

La imagen de la ciudad en Blanco y Negro: una mirada histórica al ciclismo de la Ciudad de México (ES)

A imagem da cidade em preto e branco: um olhar histórico sobre o ciclismo na Cidade do México (PT)

E4_06 - La fotografía como documento histórico en la construcción de la imagen de la ciudad ibero-americana

Ricardo A. Pino Hidalgo
UAM-X, México
rapino@correo.xoc.uam.mx

Resumen: La historia urbana ha privilegiado los documentos escritos sobre los icónicos, acudiendo en muchas ocasiones a la fotografía sólo como un complemento ilustrativo de su narrativa, mientras que los estudios de la imagen urbana se han caracterizado, desde los textos clásicos de Kevin Lynch por hacer una aproximación a los componentes estáticos de la urbe: las construcciones y los inmuebles en la definición de su imagen. El cruce de la historia urbana y la imagen de la ciudad nos ha conducido a poner en primer plano el movimiento de las personas en la ciudad, movimiento históricamente auxiliado por las máquinas desde el siglo XIX, de tal manera que, con la irrupción de la bicicleta, la imagen urbana dejó de ser estática para constituirse en una imagen cambiante, móvil. De ahí la necesidad de historizar al ciclismo desde su aparición y aceptación en la Ciudad de México. Avanzar en hacer la historia del ciclismo en esta ciudad nos ha permitido colocar en primer plano a los sujetos y encontrar su relación con el territorio, las formas de apropiarse y construir la ciudad, su vida cotidiana.

En este trabajo se reconoce el singular vínculo que se ha establecido entre la fotografía y la bicicleta, nacidas ambas al calor de las nuevas tecnologías decimonónicas, pronto lograron trascender el periodo en el que socialmente fungieron como artefactos de élite para alcanzar de manera asincrónica a los sectores populares. Así, hemos acudido a la mirada de algunos reconocidos fotógrafos (Casasola, Nacho López y los Hermanos Mayo) que centraron su mirada en las diferentes expresiones del ciclismo popular que se desplegaron ampliamente en una ciudad que se dirigía a su metropolización, proceso que se acompañaba del ascenso de la movilidad motorizada.

Palabras-clave: directrices, sumisión, artículo, modelo, ciudad.

Resumo: *A história urbana tem privilegiado os documentos escritos em detrimento dos icônicos, recorrendo frequentemente à fotografia apenas como complemento ilustrativo da sua narrativa, enquanto os estudos da imagem urbana têm-se caracterizado, desde os textos clássicos de Kevin Lynch, por uma abordagem aos componentes estáticos da cidade: as construções e os edifícios na definição da sua imagem. A intersecção entre a*

história urbana e a imagem da cidade levou-nos a colocar em primeiro plano o movimento das pessoas na cidade, um movimento historicamente facilitado por máquinas desde o século XIX, de modo que, com o surgimento da bicicleta, a imagem urbana deixou de ser estática para se tornar uma imagem mutável e móvel.

Dai a necessidade de historicizar o ciclismo desde seu surgimento e aceitação na Cidade do México. Avançar no rastreamento da história do ciclismo nesta cidade permitiu-nos destacar os indivíduos envolvidos e explorar sua relação com o território, as maneiras pelas quais se apropriam e constroem a cidade, e seu cotidiano.

Este trabalho reconhece o vínculo singular que se estabeleceu entre a fotografia e a bicicleta. Ambas nasceram na esteira das novas tecnologias do século XIX e logo transcenderam o período em que serviam como artefatos de elite, alcançando setores populares de forma assíncrona. Assim, voltamo-nos para o olhar de alguns fotógrafos renomados (Casasola, Nacho López e os Irmãos Mayo) que focaram sua atenção nas diferentes expressões do ciclismo popular amplamente difundidas em uma cidade que caminhava para sua metropolização, processo acompanhado pelo crescimento da mobilidade motorizada.

Palavras-chave: diretrizes; submissão; artigo; modelo; cidade.

La imagen de la ciudad como introducción

En el ámbito de las políticas públicas y el *marketing* urbano se ha desarrollado desde hace algún tiempo un interés por la imagen de la ciudad, la imagen que ésta proyecta, bajo el entendido de que una ciudad es reconocida a partir de la imagen que logró plasmar en nuestra memoria y a la que la asociamos; de tal manera que *la imagen de la ciudad* toma relevancia para quienes están interesados en definir cómo quieren que su ciudad sea reconocida o recordada. Así, *la imagen proyectada puede llegar a ser tan sintética que se constituye en un símbolo, una especie de tarjeta de presentación o mejor dicho en una postal memorable*, tal es el caso del monumento a la independencia en la Ciudad de México, mejor conocido como *El Ángel de la Independencia*, ampliamente reconocido y claramente asociado a esta ciudad; o *El Cristo Redentor* del que no hay forma de confundirlo o dejar de asociarlo a la ciudad de Rio de Janeiro. Ambos se han constituido en un símbolo que representa a estas ciudades.

Sin embargo, en otro ámbito, el del diseño urbano, el urbanismo y la planeación urbana, *la imagen de la ciudad*, sin alejarse demasiado de esta primera forma de entenderla, está asociada, no a un único símbolo sintético y representativo, sino a un conjunto de elementos físicos, materiales, que se localizan en ella, a los que acudimos mentalmente para orientarnos, ya sea para realizar nuestros desplazamientos cotidianos o para identificar la ubicación de otros elementos de la ciudad; es decir, al habitar la ciudad e incluso al visitarla, la recorremos físicamente y nuestros sentidos la perciben y nuestra memoria la registran mentalmente conformando un acervo de imágenes a las que acudimos cotidianamente para desenvolvernó en ella; es decir, a la imagen de la ciudad. Sobre ello se ha desarrollado toda una propuesta teórica que aún tiene como cimiento los aportes de Kevin Lynch (1960) quien consideraba que la imagen de la ciudad es una imagen colectiva, pública, que ha sido construida a partir de representaciones comunes, de tal manera que la ciudad puede ser leída gracias dichas imágenes.

Así, para Lynch las imágenes del entorno son “el resultado de un proceso bilateral entre el observador y su medio ambiente” (Lynch, 2008, p. 15), en dónde este último propone ciertas distinciones y relaciones y el observador selecciona, organiza y dota de sentido a lo observado, con lo que la imagen resultante adquiere cierta singularidad, la de su lector; sin embargo, la imagen nunca deja de ser el resultado de un proceso colectivo de construcción social cargado de contextos espaciales y temporales; es decir, de historicidad. Desde esta perspectiva la imagen mental de la ciudad no es una y para siempre, por el contrario, dicha imagen se modifica en la medida en que la ciudad misma se transforma, pero también la imagen de la ciudad se modifica cuando los sujetos que la habitan son otros y sus referentes corresponden, diríamos, a otra época.

La propuesta analítica plantea que una imagen ambiental de la ciudad puede ser organizada en tres aspectos: identidad, estructura y significado; la primera es concebida como la cualidad que tienen los elementos de la ciudad para ser discernibles de otros, lo que les da unicidad, singularidad, mientras que la estructura está definida como la relación espacial que guardan los componentes de la imagen mental que conservamos, finalmente el significado que le atribuimos es el tercer componente que complementa la lectura de la imagen (Lynch, 2008).

Si consideramos que el planteamiento lynchiano tiene una intención urbanística; es decir, está orientado en un sentido práctico y bajo una orientación proyectual y estética, podemos entender que su análisis alcance un nivel de concreción para la lectura de la ciudad a partir de su imagen: en este sentido, su énfasis está puesto en los elementos físicos de la ciudad, en las construcciones o edificaciones se caracterizan por ser componentes fijos, estáticos o si se quiere inmóviles, lo

que da cierta certeza a la hora de evocar su localización, sin que ellos niegue su alteración en el tiempo a partir de las posibles intervenciones urbano-arquitectónicas o incluso su demolición, con lo cual la imagen se trastoca radicalmente, habitando solamente en el recuerdo.

Se trata de esa forma, de ese color o de esa distribución que facilita la elaboración de imágenes mentales del medio ambiente que son vívidamente identificadas, poderosamente estructuradas y de suma utilidad. (Lynch, 2008, p. 10)

De esta manera, *las sendas, los bordes, los barrios, los nodos y los mojones* propuestos por el urbanista, son los elementos que permiten hacer legible la imagen de la ciudad, traducir la realidad a un lenguaje lógico y formal, así las calles, avenidas y rutas del transporte pasan a ser leídas como sendas que se recorren, los bordes son entendidos como los límites internos que distinguen las diferencias espaciales entre áreas, conjuntos urbanos, usos, bajo la denominación de barrios se denotan las áreas homogéneas al interior de la ciudad que proporcionan cobijo e identidad a sus habitantes y al espacio en sí, mientras que los nodos se refieren a esos puntos de confluencia, de encuentro hacia donde los flujos convergen, finalmente los mojones son hitos urbanos fácilmente reconocibles como monumentos o edificaciones emblemáticas. Todos ellos conforman la imagen de la ciudad que el observador percibe al recorrer la ciudad y guarda en su memoria.

Como podemos ver, en la percepción-observación del entorno urbano la vista se erige como el dispositivo sensorial por excelencia que utilizamos para capturar y construir la imagen de la ciudad que retenemos y utilizamos a la hora de volver a experimentar la urbe, como plantea Gordon Cullen (1974), quien considera que los elementos definitorios de la imagen urbana se presentan como los edificios y el mobiliario urbano que se conjugan a través de las conexiones generadas por los espacios abiertos, de tal manera que:

en los paseos a pie por una ciudad, a paso uniforme, los escenarios ciudadanos se nos revelan, por regla general, en forma de series fragmentadas o, por decirlo de otro modo, en forma de revelaciones fragmentadas. (Cullen, 1974, p. 9)

Desde esta perspectiva, son los componentes físicos de la ciudad los que pueden aportar elementos constitutivos a su imagen, mismos que se caracterizan por ser formas estáticas, inmóviles, propiedad que proporciona cierta certeza o seguridad a la hora de auxiliarnos en nuestra orientación cotidiana o al rememorar algún acontecimiento del pasado; sin embargo, a la par de estos elementos inmóviles existen otros que destacan por desplazarse por la ciudad, modificando el paisaje urbano, como lo reconoció Lynch:

Los elementos móviles de una ciudad, y en especial las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas. No somos tan sólo observadores de este espectáculo, sino que también somos parte de él, y compartimos el escenario con los demás participantes. (Lynch, 2008, p. 10)

Desafortunadamente estos componentes no son desarrollados en su obra y escapan a su descripción y análisis; sin embargo, las personas, los animales y los medios artificiales de locomoción históricamente han sido parte de la imagen que retenemos de la ciudad, por lo que el observador no solamente recorre la ciudad descubriendo a su paso elementos inmuebles del

paisaje urbano, sino que simultáneamente salen a su encuentro otros que aparecen y desaparecen, se concentran o dispersan, se acercan o se alejan, estableciendo el cruce entre las dimensiones fijas y móviles de la ciudad como lo muestra la Figura 01.



Figura 01: Hombre exhibiendo automóvil estacionado junto a la columna de la Independencia. Casasola, ca 1925.

¿Historia urbana con fotografía?

Pero antes de adentrarnos en la historia del ciclismo y su aporte a la imagen de la ciudad, vale la pena recordar que *la emergencia de la historia urbana corre a contrapelo de las grandes corrientes de la historiografía* que definieron la Historia con mayúscula, la de los Imperios, los grandes gobernadores, las guerras, la política, etc., diferenciada de la historia económica y demográfica de las permanencias; pero también corre paralela a la historia de los acontecimientos, de las mentalidades, de la vida cotidiana y otras. Al mismo tiempo, la historiografía dio otra importante batalla por el reconocimiento de una multiplicidad de fuentes que la tradición positivista había relegado al olvido, minimizando sus posibilidades documentales, entre ellas los testimonios orales, la pintura, diversas colecciones de objetos, el cine y por supuesto la fotografía; la historia gráfica y la historia oral son dos posibilidades que han venido a nutrir la historiografía contemporánea y por supuesto a la historia urbana.

Así, la historia urbana dotada de autonomía e identidad propia (Lepetit, 1996), reconoce la complejidad misma de la ciudad, de la trama de niveles, sectores, procesos y fenómenos que la constituyen, por lo que ha de nutrirse de las historias parciales de la vivienda, los servicios, de sus reglamentos, de los movimientos sociales, de la historia de sus calles y plazas, de sus sendas, bordes, barrios, nodos, mojones, etc., y por su puesto del movimiento de las personas, de su movilidad, abonando todo ello a una *historia de la imagen de la ciudad*, una imagen que como hemos dicho no es única en el tiempo sino que es cambiante y en esas transformaciones queremos destacar el papel que jugó el ciclismo desde las últimas décadas del siglo XIX, práctica cultural de desplazamiento arraigada en los sectores populares de una urbe creciente y moderna.

Una de las preguntas que subyacen a este trabajo tiene que ver con la posibilidad de hacer una historia urbana del ciclismo en la Ciudad de México a partir de la fotografía y una primer respuesta desde la dimensión espacio-temporal es que sí, ya que el arribo de la bicicleta y las variantes tecnológicas que le precedieron es posterior a la llegada a México de la fotografía, generándose un fuerte vínculo entre la fotografía y la bicicleta, artefactos nacidos al calor de las nuevas tecnologías decimonónicas y que lentamente lograron arraigarse en la cultura urbana de la Ciudad

de México, por lo que era probable que existieran imágenes que hayan recogido algún aspecto del ciclismo urbano mexicano; de ahí que un primer ejercicio consistió en ubicar en los acervos fotográficos aquellas imágenes que den cuenta de ello, lo que nos condujo de inmediato a hurgar en los diversos fondos documentales que resguarda la Fototeca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH) en donde se abrió un mundo de imágenes.

Una segunda pregunta estaba orientada a las posibilidades de hacer historia urbana con estas fotografías, y en este sentido Gerardo Martínez (2024) también se ha preguntado sobre lo qué pueden decirnos las fotografías sobre la ciudad, lo urbano y sobre sus características, considera que el acercamiento de la historia urbana a la fotografía, al menos en México, ha sido marginal, de tal manera que la historiografía interesada por el vínculo entre historia y fotografía ha puesto el ojo en otro lado (los fotógrafos, sus propósitos, la estética, los tipos sociales, los paisajes rurales, etc.), de tal manera que “resulta que las ciudades no han sido estudiadas directa y explícitamente, a pesar de que haya muchas referencias a ellas y no obstante el gran número [de fotografías] que existe” (Martínez, 2024, p. 236); de ahí que para él:

la fotografía no es un medio para saber *cómo era* una ciudad, pero sirve, como cualquier otra fuente, para *plantear preguntas sobre la historia de una ciudad*. Los edificios y las particularidades permiten documentar, pero mejor, pueden llegar a ser el punto de partida para la problematización, la interpretación, sobre todo si tenemos en cuenta que la ciudad no sólo tiene un componente físico, sino que es también *polis* y *civitas* (Martínez, 2024, p. 243).

De ser así, podemos decir, coincidiendo con Martínez, que las posibilidades que brinda la fotografía como una fuente documental más para la historia urbana son amplias al enriquecer el quehacer del historiador ya que las fotografías “activan la imaginación histórica, nos ponen en alerta sobre algún aspecto, algún proceso, nos informan” (Martínez, 2024, p. 253) y es en este sentido que este trabajo busca abonar en la construcción de una historia urbana con fotografía poniendo en el foco la imagen de la Ciudad de México a partir del ciclismo urbano.

Hacia una historia del ciclismo con fotografías

A pesar de la complejidad del fenómeno urbano, es posible discernir aspectos, procesos, expresiones urbanas particulares que contribuyen a su conformación, una de ellas son las múltiples transformaciones de su movilidad, en particular nos parece importante documentar la historia del ciclismo en tanto práctica cultural de desplazamiento, enfatizamos que optamos por reconstruir la historia del ciclismo y no de la bicicleta en la Ciudad de México, porque ello nos permite colocar en primer plano a los sujetos de dicha historia y no al medio de locomoción (aunque reconocemos que no es posible separar al ciclista de su vehículo) y destacar su relación con el territorio: la ciudad y los elementos físicos que la conforman, visualizar las formas de apropiarse y construir ciudad; es decir, centramos nuestra atención en los sujetos de la historia urbana, porque ¿qué son las ciudades sin su gente?

Para analizar la cultura visual moderna en México, John Mraz (2014) propone una periodización en cuatro grandes momentos que recogen la totalidad de la obra fotográfica y cinematográfica mexicana, misma que nos ha servido para contextualizar las fotografías del ciclismo urbano; así, las primeras imágenes captadas en México (1840-1910) con las arcaicas cámaras fotográficas capturaron principalmente las guerras de intervención, retratos, “tipos mexicanos” y el progreso

material del Porfiriato (Mraz, 2014; Martínez, 2024), el segundo periodo corresponde a la fotografía de la Revolución y la cultura (1910-1940) que capta diferentes aspectos de los enfrentamientos armados, sus protagonistas en la lucha por el poder, así como el México posrevolucionario y el nacionalismo, uno más destaca el “Cine y celebridades de la edad de oro” (1940 a 1968) y finalmente (1968 al 2014) reúne lo que considera las nuevas culturas visuales y la vieja batalla para representar el pasado y el presente.

Si bien la fotografía del ciclismo se encuentra presente en los cuatro periodos, nos interesamos por las imágenes producidas en el segundo y tercer periodo: 1910 y 1968 por ser en ellas donde es posible identificar una imagen de la ciudad con base en la presencia del ciclismo; para ello tuvimos que hacer una selección de las fotografías procedentes de los Fondos Casasola y Nacho López principalmente, aunque también incluimos alguna fotografía de los Hermanos Mayo, de tal manera que hemos acudido a la mirada de reconocidos fotógrafos y agencias fotográficas y que en gran medida inauguraron un nuevo género: el fotoperiodismo e incursionaron en el foto-reportaje al finalizar el periodo aquí revisado.

A partir de nuestras pesquisas en torno a la historia del ciclismo podemos reconocer algunos quiebres en trayectoria temporal de esta práctica de desplazamiento que definen cambios culturales significativos; de tal manera que podemos establecer un primer periodo que hemos de reconocer como *la prehistoria del ciclismo* en México y que va de 1849 cuando arriba el primer velocípedo, a 1888 cuando la importación de velocípedos queda ya formalmente registrada en el *Anuario Estadístico de la República Mexicana*; al parecer, la bicicleta y los prototipos que le antecedieron, fueron recibidos por la *burguesía porfiriana* dirían de manera genérica algunos historiadores, aunque sería más preciso hablar del vínculo entre comerciantes extranjeros radicados en México y excéntricos mexicanos adinerados que se interesaban por las novedades tecnológicas provenientes de ultramar, como las propias cámaras fotográficas que se distribuían en los almacenes de moda.

Un segundo momento va de 1889 a 1910, marcado por el incremento sostenido de las importaciones de velocípedos que hacia 1892 alcanzan un peso de más de 50 mil kilogramos, cifra muy por encima de los casi cuatro mil kilos reportados en 1888 (Ministerio de Fomento, 1894). Hacia 1898 la bicicleta ya era parte de los tradicionales paseos de la ciudad, las excursiones campiranas, las competencias deportivas y las festividades oficiales, con lo que se amplió su difusión en la ciudad llegando a conformar una primera expresión del ciclismo: la deportivo-recreativa, e incluso ya estaba reglamentado el uso de velocípedos en la Ciudad de México y otras ciudades. Este segundo momento en la conformación de la práctica ciclista se vio trastocada por la lenta pero novedosa presencia del automóvil (1895) (Jauregui, 2004), la introducción del tranvía eléctrico hacia el año 1900 (Leindenberger, 2011), así como por el propio proceso revolucionario que puso en jaque a la ciudad. Desde entonces, y posiblemente en convergencia con el cardenismo, la industrialización y la sustitución de importaciones, el ciclismo alcanzará su máximo esplendor y será adoptado mayoritariamente por la clase trabajadora arraigándose como una práctica cultural de desplazamiento de los sectores populares urbanos y rurales del país y en la Ciudad de México (1911-1968), incidiendo directamente en la construcción de la imagen de la ciudad.

Pero el vínculo entre la fotografía y el ciclismo también respondió a los patrones de la cultura visual de la época, de tal manera que las primeras fotografías son retratos que recogen la imagen que una persona quiere proyectar de sí mismo con el auxilio del fotógrafo que hace uso no

solamente de la cámara, sino de todo un set, una escenografía acorde a las exigencias o posibilidades del cliente, aunque ciertamente, estos son modelado por el experto en la imagen que sugiere algunas escenas como fondo, mobiliario, accesorios y posturas. En este nivel se encuentra el que posiblemente sea el registro fotográfico más antiguo que se tiene en México de un ciclista o mejor dicho de un velocipedista que, paradójicamente es un retrato de estudio, una tarjeta de visita en la que observamos en primer plano a un varón sentado en un extraño artefacto mecánico, un velocípedo de tres ruedas estacionado, detrás de él y como fondo una ambientación campirana, posiblemente una hacienda; él con un rostro serio ha girado levemente la cabeza para buscar el lente de la cámara, destaca la formalidad en el vestir, propia de los retratos de la época que no dejaban de intimidar en la segunda mitad del siglo XIX. *Hombre en velocípedo* (Figura 2) es el título con el que quedó registrado este positivo anónimo en la Fototeca Nacional, su datación guarda cierta ambigüedad dado que el INAH considera el año de creación de la toma hacia 1865, mientras que una dedicatoria escrita en el reverso de la fotografía refiere el año de 1885.



Figura 02: Hombre en velocípedo. Anónimo, ca 1865/1885.



Figura 03: Hombre con bicicleta. Casasola, 1898.

Hombre con bicicleta (Figura 3) es otro retrato de estudio en el que ya podemos claramente pensar en un ciclista urbano que posando de pie sostiene con una mano el manubrio de una bicicleta tal como las conocemos hoy en día, mientras reposa el otro brazo tranquilamente sobre el asiento, a la vieja usanza de los retratos en los que el personaje posaba junto a una pequeña mesa decorada con un candil, una vela o un florero. Ahora el ciclista se despreocupa del fotógrafo y pierde la mirada en algún punto distante como si aguardara pacientemente algo o alguien... Ambas imágenes son representativas de lo que he denominado, siguiendo a (Herlihy, 2004), como *la pre historia del ciclismo en México*, un momento en el que los ciclistas aún no se fotografiaban en exteriores (aunque ya estuvieran presentes en las calles empedradas de la ciudad y en los caminos de herradura circunvecinos), por lo que no podemos aún hablar de un impacto en la imagen de la ciudad.

Es a partir del año de 1889 que ya se pueden localizar en el archivo de la Fototeca Nacional del INAH algunas fotografías de ciclistas circulando por las calles de la Ciudad de México. En el

Fondo Casasola fue posible localizar la imagen registrada bajo el título de *Hombres abordo de carruajes y bicicletas, transitan por una calle* (Figura 4), es una imagen emblemática que da cuenta del momento de introducción de la bicicleta a un contexto urbano definido por una movilidad basada en vehículos de tracción animal, en ella se observan carruajes jalados por caballos que comparten con un grupo de ciclistas de sombrero y gorra, una amplia vía dotada de alumbrado público, posiblemente estemos frente a un típico paseo dominical por alguno de los famosos bulevares de fin de siglo, las fachadas de las residencias y de las modestas viviendas que se observan detrás de ellos nos sugieren que estamos frente a un área urbana en consolidación. Otros registros de la misma imagen, que al parecer fue recortada, dan cuenta de *Un desfile en el Paseo de la Reforma* en los años 1900 y 1905 (es posible).



Figura 04: Hombres abordo de carruajes y bicicletas, transitan por una calle. Casasola ca 1898.

A diferencia de otras imágenes grupales, en ésta los ciclistas fueron sorprendidos por el lente atribuido a alguno de los hermanos Casasola, aunque a decir de Mraz (2014) Agustín Víctor Casasola quien incursionó y fue pionero del fotoperiodismo, empezó a publicar sus imágenes en 1901. En esta imagen, la ciudad, sus calles y edificios son habitados externamente por personas en movimiento con lo que se rompe con la imagen limpia e inerte de las fotografías oficiales.

En *Hombre abordo de una bicicleta* (Figura 5) es posible ver este artefacto ha cobrado relevancia, aunque sigue siendo un objeto novedoso digno de mostrarse en los principales eventos públicos como el desfile conmemorativo de la Independencia de México, por ejemplo, y que se realizó en su centenario por el ya cansado Porfirio Díaz en 1910. Un singular *Penny-farthing* de 1864 es exhibida por un elegante jinete de sombrero de copa y claveles en la solapa de su saco, tras de él la multitud observa otras expresiones típicas de los desfiles oficiales como los carros alegóricos, los danzantes y los trajes regionales, típicos del folclore; más de fondo yace la Catedral Metropolitana que enmarca por el norte al primer cuadro de la Ciudad de México: el Zócalo. Esta imagen desdibuja momentáneamente a los caballos y mulas para colocar en su lugar una moderna máquina de auto desplazamiento.¹

¹ Esta fotografía es una ampliación de *Hombre transitando por el zócalo, en una bicicleta* fechada en ca 1935 y en la que es posible observar la fachada de la Catedral un poco más completa, así como a un mayor número de espectadores frente a Palacio Nacional.



Figura 05: Hombre abordo de una bicicleta. Casasola ca 1910.

Una fotografía de 1934 nos vuelve a mostrar en todo su esplendor este hito urbano de la Ciudad de México, en la composición de la imagen se procuró incluir en su totalidad el templo católico imponiendo su centralidad en la ciudad; sin embargo, la fachada del inmueble ha sido trastocada por una multitud de ciclistas que frente al Palacio Nacional se concentran posiblemente para exigir el cumplimiento de alguna demanda laboral o esperar la respuesta de un funcionario de gobierno, sin que llegue a ser una gran concentración; lo que si es evidente, es que los asistentes vieron con buenos ojos la intención de retenerlos en una imagen fotográfica, de ahí que en cierta medida posen para el fotógrafo y levanten sus sombreros para atraer la atención.



Figura 06: Sin título. Casasola, 1934.

Un par de imágenes más nos dan cuenta de la importancia de las grandes edificaciones en la construcción de la imagen intervenida de la ciudad, en ellas es clara la intención de ser retratados frente a una edificación emblemática ya sea a nivel nacional o local, tal es el caso del imponente e inconfundible Palacio de las Bellas Artes en pleno centro de la ciudad y del edificio de la Lotería Nacional inaugurado en 1946 y que se consideró por algún tiempo el primer rascacielos de la ciudad. Ambas edificaciones se localizan en los extremos oriente y poniente de la Alameda Central, aquella gran plaza pública que plasmara Diego Rivera en su afamado mural *Sueño de una tarde dominical en la Alameda Central* de 1947 en el que convergen múltiples personajes de la historia nacional de México. En estas fotos los ciclistas posan orgullosa y ordenadamente, posiblemente se trate de trabajadores de ambas instituciones o participantes en alguna competencia ciclista (pareciera que en el pecho llevan un distintivo similar a los números de los corredores), o las cosas; lo que si es cierto, es que estos personajes con su presencia intervinieron la imagen convencional que se tenía de estos edificios, rompiendo con los encuadres limpios y fantasmales de la fotografía de arquitectura monumental, como la desarrollada por Guillermo Kahlo que se especializó en mostrarnos esa dimensión identitaria de los inmuebles, de la que hablaba Lynch. Pero para estos ciclistas pasar nuevamente frente a estos emblemáticos edificios no será posible sin evocar aquel momento detenido en las fotografías de las Figuras 7 y 8.



Figura 07: Sin título. Fuente: Casasola, 1936.



Figura 08: Sin título. Fuente: Casasola, 1942.

Pero más allá de los retratos de grupo en las calles de la Ciudad de México, el ciclismo fue capturado por la fotografía callejera de reporteros gráficos que recorrían la ciudad en busca de “La Nota”, sus lentes frecuentemente se topaban con la presencia de trabajadores circulando en sus bicicletas repartiendo periódicos, pan, leche, acudiendo o regresando de las fábricas, una imagen tan recurrente que las bicicletas de trabajo caracterizadas por su resistencia fueron identificadas como “bicicleta de panadero”. Precisamente uno de ellos fue capturado en 1955 al transitar por las calles céntricas de la ciudad (Figura 9), el registro quedó en el Fondo Casasola bajo el título descriptivo de *Panadero en bicicleta pasa por una calle*. Por mucho tiempo los ciclistas impondrán su presencia en la ciudad y definirán sutilmente *la imagen de la ciudad*.



Figura 09: Panadero en bicicleta pasa por una calle. Casasola, 1955

Finalmente, el ciclismo urbano encontró un gran exponente en la figura de Nacho López (1923-1986), fotoperiodista que incursionó en el foto ensayo hacia 1950 destacando rápidamente en los medios impresos de la capital; nuevamente John Mraz (1999) es quien ha estudiado la obra del fotógrafo y ha enfatizado precisamente las virtudes de sus famosos fotoensayos: “Noche de muertos”, “Ante el umbral”, “Prisión de sueños” y muchos otros más, entre los que destacamos dos sobre el Distrito Federal: “un día cualquiera en la vida de la ciudad” (1958) y “Las mil caras de la ciudad” (ca 1958) que evidentemente son materia que puede alimentar cualquier estudio de vida cotidiana e historia urbana. Sobre este tipo de producción fotográfica el historiador nos plantea:

Distinguir entre un reportaje y un ensayo es fundamental para diferenciar al fotorreportero del fotoensayista. Me parece que un reportaje necesariamente significa el hecho de cubrir un evento que es noticia o, por lo menos un acontecimiento “en vivo”. [...] Así, en términos generales, podríamos decir que un reportaje tiene su origen en el mundo, en la realidad. Un ensayo, al contrario, tiende a nacer en la mente del fotógrafo, quien intenta explorar

alguna idea formulada previamente al acto fotográfico. (Mraz, 1999, p. 19 y 20).

Es en este juego entre la idea fotográfica preconcebida y el hallazgo callejero que Nacho López produjo las seis fotografías que hemos incluido y tratado simplemente como una serie fotográfica ante la ausencia, por el momento, de mayor información sobre si fueron publicadas en alguno de sus fotoensayos. El INAH reporta que son parte del Reportaje 149 de 1957, de igual manera la falta de información sobre estas fotografías nos impide definir con claridad el orden en que fueron tomadas, sin embargo, hemos ensayado una secuencia con estas seis imágenes de un panadero que circula con su bicicleta por la avenida Juárez, a un costado de la Alameda. Acudiendo nuevamente a un análisis iconográfico como el propuesto por Boris Kossoy (2001) planteamos una interpretación del suceso registrado en una importante avenida del hoy Centro Histórico de la Ciudad de México.

A nuestro parecer el fotógrafo logró retratar a un panadero que circulaba con cuatro canastos de pan, dos en la cabeza y dos más en la canastilla trasera de la bicicleta, el ciclista detenido en un cruce vial (Figura 10) fue sorprendido por López quien decidió seguirlo en su trayecto por la avenida Juárez lo que dio pie a esta serie en la que el personaje en cuestión fue fotografiado de espaldas. La singularidad del suceso tan cotidiano propició la persecución hacia la calzada del Niño Perdido (hoy Lázaro Cárdenas) en donde se localiza la torre de la empresa Seguros Latinoamericana (Torre Latinoamericana), como lo confirma el título asignado a esta segunda toma (Figura 11). La imagen de la ciudad capturada por Nacho López nos permite observar diversos elementos urbanos entre los que destacan las edificaciones contiguas a la avenida Juárez y al frente en su desembocadura en Niño Perdido; sin hacerse presente en la fotografía, la Alameda Central y el Palacio de Bellas Artes están ahí, en el costado norte de la senda que nos conduce a la parte más antigua de aquella ciudad fundada por los españoles. Completando la imagen se observan automóviles, palmeras, anuncios espectaculares, luminarias, un semáforo y un cajón de policía de tránsito que nos ha permitido en gran medida hacer esta imaginaria reconstrucción de los hechos.

El policía, el cajón y su sombrilla se observan a cierta distancia del panadero en la Figura, mientras que en la 12 y 13 prácticamente se encuentran juntos, aunque en la Figura 12 el ciclista se ha detenido bajando la pierna izquierda para sostenerse mientras dura el alto que le ha marcado el agente de tránsito, para retomar su marcha, como es posible ver en la fotografía de la Figura 13 en la que uno de los dos vehículos contiguos al ciclista ya ha pasado el cruce. La escala de los elementos que componen la imagen nos permite considerar que el fotógrafo también ha avanzado tratando de alcanzar al panadero quien vuelve a alejarse. Para las tomas 14 y 15 el panadero ha llegado a la esquina de Juárez y Niño Perdido, el semáforo indica que él y los automóviles deben detenerse, nuevamente su pierna izquierda se vuelve el sostén de su cuerpo, de la bicicleta y de su carga como podemos observar en la Figura 14, mientras que en la 15 al parecer ha retomado su marcha y Nacho López prácticamente lo ha alcanzado.



Figura 10: Panadero en bicicleta con canasta en la cabeza. Nacho López, 1957



Figura 11: Avenida Juárez y torre Latinoamericana en la cd. de México. Nacho López, 1957.



Figura 12: Panadero en bicicleta con canastas en la cabeza. Nacho López, 1957.



Figura 13: Panadero ambulante en bicicleta por una calle. Nacho López, 1957.



Figura 14: Panadero con canastas en bicicleta por una calle de la ciudad. Nacho López, 1957.



Figura 15: Panadero ambulante en una avenida. Nacho López, 1950-1955.

El recorrido físico realizado por este panadero ciclista y por el propio fotógrafo a lo largo de esta senda permite construir una imagen nítida de la circulación por el centro de la ciudad, en la que la Torre Latinoamericana se erige en un hito claramente discernible y el cruce de estas dos importantes arterias en un nodo fundamental hasta la fecha. La conjunción de estos componentes de la imagen de la ciudad nos permite reconstruir el pasado de la movilidad ciclista, una que se mantiene en la memoria de los habitantes más viejos de ésta.

Finalmente, no podemos dejar de visualizar otra estampa que se ha eternizado en el imaginario de los ciclistas urbanos: los accidentes y que varios fotógrafos han capturado con sus lentes, en particular destacamos una imagen de mediados del siglo XX que es atribuida a los Hermanos Mayo en la que la bicicleta de un repartidor de lecha yace tirada en la calle y las botellas de cristal que contenían el líquido, quebradas y la leche desparramada en el suelo. La fuerza visual de la imagen nos impone pensar en la suerte que corren los ciclistas al circular en una ciudad en la que los vehículos de motor poco a poco fueron adueñándose del espacio público como se aprecia al fondo de la imagen en donde se localizan pesados automóviles estacionados uno tras otro. La universalidad de esta fotografía no puede si no transmitir la imagen de una ciudad que no ha sabido proteger esta práctica cultural de desplazamiento arraigada entre los trabajadores.



Figura 16: Accidente. Atribuida a los Hermanos Mayo, 1950-1960.

A manera de cierre

Como hemos visto, la fotografía urbana puede constituirse en una fuente de información que puede contribuir directamente a la historia urbana, la riqueza de contenido permite indagar sobre diversos aspectos de las ciudades a partir del siglo XIX, cuando la fotografía se desarrolla en América Latina y en particular en México. La amplia producción fotográfica generada desde entonces posibilita conocer entre otros aspectos, la imagen que las ciudades tenían en algún momento dado. Si consideramos las imágenes de los elementos urbanos en movimiento es posible establecer una nueva lectura de la ciudad, de su imagen, una mucho más dinámica y posiblemente más acercada a la realidad vivida en su momento, de tal manera que el vínculo abre el ciclismo y la fotografía permite reconocer una ciudad disfrutable pero también conflictiva en la que la lucha

por el espacio público se hacía latente en el día a día a través de las sendas y en relación con los hitos urbanos.

Referencias

- CULLEN, Gordon. **El paisaje urbano**: tratado de estética urbanística. Barcelona: Blume, 1974.
- HERLIHY, David V. **Bicycle**: the history, New Haven: Yale University Press, 2004.
- JÁUREGUI, Luis. **Los transportes, siglos XVI al XX**. Ciudad de México: Universidad Nacional Autónoma de México y Editorial Océano, 2004.
- KOSSOY, Boris. **Fotografía e historia**. Buenos Aires: la marca editora, 2001.
- LEINDENBERGER, G. **La historia viaja en tranvía**. El transporte público y la cultura política en la Ciudad de México. Ciudad de México: Universidad Autónoma Metropolitana, 2011.
- LEPETIT, Bernard. **Las ciudades en la Francia moderna**. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 1996.
- LYNCH, Kevin. **La imagen de la ciudad**. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.
- MARTÍNEZ, Gerardo. Hacer historia urbana con fotografías. Trayectorias de estudio de las imágenes y formas de investigación sobre ciudades mexicanas. *In*: MARTÍNEZ, Gerardo y Eulalia Ribera (edición y presentación). **La historiografía urbana y la historia de las ciudades mexicanas**. Ciudad de México: Instituto de Investigaciones Dr. José María Luis Mora, 2024. pp. 223-259.
- MARZAL, Javier. **Cómo se lee una fotografía**: interpretaciones de la mirada. Madrid: Cátedra, 2022.
- MRAZ, John. **México y sus imágenes**. Ciudad de México: Artes de México, CONACULTA, 2014.
- MRAZ, John. **Nacho López y el fotoperiodismo mexicano en los años cincuenta**. Ciudad de México: CONACULTA, INAH, 1999.

Archivos consultados

Fototeca Nacional del Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.