Seis fotografías para mirar a los Pueblos Bicicleteros de México

Autor: Ricardo Pino Hidalgo — ¿Cómo citar este artículo?

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 grupo de temas ambientales de mayor o menor importancia, entre los que destaca significativamente el interés por construir una alternativa de transporte urbano (metrobus) acorde a las exigencias de movilidad de las grandes urbes contemporáneas. Sin embargo, los esfuerzos que se han hecho en la Ciudad de México resultan ser claramente insuficientes y en muchas ocasiones totalmente contradictorios, respondiendo más a un discurso político que a una verdadera y profunda intensión por mejorar sustancialmente la situación ambiental y social de la ciudad.

Sin cuestionar mínimamente a la industria automotriz por ejemplo, se han impulsado proyectos que buscan incentivar el uso de la bicicleta en la ciudad basándose en modelos que suelen estar 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 civil que se suman a dichos esfuerzos. ¿Quién se acuerda del día del peatón? ¿Qué fue de los portabicicletas que se colocaron en los autobuses de RTP? ¿y el carril para bicis que se pintó en las calles del Centro Histórico? ¿Qué fue de los lunes en que los funcionarios del GDF tenían que ir en bicicleta a trabajar?

A nuestro entender éstas han sido, en el mejor de los casos, buenas ideas de funcionarios comprometidos con la lucha ambientalista, en otros, simplemente ocurrencias mal logradas, sin planificación alguna y que se traducen en un gasto público despilfarrado; pero ¿De dónde viene el fracaso de estas medidas? Posiblemente, un factor sea la inadecuada perspectiva con que se aborda la problemática urbano ambiental, siendo ésta una visión exclusivamente pragmática que adolece de un análisis crítico (en el sentido amplio de la palabra) de la situación que guarda tanto el trasporte urbano de la ciudad de México como de la movilidad de sus habitantes.

Si bien la ciencia y conciencia ecológicas han tenido un desarrollo 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 sino es que anglosajona per se, 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.

Por otra parte, apoyándonos en la ecología social es que desde hace ya algunos años nos propusimos contradecir y refutar la tan difundida idea de que en la Ciudad de México no se usa la

bicicleta y que, por lo tanto habría que idear formas para que sus habitantes se bajen del automóvil y la usen como una forma de viajar "amigablemente con el medio ambiente"; dicho de otro modo, hemos observado que en esta ciudad la bicicleta se usa mucho más de lo que las estadísticas y las encuestas Origen-Destino dicen, solamente que su paso por las calles de la ciudad es tan fugaz y sus dimensiones tan pequeñas que los instrumentos de medición no alcanzan a contabilizarlas.

Para dar cuenta del uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad es necesario colocarse o descolocarse de los tradicionales métodos y técnicas de investigación, para ello la antropología visual y en particular el registro etnográfico nos han sido de gran ayuda, ya que hemos privilegiado la observación y la imagen. Partimos de la premisa de que para documentar el uso cotidiano de la bicicleta en la ciudad de México, necesitamos afinar la mirada, salir a la calle a buscar a los ciclistas urbanos, porque los usuarios de la bicicleta no están en su domicilio esperando al encuestador, sino que están pedaleando afuera, entre los coches y, para poder abordarlos y asirlos en una imagen fija, hay que perseguirlos, alcanzarlos para saber a dónde van, qué distancias recorren, qué llevan consigo, dónde dejan su bici, etc.

Pero también hemos constatado que esta tarea no la podemos hacer parados en una esquina, menos desde una oficina, sino que hay hacerla en bicicleta, es decir, para poder obtener un registro fotográfico del uso cotidiano de la bicicleta nos impusimos también pedalear nuestra bici y desde ahí fotografiar a los ciclistas, desde su altura, su velocidad, 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 y, hemos mirado otra cosa, una realidad que no se corresponde con aquella imagen casi pedante del hombre ejecutivo vestido de traje, con casco de ciclista y portafolio y que montado en una ecobici nos asegura que ir "a tu junta es más práctico en bici".

Esta imaginería en torno del ciclista urbano da cuenta de una visión demasiado estrecha y parcial de la ciudad y de su gente, por el contrario, hemos registrado un uso de la bicicleta mucho más espontáneo, cotidiano y popular. Lo hemos hecho sustancialmente en una zona importante de la ciudad de México: Xochimilco, nuestro campo de observación y espacio urbano inmediato, vital. Ahí, aunque no sólo ahí, fueron los sectores populares a quienes mayoritariamente pudimos documentar, en sus colonias, barrios y pueblos donde el uso de la bicicleta es una práctica común, y la bici se constituye en un elemento indispensable para la realización de las actividades diarias de las familias, que van desde "ir a las tortillas" o por los niños a la escuela, hasta ir a trabajar o trabajar en ella misma.

Las seis fotografías aquí incluidas fueron tomadas entre los meses de enero y agosto de 2004 y forman parte de una serie más amplia; para nosotros representan "microescenarios del pasado" -como diría Boris Kossoy-, de un pasado tan inmediato que en Xochimilco aún es nuestro presente, al igual que en muchos de esos pueblos que en la Zona Metropolitana del Valle de México se resisten a morir frente a la terca urbanización y sus urbanizadores. Sirvan pues estas imágenes para testimoniar una cultura de la bicicleta poco reconocida y tan importante para la

ciudad.

Encuentros

Si algo caracteriza a Xochimilco es su zona lacustre, su persistente presencia del agua y de todo un sistema de canales que alimentan a una singular zona chinampera reconocida como Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO; sus canales constituyen, desde nuestra perspectiva, un entramado de caminos: Caminos de Agua que desde tiempos muy lejanos les han permitido a las flores, las hortalizas, los agricultores, sus habitantes y ahora también a los turistas recorrer Xochimilco en canoas y trajineras. Pero estos Caminos de Agua se entrelazan con otros caminos: los Caminos de Tierra que perviven como veredas de terracería o andadores y callejones que son recorridos a pie o en bicicleta, mientras que otros se han convertido en calles y avenidas donde el automóvil se ha introducido irremediablemente.

Entre los Caminos de Agua y los Caminos de Tierra la trajinera y la bicicleta se imponen como los medios idóneos para recorrer la chinampería, la zona lacustre, y los barrios y pueblos rivereños. Así, por ejemplo los barrios céntricos de Tlacoapa y La Asunción están separados de la zona deportiva y turística de Cuemanco por uno de estos canales por donde circulan las coloridas trajineras, pero al mismo tiempo están conectados por un singular transbordador: una trajinera jalada con una cuerda que lo cruza, permitiendo trasladarse desde el centro de Xochimilco hasta el Anillo Periférico.

Este lugar de encuentro de caminos, de trajineras y bicicletas también es de vecinos de estos barrios que van a trabajar o a ejercitarse (su atuendo los delata: shorts o pants, gorras, playeras y tenis), de jóvenes, niños y adultos, de mujeres y hombres que han tenido que detenerse al terminar el callejón, bajar de su bicicleta y esperar a que la trajinera regrese del otro lado o a que

se ocupe lo suficiente como poder iniciar el corto y lento traslado. Aunque algunos motociclistas se cuelan de vez en cuando (abajo a la izquierda), la bici es la alternativa para salir del barrio por este pasadizo casi secreto.

Des-Encuentros

Los Caminos de Tierra nos permiten ir a nuestros destinos inmediatos y más cotidianos: ir a la tiendita, por las tortillas o al pan, siendo los niños un sector de la población que reiteradamente utiliza la bicicleta para realizar "rápido" y entretenidamente pequeños desplazamientos habituales como por ejemplo: ir a la escuela. Una vez que se está bien arreglado, con el uniforme bien planchado, los zapatos boleados y el cabello peinado, se puede emprender el viaje desde Tejomulco El Alto hasta una de las escuelas primarias del pueblo de Santa María Nativitas llevando, claro, al hermano sentado en la rejilla.

Por debajo de este camino por donde estos niños se van en bici a la escuela, fluye el agua que el Acueducto conduce desde los diversos pozos de Xochimilco -desde San Luis Tlaxialtemalco hasta Xotepingo en Coyoacán- reforzando nuestra lectura: encuentro de agua y tierra. Pero frente a ellos otra realidad, la de los vehículos motorizados que se imponen por su tamaño, peso y velocidad: hay que librar la camioneta, salir del camino e introducirse momentáneamente entre los matorrales que han crecido por las lluvias de agosto, habrá que decidirse entre pasar junto al perro que cuida la casa de la izquierda o acercarse a la orilla del camino con el riesgo de caer (el Acueducto corre unos metros por encima de la carretera que lleva a Santa Cruz Acalpixca), aunque seguramente ésta no es la primera vez que hay que enfrentar estos "pequeños" retos y afrontar los desencuentros en el camino.

Me llevo a la niña!

Con un vehículo ligero y pequeño podemos movilizarnos rápidamente, sacarlo de la casa y echarlo a andar sin mayores preparativos nos permite utilizarlo en el momento en que se necesite; es por ello que tener una bici a mano nos posibilita y facilita el ir a muchos lados, como acudir al pequeño consultorio médico que "el doctor" tiene a unas cuantas cuadras en la colonia. Para un recorrido dentro de la colonia San Lorenzo La Cebada y que no es urgente, nos podemos llevar a la niña, basta con un chal para sujetarla y una parrilla sobre la rueda trasera para que se pare. Pegada a la espalda de su madre (a la vieja usanza) la niña puede viajar relativamente segura. Es por eso que la silla especial para bicicleta, el cinturón de seguridad, el casco, las rodilleras o coderas salen sobrando si solamente vamos aquí, a la vuelta de la esquina.

El ciclismo urbano en Xochimilco es una realidad, una práctica cotidiana que no espera a que toda la ciudad de México tenga las condiciones materiales y culturales de Europa. Los Pueblos Bicicleteros perviven gracias a la necesidad de un desplazamiento ágil, la creatividad popular y la sencillez de su gente. Así, librando las calles más transitadas por los coches, subiéndose a la banqueta en los tramos más peligrosos y esquivando topes y baches se viaja en bici por esta ciudad.

Comercio sobre ruedas

En las últimas décadas, el comercio en la vía pública ha aumentado gracias a las recurrentes crisis económicas y a la imperiosa necesidad de contar con un ingreso, lo que ha orillado a los sectores populares de la ciudad a salir a vender a la calle como una alternativa para enfrentar esta situación. Pero no basta con montar un puesto afuera de la casa, hay que ir a buscar los clientes, "hay que moverse" y es por ello que los Triciclos amarillos se han convertido en uno de los vehículos privilegiados para cargar con la mercancía, los instrumentos de trabajo o la estructura de un puesto ambulante.

En este contexto, el Jardín Morelos en pleno Centro Histórico de Xochimilco, es un espacio idóneo para el comercio, más si es sábado, y a medio día se puede vender a los paseantes y transeúntes de todo, incluso cocos o chicharrones; basta con conseguir un pequeño espacio para estacionar momentáneamente el triciclo, y si es junto al puesto de las típicas nieves de exóticos sabores y coloridos letreros, mejor. Pero los triciclos no solamente se utilizan para cargar, por el contrario, son acondicionados para ser ellos mismos el puesto donde se exhibe y se despacha: sobre unas tablas un mantel colorido o una vitrina; el chilito, la sal y unos limones, más bolsas de plástico y servilletas, son suficientes para poder ofrecer la mercancía; y abajo aún hay espacio suficiente para guardar los costales, unas cubetas y posiblemente un banquito para sentarse, al igual que el machete y un cuchillo. Todo es posible de cargar, colgar o acomodar. Finalmente, una sombrilla de playa bien amarrada completa y transforma al común triciclo de carga en el vehículo idóneo para ir de un lado a otro de la ciudad buscando ganarse unos pesos más.

Repartidoras

Entre los vehículos de dos ruedas que transitan por estos Pueblos y Barrios Bicicleteros, tienen un lugar especial las bicicletas "Repartidoras", imprescindibles para los comercios establecidos que ofrecer entregar a domicilio refacciones automotrices, frutas y verduras, medicinas o cualquier otro producto que no sea muy pesado o voluminoso. Acondicionadas con una parrilla o una caja de plástico lo suficientemente resistente, van y vienen en unos cuantos minutos conducidas por unos intrépidos y ágiles repartidores que desafían a los coches y microbuses, esquivan a los peatones y se pasan los altos de las principales calles y avenidas.

Pero si su paso veloz por las calles es muestra de la destreza de su conductor, a la hora de estacionarlas podemos constatar uno de los principales problemas a los que se enfrentan quienes utilizan durante el día su bicicleta de manera intermitentemente. Las bicicletas repartidoras suelen estacionarse en la calle (en cualquier momento se puede necesitar), sobre la banqueta, frecuentemente reposan a la sombra de algún árbol o se reclinan en un poste de luz o teléfono y, si el negocio es más o menos grande, se amontonan entorpeciendo aún más el transitar por las estrechas e irregulares banquetas.

La falta de espacios apropiados para estacionar a estas "repartidoras" o cualquier otra bicicleta en nuestra ciudad, se agrava con la inseguridad pública (por sus propias características físicas, tomar una bicicleta ajena es relativamente fácil), frente a ello, es que no se les puede dejar fuera de la vista y sus dueños prefieren sujetarlas con cadenas que inhiban la presencia de algún Ladrón de bicicletas que pudiera rondar intencional o casualmente por ahí y pudiera llevárselas en algún descuido.

Bicitaxi en el Taller

Los Bicitaxis y los Talleres de Reparación de bicicletas son elementos imprescindibles, de cualquier Pueblo, barrio o colonia que se jacte de ser Bicicletero.

El Bicitaxi, llevando a cuestas dos o tres personas y sus pertenencias, ha tenido una amplia difusión en todas aquellas colonias y barrios que no son cubiertos (atravesados) por el transporte público motorizado. En Xochimilco atiende a los barrios del Centro o en las colonias Barrio 18 y La Cebada por ejemplo. Contando con un limitado pero suficiente radio de influencia, el Bicitaxi mejora la movilidad urbana intrabarrial, facilitando el desplazamiento de las personas sin incrementar el ruido o las emisiones de gases contaminantes en las áreas habitacionales, alimentando las rutas cercanas del transporte público y, al mismo tiempo, estableciendo una "frágil" barrera a la introducción de microbuses y combis a la colonia; además de constituirse en una fuente de ingreso para los mismo habitantes.

Los Talleres de Bicicletas son un espacio vital, en ellos las bicicletas y triciclos, de trabajo o de recreo, deportivas o infantiles, se dan cita tarde o temprano para recibir el mantenimiento o la reparación que exige su uso cotidiano en una ciudad que se ha volcado hacia la transportación automotora. Son estos talleres un elemento poco reconocido por quienes pretenden impulsar el uso de la bicicleta en nuestra ciudad y que, sin embargo cumplen una función primordial: mantener en condiciones adecuadas a los vehículos de pedales. Al igual que los Bicitaxis, son una fuente de ingresos por lo que contribuyen modestamente a la economía local.

Es en estos pueblos y barrios de Xochimilco, aunque también en Tláhuac o Texcoco por ejemplo, donde el uso de la bicicleta es tan común, que pueden ser considerados como auténticos "Pueblos Bicicleteros", caracterización que por mucho tiempo ha tenido una connotación peyorativa y que ha servido para referirse a aquellos poblados rurales que, desde una mirada urbana y arrogante, parecían caracterizarse por la pobreza, la ignorancia y el atraso frente a una ciudad que pretendía

simbolizar a la modernidad misma, educada, culta. Sin embargo, son estos Pueblos Bicicletros quienes a lo largo de su historia de desprecio, despojo y explotación han ofrecido una resistencia cultural a la urbanización modernizante, 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 los Pueblos Bicicleteros, pudiéndose 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.

Notas

El autor es profesor investigador del Departamento de Teoría y Análisis de la UAM Xochimilco. Correo: r_pino@hotmail.com