

Coppel Ochoa, E. (2011),
Ciclovista Guadalajara. Descubrir la ciudad en Bicicleta,
Universidad de Guadalajara, Editorial Universitaria, Guadalajara,
130 p., ISBN 978-607-450-415-6

Con un diseño atractivo y una propuesta interesante, la joven periodista y activista de la bicicleta Eugenia Coppel Ochoa presenta un extraordinario libro ilustrado en el que plasma, a través de la fotografía, su experiencia como ciclista en la ciudad de Guadalajara. Se trata, además, de una especie de guía con rutas e itinerarios que invita al lector a utilizar este medio de transporte como una forma de (re)descubrir la ciudad en la que habita.

El libro –de pequeño formato para su fácil manejo y transportación– inicia con unas breves páginas introductorias donde la autora habla de su experiencia como ciclista y de la bicicleta como un medio de transporte alternativo y sustentable ante la desmedida proliferación de automóviles en las ciudades. Sobre el primer asunto, recuerda que sus buenas intenciones fueron literalmente atropelladas (junto con ella y su bicicleta) la primera semana que decidió abandonar su coche y subirse definitivamente a la bici. Este desafortunado evento, de gravedad menor, tuvo a bien que Coppel decidiera armarse del equipo necesario para enfrentar las calles y avenidas: además de luces, casco, guantes y timbre, se hizo de un espejo retrovisor.

Las alrededor de 120 fotografías que se presentan a lo largo del libro, fueron construidas justamente a partir de la combinación de dos cristales: el del lente fotográfico y el del espejo retrovisor. Tomadas desde el asiento del velocípedo, todas ellas capturan imágenes de la ciudad reflejadas en el espejo circular del manubrio de Coppel, así como el suelo, el techo o la pared detrás de éste. Con ello, la autora logra un doble acierto: metafóricamente crea una imagen de la ciudad que se refleja prácticamente a través de la bicicleta y, al mismo tiempo, explicita el artificio fotográfico, visible siempre en el fondo fuera de foco de lo que yace detrás, en los extremos del espejo circular que contiene la

imagen nítida. No es fotografía científica, se trata de un testimonio personal, que como propuesta de itinerarios estéticos de la ciudad, incentiva el uso de un medio de transporte dejado de lado por las grandes aglomeraciones urbanas; en palabras de la propia autora, la serie que presenta es “una memoria de mi paseos y mis rutas más comunes, así como una constatación de que podemos reinventar para bien la manera de mirar y vivir nuestra ciudad” (Coppel, 2011:16).

La invitación a pedalear por Guadalajara se formaliza a lo largo del libro con la propuesta de seis rutas, seis “ciclovistas” indicadas en un mapa cada una, las cuales cruzan diferentes zonas de la ciudad: Minerva – Jardines del Bosque; Colonia Americana – Chapultepec; Santa Tere – Federalismo; Expiatorio – Aranzazú; Centro Histórico y, por último, Vía Recreativa Juárez – Vallarta. Las fotografías documentan puntos interesantes de cada ruta y sus respectivos sitios de captura aparecen señalados en los mapas. Cada foto, a su vez, cuenta con un pie de página distinto; puede ser información histórica, ubicación, clasificación biológica u otro tipo de información, dependiendo el caso.

La manera en la que el ser humano concibe su entorno –indica de forma acertada la autora– está íntimamente relacionado con la manera en que se desplaza: un peatón, un ciclista, un automovilista y un usuario del transporte colectivo obtienen distintas visiones de la ciudad. Este fenómeno, estudiado a detalle por la Geografía cultural, se constata en sus fotografías: la bicicleta le permite detenerse a contemplar lugares invisibles para el automovilista, fuera de ruta para quien utiliza transportes públicos o demasiado lejanos para un peatón. Sólo así logra capturar de una manera única y particular, a veces completa y otras fragmentada, edificios, esculturas, árboles, establecimientos, grafiti, arte callejero, es-

cen cotidianas, calles, puentes y una gran variedad de manifestaciones urbanas de otra forma imperceptibles. Como ciclista, Coppel tiene que desviarse muchas veces de las grandes avenidas y atravesar calles y barrios que de otra manera nunca conocería.

A este respecto, vale recordar que el año pasado también vio a la luz otro libro sobre experiencias de ciclistas en la Ciudad de México. Se trata de 41 testimonios recogidos por Pérez López (2011) a estudiantes, músicos, comerciantes y una gran variedad de profesionistas que utilizan la bicicleta como medio de transporte o con fines recreativos. También se tradujeron al español los *Diarios en bicicleta* de David Byrne (2011) —ex vocalista de la conocida banda *Talking Heads*— en los que narra sus paseos por diversas ciudades del mundo (a las que, sin faltar ocasión, lleva siempre una bici plegable). Estos testimonios confirman no sólo que el ciclismo es una opción de transporte saludable, eficiente, limpia y accesible, sino también que genera una visión particular de la ciudad, mejora la experiencia urbana, la convivencia con los demás y la calidad de vida. Según afirma Byrne, con ella “se tiene una visión perfecta del ajetreo en que se vive” (Byrne, 2011:15).

Desde hace varias décadas, en México y diversos lugares del mundo, urbanistas y geógrafos han hecho énfasis en la necesidad de recuperar la escala humana de la ciudad, favoreciendo la creación y recuperación de espacios públicos para el peatón y el ciclista (Ghel, 1987; Fernández, 1991). Contra el uso desproporcionado del automóvil,¹ argumen-

¹ A este respecto, el panorama que planeta Pérez López sobre el uso del automóvil en la Ciudad de México, más que exagerado, parece alarmante:

El automóvil causa graves perjuicios a la colectividad e impacta negativamente sobre la calidad de vida urbana y las condiciones de vida de las y los ciudadanos. No representa una opción viable para las ciudades ni es sustentable en términos energéticos. Tiene efectos negativos sobre el medio ambiente y sobre la contaminación atmosférica y sonora. Su masificación ha llevado a un incremento de las enfermedades respiratorias y, sobre todo, de la inseguridad vial, vulnerando el derecho a un medio ambiente seguro y saludable. El congestionamiento vial cada vez más frecuente produce estrés en los automovilistas quienes, por desesperación e impaciencia, buscan ganar tiempo a través de diferentes estrategias que infringen, por lo general, el reglamento de tránsito: exceder el límite de velocidad, pasar los

semáforos en rojo, ignorar la prioridad de paso y los derechos de las y los peatones. En definitiva, la motorización de las ciudades ha incrementado significativamente la inseguridad de la ciudadanía. En México, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en jóvenes de 15 a 29 años, por lo que se han convertido en un problema de salud pública. No obstante, en un momento donde la seguridad pública y ciudadana ocupa uno de los primeros lugares en la agenda política, las autoridades públicas parecen haber perdido el interés por la seguridad vial (Pérez, 2009:17).

Como Coppel, cada vez son más las personas que se animan a salir a recorrer en bicicleta las calles de la ciudad. También existe un mayor número de organizaciones ciudadanas que fomentan tanto su uso diario como los paseos nocturnos o de fin de semana.² Por su parte, el gobierno ha implementado diversos planes que vislumbran un uso cada vez mayor de ella,³ pero no existe en cambio una estrategia integral que la considere, combinada con

semáforos en rojo, ignorar la prioridad de paso y los derechos de las y los peatones. En definitiva, la motorización de las ciudades ha incrementado significativamente la inseguridad de la ciudadanía. En México, los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte en jóvenes de 15 a 29 años, por lo que se han convertido en un problema de salud pública. No obstante, en un momento donde la seguridad pública y ciudadana ocupa uno de los primeros lugares en la agenda política, las autoridades públicas parecen haber perdido el interés por la seguridad vial (Pérez, 2009:17).

² En la ciudad de México destacan los grupos: *Bicitekas* [<http://bicitekas.org/>], grupo bicicletero del Parque Hundido [<http://biciperros.org/>] y la *División bicicletera del sur* [<http://divisiondelsur.blogspot.com/>]; en Guadalajara: *Guadalajara en bicicleta* [<http://gdlenbici.org/>], y, en Monterrey: *Pueblo bicicletero* [<http://www.pueblobicicletero.org/>]. Se trata en todos los casos de organizaciones ciudadanas que se dedican a fomentar el uso de la bicicleta o a realizar paseos en bicicleta dentro y fuera de sus respectivas ciudades. Cualquier interesado se puede acercar libremente a ellas.

³ En el Distrito Federal, la Secretaría de Medio Ambiente ha impulsado el Plan verde de la Ciudad de México, *Muévete en bici*, el *Ciclotón* y *Ecobici* [<http://www.sma.df.gob.mx/sma/index.php>]. De particular importancia, por su parte, es *Estrategia de movilidad en bicicleta* del DF, puesta en marcha desde 2009 como parte del Programa General de Desarrollo del Distrito Federal, 2007-2012. Gracias a esta estrategia, la ciudad de México editó su propio *Manual del ciclista urbano* [http://www.sma.df.gob.mx/sma/links/download/biblioteca/flippingbooks/manual_ciclista_urbano/ : consultado el 15 de febrero 2012], acierto cuya mayor dolencia sea, probablemente, considerar que los automovilistas sí respetan a los ciclistas, los peatones y las leyes de tránsito de la ciudad. Por su parte, en Guadalajara se ha impulsado un sistema de préstamos análogos a *Ecobici*.

una insoslayable mejora de todos los sistemas de transporte público, como una posible herramienta para cambiar la experiencia urbana y el acontecer diario de millones de personas. Tampoco ha realizado una campaña de concientización permanente para que los automovilistas respeten a los caminantes y ciclistas que recorren las calles de la ciudad. Además, como agrega Pérez López,

fomentar el uso del transporte público desarrollando la red de transporte colectivo no es suficiente para transformar a la ciudad. También es indispensable incrementar la oferta de espacios de descanso y recreación; construir parques y jardines; implementar más espacios para los peatones; anchar las banquetas y reducir el espacio para los coches; en definitiva, poner en marcha medidas para que la ciudad se convierta en un lugar agradable y seguro y ofrezca a las y los ciudadanos una vida urbana de calidad. De otra forma, el derecho a la ciudad será ejercido únicamente por las y los automovilistas (Pérez, 2009:19).

Las políticas públicas, no cabe duda, son fundamentales para cualquier cambio en nuestras ciudades; para su puesta en práctica y su elaboración, hacen falta los conocimientos y habilidades de urbanistas, geógrafos, sociólogos, ingenieros, historiadores, ambientalistas, entre otros. Sin embargo, el libro de Coppel nos recuerda que no todo depende del ejercicio vertical del poder: “Moverse en bicicleta es reconocer que los cambios tienen que empezar por uno mismo” (Coppel, 2011:12).

Al discurso del urbanista, su visión totalizadora y su concepción “geométrica” o “geográfica” del espacio, plagada de construcciones visuales, panópticas y teóricas, el ciclista opone, como el peatón, su propia práctica cotidiana; “una espacialidad otra”, según Michel de Certeau, “cuyo cuerpo obedece a los trazos gruesos y a los más finos [de la caligrafía] de un ‘texto’ urbano que escribe sin poder leerlo” (Certeau, 2007:105). Esta práctica

cotidiana constituye una forma de reapropiación del espacio urbano, la cual se enfrenta directamente con las políticas públicas que han favorecido el uso del automóvil como eje rector de nuestras ciudades. Este tipo de experiencia, justamente, es la que deja asentada Coppel en su libro.

El ciclismo, propone el antropólogo francés Marc Augé (2009):

es un humanismo que abre con renacidos bríos las puertas de la utopía y de un futuro más esperanzador: el símbolo de una futuro ecológico para la ciudad de mañana y de un proyecto urbano que tal vez podría reconciliar a la sociedad consigo misma.

El libro de Eugenia Coppel funciona como documento, testimonio e invitación; con su cámara y su bicicleta, aprehende la ciudad de forma novedosa y nos invita a realizar nuestra propia ciclovida.

REFERENCIAS

- Augé, M. (2009), *Elogio de la bicicleta*, Editorial Gedisa, Barcelona.
- Byrne, D. (2011), *Diarios de Bicicleta*, Editorial Sexto Piso, México.
- Certeau, M. de (2007), *La invención de lo cotidiano 1. Artes de hacer*, Universidad Iberoamericana, México.
- Fernández Christlieb, F. (1991), *Las modernas ruedas de la destrucción. El automóvil en la ciudad de México*, Ediciones El Caballito, México.
- Ghel, J. (1987), *Life between buildings. Using public space*, Van Nostrand Reinhold, New York.
- Pérez López, R. (2009), “¿Ciudades para personas o para autos?”, en *DFENSOR*, núm. 11, año VII, noviembre, México, pp. 17-19.
- Pérez López, R. (2011), *Por mi ciudad en Bicicleta. Experiencias de ciclistas en la Ciudad de México*, Bicitekas, México.

Esteban King Álvarez
Facultad de Filosofía y Letras,
Universidad Nacional Autónoma de México