demasiado. Finalmente es un trabajo duro, llevar a costas a una o dos personas con sus bolsas, es un trabajo fuerte por una remuneración muy baja. Y los trabajadores de los bicitaxis ahora empiezan a cargar con un cierto estigma también por parte de la comunidad, porque ellos buscan hacer un número de viajes mayor, para tener mayores ingresos. La comunidad también detecta ya un problema con este servicio público. Este ejercicio nos permitió estar dentro de la comunidad, establecer relaciones directas con la gente y ver cómo se vive desde el barrio el uso de la bicicleta. 🏠



ENCUENTROS EN BICICLETA
FOTO: RICARDO A. PINO

bicicleta no tiene ninguna posibilidad, pero sí, si acompañando a la bicicleta hay un programa de reubicación de empleos y áreas escolares.

La oferta educativa en términos de planteles no ha crecido mucho en esta ciudad y eso implica que nuestros estudiantes de la UAM por ejemplo, se desplazan desde Texcoco, Ecatepec, Ixtapaluca, municipios bastante alejados y que por lo tanto, para llegar a tiempo, requieren de un vehículo automotor. Si pudiéramos incidir en esa localización, la bicicleta puede adquirir otra dimensión. No es imposible porque hoy hay trabajadores que recorren en bicicleta esos trayectos. No tienen otra posibilidad y toman su bicicleta que les resulta más económico, porque por mínima que sea la