

ALEJANDRA GARCÍA VÉLEZ
INSTITUTO MORA

▶
Ciclista en la ciudad de México, 1912. Archivo Casasola, inv. 114035. SINAFO, CONACULTA-INAH-MÉX. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.



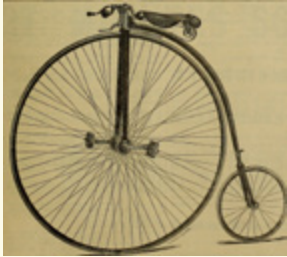
PEDALEANDO EN EL SIGLO XIX

LA BICICLETA RECUPERA SU LUGAR EN ESTOS DÍAS EN CIUDADES ATESTADAS DE AUTOMÓVILES. PERO HACE MÁS DE 130 AÑOS CUANDO LLEGÓ AL PAÍS JUNTO A LA ELECTRICIDAD Y EL FERROCARRIL, COMO SINÓNIMOS DE MODERNIDAD, TAMBIÉN DISPUTABA ESPACIOS EN LAS CALLES Y HASTA CON LOS TRANSEÚNTES. LA CIUDAD DE MÉXICO TUVO QUE PONER ORDEN CON UN REGLAMENTO PARA SU USO Y DISPUSO UN IMPUESTO. LOS CLUBES DE CICLISTAS CONTRIBUYERON A DARLE POPULARIDAD Y ACEPTACIÓN.



De las modas que nos llegan de París y Nueva York, hay una sin igual, que nos llama la atención. Son las bicicletas que transitan por Plateros y Colón, Y por ellas han olvidado la sombrilla y el bastón.

◀
Velocipede, 1874, litografía, Hatch Lith, Co. Library of Congress, Washington, Estados Unidos.



Las bicicletas, niña hermosa, son las que andan por ahí. Ellas corren muy veloz igual que el ferrocarril, vámonos pa' la Alameda con muchísimo placer, y ahí con más violencia las veremos ya correr.

◀
Apollo Safety, "Bicicleta segura", en *The Bicycling World*, 13 de mayo de 1887, Boston, Estados Unidos, The Bicycling World Company. The Smithsonian Institution Libraries.

“Las Bicicletas”, Salvador Morlet (1894)

¡Perdí el equilibrio! ¡Me caí de la bici! ¡Choqué contra un árbol!... Todos tenemos anécdotas sobre el momento en el que aprendimos a usar la bicicleta. Pero, ¿cómo lo vivieron los primeros usuarios de la bicicleta en el México del siglo XIX?, ¿por qué les gustó tanto a los mexicanos este invento y se popularizó tan rápido?, ¿cómo un objeto que inició principalmente como una diversión se convirtió, con el paso del tiempo, en un elemento de entretenimiento, deporte y un medio de transporte alternativo y ecológico?

La primera bicicleta que rodó sus llantas en el territorio mexicano, a mediados del siglo XIX, fue la francesa llamada “Sacudehuesos”. Por su inestabilidad e incomodidad este tipo de bicicleta no prosperó en el país y rápidamente desapareció. Unos años después, en 1880, llegaron también de Francia las denominadas bicicletas *ordinarias*, las cuales tenían la rueda delantera más grande que la trasera, lo que provocaba que al tropezar, los ciclistas *volaran*

por encima del manubrio antes de caer. Estas bicicletas fueron utilizadas hasta la década de 1890, cuando llegaron de Inglaterra las *seguras* que tenían las ruedas del mismo tamaño, lo que ayudó a disminuir los accidentes y gracias a sus neumáticos, transitar por las calles empedradas. Se popularizaron rápidamente y se utilizaron hasta bien entrado el siglo XX.

VIDA MODERNA

Durante el porfiriato llegaron diversas modas de Europa, que incluían diversiones y deportes, pues se buscaba que el país adquiriera una imagen europea para así reflejar un México moderno ante el mundo. En este contexto llegó la bicicleta, la cual se insertó, dentro de la modernidad tecnológica, junto al ferrocarril y la electricidad, como un elemento más que denotaba el progreso del país. El historiador William Beezley escribe: *El ferrocarril señalaba el ingreso de la sociedad a la tecnología; la bicicleta señalaba el mismo fenómeno pero en el*

► *New Rapid Roadster*, "Bicicleta ordinaria", en *The Bicycling World*, 16 de septiembre de 1887, Boston, Estados Unidos, The Bicycling World Company. The Smithsonian Institution Libraries.



nivel individual. Al comprar una bicicleta el mexicano aprendía a manejarla, componerla, correr en ella, cambiarla. Aceptaba así, tecnología, producción masiva, desgaste y otros valores que hacen la vida moderna. Por lo tanto, tener una bicicleta hacía del mexicano un hombre moderno, con acceso a la tecnología y por lo tanto al progreso. A partir de 1890 la bicicleta se hizo cada vez más común y pasear en ella por las tardes en Reforma, la Alameda o la calle de San Francisco se volvió más frecuente.

Sin embargo, como un nuevo artefacto, los ciudadanos tuvieron que aprender a utilizarla,

por lo que escribieron diversos manuales que explicaban desde cómo encontrar el equilibrio y pedalear, hasta cómo alcanzar altas velocidades. José Echegaray y Eizaguirre, ingeniero, político, matemático y premio Nobel de Literatura 1904, es autor del texto *La bicicleta y su teoría*, en el que explica el funcionamiento del vehículo y su experiencia al aprender a montarla —incluyendo las caídas que sufrió—, y da útiles consejos para aquellos que quisieran aprender a utilizarla: *La bicicleta hace muy poco por el ciclista. El ciclista no consigue el equilibrio en balde; él se lo ha de procurar. Con poquísimo trabajo es cierto, pero como él no se lo procure, a tierra va fatalmente con la máquina encima, por más que se encomiende, como yo me encomendaba al empezar, a todos los giroscopios de la física.*

Echegaray y Eizaguirre encontró el lado ventajoso a la bicicleta en el ámbito social, pues señala que esta sería de gran utilidad para los sectores medios y bajos que no tenían acceso a los autos, caballos o choferes: *El obrero no tendrá que vivir en cuchitriles antihigiénicos ni antiestéticos, sino a una legua o dos de la población, a veinte minutos sin fatiga.* La bicicleta, entonces, representaba para la gente pobre la posibilidad de agrandar la ciudad y conseguir alcanzar una vida cómoda, sana, económica e higiénica. No sólo podía ser una diversión sino también contribuir a la solución de los problemas sociales.

EN LA TEORÍA...

Existieron también otros teóricos, como los higienistas, que se enfocaron a exponer los beneficios a la salud que conllevaba su empleo. El periódico *El Mundo* publicó en 1895 *La bicicleta y la higiene*, donde mencionaba que, a pesar de que era considerada como nociva para la salud, en ese momento se recomendaba su uso, pues se estimaba que era un ejercicio

perfecto que vigorizaba y favorecía al sistema circulatorio, respiratorio y muscular. Asimismo pedía excluir de ella a los niños y enfermos, dado el peligro cardíaco o físico que podía ocasionarles, y prevenía sobre su abuso, contraproducente para la salud. El artículo también enseñaba a montar en bicicleta y a utilizarla con una postura adecuada, además de mostrar la vestimenta que consideraba más adecuada para las damas: el calzón zuavo —una especie de pantalón bombacho— o, el más recomendable, el vestido zagalejo que era *más gracioso* y un poco más corto para evitar accidentes con las ruedas.

Sin embargo, no todos los defensores de la bicicleta fueron tan teóricos. La innovación atrajo a muchos de sus seguidores a explotar y defender sus beneficios, por lo que en 1899 el mismo periódico proponía en *Juegos para ciclistas* una serie de juegos practicados en Alemania basados en la equitación. Entre ellos se encontraba la *Guía a la alta escuela*, que describe cómo se iba guiando una fila de bicis con un lazo; *Juego de pelota* similar al polo pero con bicicleta; o *Caza al zorro* en el cual un individuo con cola de zorro era perseguido; y finalmente el *Sube y baja*, en el que se subía la bicicleta a este juego. Éste último, alejado de las actividades ecuestres, proponía adecuar el uso de la bicicleta en los juegos infantiles. Asimismo, el diario mencionaba que la *energía física [...] es uno de los más poderosos elementos para el bienestar de las naciones y de los individuos*.

A pesar de la teoría y la diversión, en las calles la situación de los ciclistas era diferente. Los ciudadanos no se acostumbraron inmediatamente al tránsito de la bicicleta, por lo que el robo, los accidentes, los choques con los peatones y otros vehículos eran cosa de todos los días, lo cual obligó al gobierno del Distrito Federal a

promulgar un reglamento en 1892. Este permitía el libre tránsito con la condición de que las bicicletas fueran provistas de un timbre y una lámpara para los paseos nocturnos; prohibía ir a altas velocidades; establecía la necesidad de conservar una distancia conveniente entre ellas, no permitía aprender a usarlas en las calles y los policías protegían a sus usuarios de los silbidos, palabras obscenas o ataques con piedras por parte de los transeúntes.

Tres años después, en 1895 la popularización de la bicicleta generó además que por cada velocípedo, bicicleta o triciclo se pagara mensualmente un impuesto de 50 centavos, exceptuando a los niños menores de diez años. En 1896 ya se registraban 800 bicicletas en la ciudad de México.

La bicicleta se insertó dentro de la modernidad tecnológica, junto al ferrocarril y la electricidad, como un elemento más que denotaba el progreso del país.

EN EL DEPORTE

La bicicleta a finales del siglo XIX no sólo se utilizó para el recreo, sino que fue también ampliamente practicada como deporte. Se formaron diversos clubes que se encargaban de organizar carreras y excursiones a lo largo de la república. El primer club de ciclistas fue el Veloce Club fundado en 1891 y disuelto dos años más tarde. La primera excursión que realizó fue el 12 de diciembre de 1892, con seis de sus integrantes, quienes salieron de la ciudad de México a las 6 a. m., descansaron y comieron en El Guarda y llegaron a Cuernavaca a las 5 p. m. Su primera carrera fue el 8 de enero de 1893, con un largo de

► Ciclistas del club Centenario, ciudad de México, 1905. Archivo Casasola, inv. 114043. SINAFO, CONACULTA-INAH-MÉX. Reproducción autorizada por el Instituto Nacional de Antropología e Historia.



26 km, saliendo de La Viga rumbo a Santa Anita en Iztacalco, y luego el regreso.

Otros casos fueron el Club Colón que se estableció en Puebla en 1892 y se enfocaba a hacer excursiones de Puebla a México. El Cyclists Union Club se fundó en 1893 con casi todos los miembros del extinguido Veloce Club, quienes realizaron excursiones a la cascada de Necaxa en Puebla, y carreras por Reforma y el primer cuadro de la ciudad de México. El Club Biciclista de Occidente surgió en Guadalajara y también organizó carreras y excursiones. Finalmente el Velo-Club Touriste, fue fundado en 1896 por franceses y suizos.

Durante esta década también se construyeron velódromos, siendo el primero el Club Atlético de Puebla, inaugurado en 1893, con una pista de 750 metros y cuatro curvas; en él se registraron las primeras carreras que hubo en el país en 1893, siendo la más larga

de 20 km. En 1895 se construyó en la colonia Hidalgo, junto a la calzada de la Piedad de la Ciudad de México, el velódromo Cyclists Union Club, financiado por el club del mismo nombre, inaugurado con una carrera de 1.6 kilómetros. Tenía una pista de 530 metros y podía contener a mil espectadores.

HOY COMO AYER

Actualmente el uso de la bicicleta nos recuerda a las primeras prácticas en el siglo XIX: las ideas de entonces se han retomado y las bicis se han adaptado al tránsito de estos tiempos. Las teorías decimonónicas sobre la bicicleta se mantienen: los beneficios a la salud se han comprobado; la bicicleta se ha convertido en un medio de transporte no sólo para quienes tienen escasos recursos, sino también para aquellos a quienes les es más práctico este transporte; y algunos juegos aún son practicados, como el polobike.

Asimismo, se ha incrementado su utilización y es cotidiano verla en las calles y parques, ya sea por necesidad, trabajo o diversión. Mirando de nuevo a Europa, el gobierno de la ciudad de México ha impulsado su uso al promover carreras y paseos nocturnos, mantener velódromos, generar manuales y reglamentos para ciclistas.

Todos los domingos la avenida Reforma se convierte en una pista para aproximadamente 70 000 ciclistas, donde niños y adultos pueden transitar libremente en un recorrido que incluye las calles del centro hasta La Villa. También se tienen los recorridos nocturnos con aproximadamente 10 000 asistentes y ciclotones con 40 000 ciclistas. Por otra parte, el gobierno con la Estrategia de Movilidad en Bicicleta ha instalado diferentes estaciones de Ecobici, donde se pueden rentar bicicletas, a fin de fomentar su uso como transporte público. Además, se ha establecido una infraestructura vial ciclista que incluye carriles especiales y ciclovías. Un Manual del Ciclista Urbano aborda temas que van desde aprender a andar en bicicleta hasta su mantenimiento, mecánica y seguridad vial.

La bicicleta ha sido un vehículo de recreación a lo largo del tiempo, pero tal y como se mencionaba en aquellos años, continúa siendo una excelente herramienta para el ejercicio. Además, hoy se puede añadir un nuevo discurso en su defensa, el ecológico. Con miras hacia el futuro, vale la pena seguir haciendo de la bici parte de nuestro día

a día, mejorar nuestra salud, divertirnos y reducir emisiones de gases contaminantes. Falta seguir trabajando en la conciencia vial, pues al igual que en el siglo XIX, aún hay muchos accidentes con ciclistas por la falta de respeto entre vehículos.

Tampoco las ciudades han logrado explotar todo su potencial y conseguir un verdadero cambio. El mensaje es sencillo: continuemos fomentando su uso, y sigamos el consejo de aquellos primeros usuarios: *Para satisfacer la inteligencia, la teoría; para aprender a marchar en bicicleta, mucha práctica y unos cuantos porrazos a modo de provechosos estimulantes. Es probado.*

▼ Sr. Adolfo Martínez, ca. 1910. Colección de Ramón Aureliano Alarcón, RAA.



PARA SABER MÁS

BEEZLEY, WILLIAM, "El estilo porfiriano: deportes y diversiones de fin de siglo" en *Historia Mexicana*, 1983, pp. 265-284, <http://xurl.es/9c9n8>

PÉREZ MONFORT, RICARDO, "Circo, teatro y variedades. Diversiones en la ciudad de México a fines del Porfiriano", *Alteridades*, México, 2003, pp. 57-66, <http://xurl.es/v2pn4>

SALAS, DIEGO, ÓSCAR DAVID LÓPEZ, XIMENA ATRISTAIN LÓPEZ Y EFRAÍN VELASCO. "Como leer en bicicleta. Cuatro glosas sobre un texto de Gabriel Zaid", en *Tierra Adentro*, núm. 187, enero de 2014. <http://xurl.es/mf276>

"La revolución de las bicicletas", en blog *México de mis recuerdos*, <http://xurl.es/tti1r>