



# **Autobiografías ciclistas. Aproximaciones a un género sobre pedales**

## **Cycling Autobiographies. Exploring a Genre on Two Wheels**

**Lucila Navarrete Turrent** \*\*

\* Procedencia del artículo: El artículo forma parte de una investigación mayor sobre la presencia de la bicicleta en la escritura, así como del proyecto “Pedaléale. Letras en bicicleta”, curso-taller que la autora imparte para la Universidad Nacional Autónoma de México desde el año 2023

\*\* Doctora en Estudios Latinoamericanos  
Universidad Autónoma de Coahuila. Coahuila, México.  
[lucilanavarrete@gmail.com](mailto:lucilanavarrete@gmail.com)

**Recibido:** 23 de abril de 2026  
**Aprobado:** 25 de junio de 2026

### Artículo de reflexión

¿Cómo citar este artículo en MLA? - *How to quote this article in MLA?*:

Navarrete Turrent, Lucila.  
“Autobiografías ciclistas. Aproximaciones a un género sobre pedales”. *Poligramas*, 62 (2026): e.20415976. Web.  
Fecha de acceso (día, mes en mayúscula y abreviado, y año).  
<https://doi.org/10.25100/poligramas.v0i62.15976>

### **Resumen**

Este artículo constituye una aproximación a las literaturas donde la bicicleta está en el centro de un tipo de relato en el que coinciden autor, narrador y personaje ciclistas. El objetivo principal consiste en sistematizar y comentar las autobiografías ciclistas, así como algunas pinceladas autobiográficas que se han publicado en español o han sido traducidas a esta lengua. El estudio representa un estado de la cuestión sobre un conjunto de obras que no han sido estudiadas en el marco de lo que la bicicleta simboliza culturalmente y representa desde un horizonte literario. Conformado por cinco autobiografías y cinco pinceladas autobiográficas, el recorrido ofrece a las y los aficionados a la bicicleta una guía de lectura que tiene como común denominador un género que explora la conformación de la identidad moderna mediada por la escritura y la bicicleta.

**Palabras clave:** autobiografía; bicicleta; ciclista; identidad; literatura.

### **Abstract**

This study offers an approach to literary autobiographies in which the bicycle occupies a central role. I analyze cycling autobiographies, as well as a selection of autobiographical writings within other literary genres (like essays or chronicles) that have been published in Spanish or translated into this language. The article constitutes a state-of-the-field review of works that have not yet been examined by means of what the bicycle signifies in terms of culture and literature. My survey offers ten literary works: five autobiographies and five autobiographical glimpses, to provide cycling enthusiasts with a reading guide unified by a genre that explores the formation of modern identity as mediated by both writing and the bicycle.

**Keywords:** autobiography; bicycle; cyclist; identity; literature.



A Javier Sigüenza, mi *alley cat*

*Poco a poco, una pieza tras otra,  
aprendí la ubicación de cada tornillo y muelle,  
de cada radio y neumático, de cada barra  
y cojines de los que se componía Gladys.  
(...) A decir verdad, hallé toda una filosofía de la vida  
en el cortejo y conquista de mi bicicleta.*

Frances E. Willard

### **Érase una vez una bicicleta escrita**

Múltiples son los trayectos que la bicicleta ha legado a la escritura y, en particular, a la literatura universal. Uno de los primeros registros en letra sobre este invento de principios del siglo XIX es una carta que el poeta John Keats escribió desde Londres a su hermana Georgette y a su cuñado, fechada en marzo de 1819. En ella expresaba con azoro la popularidad de una “máquina llamada velocípedo”, que consistía en un “carruaje con ruedas para montar sentado a horcajadas, empujado por las puntas de los pies” y podía ir “a siete millas por hora” (233),<sup>1</sup> esto es, a la velocidad de un caballo. Habían transcurrido dos años desde que el alemán Karl Friedrich Drais von Sauerbronn creó, en la ciudad de Mannheim, el prototipo de la *Laufmaschine* o máquina de correr, que consistía en dos ruedas giratorias alineadas por un marco de madera, un asiento en medio y una barra en frente para posar los brazos. En 1818 la máquina fue patentada y se llevó a Francia, Inglaterra y Estados Unidos, donde se diseñaron versiones similares, como la *hobbyhorse* de Dennis Johnson, para el caso inglés. Lo que Keats atestiguaba era una *pedestrian curricule*, que ya contaba con una versión para damas y otra para carteros (Bijker 24).

En la *Gaceta del Gobierno de México* del 18 de agosto de 1818 se consigna en una noticia proveniente de París del 13 de abril, que “el otro día se ensayó en el jardín de Luxemburgo el velocípedo del señor Drais”. Y aunque se consideraba que la “máquina nunca será de utilidad verdadera” (Tomo IX, Núm. 1306 – 855), en Europa se siguieron diseñando otros modelos y empezó a ser vista en las grandes metrópolis decimonónicas. Para 1869, diarios como *El Monitor*

<sup>1</sup> La traducción es mía. En el original dice: “It is a wheel carriage to ride cock-horse upon, sitting astride and pushing it along with the toes, a rudder wheel in hand—they will go seven miles an hour” (233).

y *El Constitucional* en México, dejaban registro de estos artefactos (Zapata 12-13), aunque nada bien ponderados por los redactores debido a los accidentes que suscitaban los modelos provenientes de Estados Unidos, en aquel entonces los llamados *boneshaker*, que contaban con pedales en la rueda delantera, pero no eran seguros para sus jinetes.

En 1884 se diseñó el modelo de la bicicleta “segura” o *Rover*, del inglés John Kemp Starley (Bijker 70), cuyo avance consistió en el cuadro de diamante –vigente hasta el día de hoy–, lo que garantizaba la estabilidad del velocista y el impulso con pedales a través de un mecanismo de transmisión trasera de cadena –aporte que había hecho H. J. Lawson en 1879 para el modelo que llamó “Bicyclette”. Para 1888 se añadieron neumáticos de aire, atribuidos a John Boyd Dunlop, quien dio con este particular descubrimiento a raíz de haber modificado el triciclo de su hijo para evitarle vibraciones cuando lo montase (Rosen 17-18).

Desde entonces, comenzó la era de fabricación masiva. Compañías como la Raleigh en Inglaterra, la Schwinn en Estados Unidos y la Bianchi en Italia se fundaron entre 1888 y 1895 (Baroni 43). Estas primeras marcas empezaron a vender máquinas más asequibles que otras versiones anteriores –como las costosas *penny-farthings* de los años 1860 y 1870–, por lo que la bicicleta dejó de asociarse a las élites burguesas y cobró popularidad entre las clases medias y trabajadoras. Mientras que el caballo y el carruaje representaban los “derechos consagrados” de una élite que estaba siendo desplazada en el espacio público, “la bicicleta era anárquica e insurgente, un agente del caos y el cambio” (Rosen 92). En particular, para las mujeres representó la posibilidad de transformar sus circunstancias, quienes solían estar atadas a los designios de sus maridos y a leyes que casi no les otorgaban derechos. No en vano los movimientos sufragistas de mujeres fueron acompañados de bicicletas, símbolo de emancipación que les prometía autonomía, así como un mundo por explorar y conocer, contrario a la vida privada que las confinaba (Ross 32-33).

Por su practicidad y bajo costo, por lo que suponía ya no depender del tren, el carruaje o de largas caminatas, el velocípedo fue un engrane idóneo entre el individuo moderno –sujeto al trabajo y el salario– y las posibilidades imaginativas que despertaban el deseo de emprender la marcha errante en busca caminos pletóricos de encuentros y heroicidades a pequeña escala. Potenció formas sutiles de desobediencia o abiertamente rebeldes que respondían a la necesidad de escapar de la sedentarización impuesta por la vida citadina, las nuevas formas de control social y reglamentación de la circulación en sociedades en proceso de modernización (Maffesoli 20-24). Pienso, con el sociólogo Michel Maffesoli, que “el impulso de la vida errante es uno de los polos esenciales de toda estructura social” (32). El vagabundeo es esa forma de “rebelión contra la definición de funciones, contra la división del trabajo, contra una

especialización exacerbada que convierte a todo el mundo en un simple engrane de esa máquina industriosa que es la sociedad” (33).

En este marco, la bicicleta representaba una fractura para un estado de cosas en el que el cuerpo constituía un instrumento clave para la reproducción del sistema capitalista en su fase de consolidación y administrado por sus instituciones, como el trabajo, la escuela, los hospitales, los juzgados. El cuerpo se convertía en fuerza de trabajo o, en el caso de las mujeres, de reproducción. Pero a diferencia de las máquinas de la fábrica, que sobrepasan y someten al individuo, la bicicleta prometía experiencias de libertad: el acoplamiento humano-máquina desanudaba las amarras del tiempo y el espacio que sólo parecía pertenecerle a la gran máquina capitalista.<sup>2</sup>

Las experiencias ciclistas y, particularmente, la literatura en la que aparece el velocípedo como aliada para la experimentación y exploración personales comenzaron a proliferar hacia fines del siglo XIX. En particular, surgieron escrituras de cuño autobiográfico que se caracterizaron por la presencia de un “yo” que se descubre a sí mismo en el proceso de adquisición de autonomía; un “yo” que afianza la identidad en relación con la bicicleta.

Si en el caso de la ficción, novelas como *The Wheels of Chance* (1896) de H. G. Wells y *Three Men on the Bummel* (1900) de Jerome K. Jerome, se publicaron en 1896 y 1900, respectivamente, otros registros no ficcionales, como el manual de ciclismo –cuya obra más representativa que ha llegado hasta nuestros días es *Lady Cycling: What to Wear and How to Ride* de F. J. Erskine, publicada en 1897 y traducida al español en el año 2014– y los relatos autobiográficos, como el de Frances E. Willard, *A Wheel within a wheel. How I learned to ride the bicycle*, publicado en 1895 y traducido al español en el 2024, deslizan la pregunta por el papel protagónico de la bicicleta en las llamadas “literaturas del yo”: esas vinculadas a la expresión subjetiva y a la identificación entre autor, narrador y personaje, cuya cualidad reside, por un lado, en la autenticidad del discurso que se pacta con el lector en un acto confesional, y por otro, en la carga de referencialidad que le otorga al discurso intenciones de verdad, sin que por ello se reduzca a una mera descripción de hechos.

En lo que sigue, me interesa recuperar y sistematizar aquellas autobiografías y escrituras ciclistas en clave autobiográfica que se han publicado en español o han logrado su traducción a esta lengua. Aunque el universo literario es vasto, sobre todo en años recientes que los *fanzines*

---

<sup>2</sup> David Le Breton señala, a propósito de Foucault, que a partir de los siglos XVII y XVIII “se agrega una racionalización del cuerpo y de sus actitudes, una analítica social de su funcionamiento que inscribe la relación natural del hombre y el cuerpo en una dualidad que Marx, con la imagen de Agripa del hombre reducido a uno solo de sus miembros, utilizará con fuerza” (79).

y los medios digitales, particularmente los *blogs*, han hecho posible la proliferación de escrituras que consignan las experiencias ciclistas, enfocaré este artículo en publicaciones con sello editorial que desde el siglo XIX comenzaron a aparecer y se han seguido cultivando hasta nuestros días. La elección del corpus obedece a dos criterios. En el caso de las “autobiografías ciclistas”, las cinco obras que recupero proponen la representación literaria de un sujeto que coincide con el autor y el narrador, cuyo operativo estético consiste en reunir hechos y experiencias dispersos para darles sentido y acabamiento formal, así como construir una identidad personal (Gusdorf 12). En el caso de las cinco “pinceladas autobiográficas”, propongo leer lo autobiográfico al interior de otros géneros, como la crónica o el ensayo. Ofrezco, así, un estado de la cuestión, un recorrido descriptivo con la finalidad de que las y los aficionados a la bicicleta y la literatura dispongan de una guía de lectura.

## La bicicleta en el género autobiográfico

La autobiografía, según plantea Georges Gusdorf, ostenta un valor artístico y se configura a partir del recogimiento de las experiencias de una vida, del hecho de dar “testimonio de una verdad”, dar “imágenes de sí y del mundo” (16). La autobiografía “reactualiza lo que del pasado conserva sentido y valor hoy en día; afirma una tradición personal, la cual funda una fidelidad a un tiempo antigua y nueva” (16). No supone una imagen acabada de una vida porque “el ser humano se hace continuo; memorias y recuerdos aspiran a una esencia más allá de la existencia y, al ponerla de manifiesto, contribuyen a su creación” (17). Así, Gusdorf sostiene que la autobiografía es “una toma de conciencia de la originalidad de cada vida personal” (10), un reconocimiento de la relevancia de “mi existencia” para el mundo, es decir, una forma de dar testimonio “de lo que he creído o lo que he querido” (12). La cualidad estética reside en la elección de una determinada forma que concede mayor sentido a ciertos acontecimientos por encima de otros y el despliegue de un horizonte valorativo donde se desenvuelve el personaje resultante de la autoobjetivación autoral.

Resulta complejo asir un género que se nutre de las memorias, las confesiones y los diarios. Es un discurso indócil, cuya matriz obedece a un contexto histórico en el que surgen las nociones de “sujeto, yo y autor como soberanías independientes” (Sprinker 120). Las *Confesiones* de Rousseau y la *Autobiografía* de Giambattista Vico son los antecedentes que inauguran el género, aunque la obra de San Agustín ya había desplegado una forma de autoconciencia que involucraba introspección y memoria. Además, es dable señalar que si la

autobiografía se consolidó entre los siglos XVIII y XIX, y si la *laufmaschine* de Drais se inventó en 1817 y su primer gran auge, en términos de experiencia y escritura, se localiza en el periodo finisecular, entonces resulta factible situar al sujeto moderno y las escrituras autobiográficas ciclistas en este cruce: el individuo podía consagrar la promesa de su autonomía, nada menos que gracias a una bicicleta. Relatar una vida que se identifica a partir de este artefacto es, asimismo, un ejercicio de autoconciencia propiamente moderno.

En el caso de las mujeres este hecho fue de mayor relevancia, pues si ellas habían quedado al margen de la lucha por las garantías individuales durante los movimientos revolucionarios que dieron fin al absolutismo (Guzmán 27-30), la era de la bicicleta catalizaría sus demandas, sobre todo en lo inmediato, por conceder independencia física y temporal: ir a donde se desea y a la hora que se desea, tan sólo con pedalear. De ahí la frase célebre de la activista social Susan B. Anthony: “la bicicleta ha hecho más por emancipar a las mujeres que cualquier otra cosa en el mundo” (AA.VV. 113). Desde fines del siglo XIX a las sufragistas en Estados Unidos e Inglaterra se les solía ver en bicicleta, pues esta resultaba útil para repartir propaganda en lugares remotos o escapar con rapidez de las redadas (Ross 113-124).

### **Frances E. Willard: la voluntariosa**

Una de las primeras autobiografías ciclistas publicadas a fines del siglo XIX fue *A Wheel within a Wheel. How I Learned to Ride the Bicycle* (1895), traducida al español en el 2024 por Felipe Reyes para la editorial chilena Alquimia.<sup>3</sup> La autora, Frances E. Willard, fue una educadora estadounidense y sufragista de formación religiosa metodista que luchó por los derechos de las mujeres. Tras una larga vida pública en la que destacó por haber promovido la abstinencia al alcohol para disminuir la violencia doméstica y presidido la Unión de Mujeres Cristianas por la Templanza (*Women’s Christian Temperance Union*), Willard aprendió a andar en bicicleta a los 53 años, poco después de la muerte de su madre y en los albores de su retiro.

La educadora ya contaba con una extensa autobiografía publicada en 1889: *Glimpses of Fifty Years: the Autobiography of an American Woman*, por lo que era una destacada exponente del

---

<sup>3</sup> Llama la atención que el libro logró su traducción a nuestra lengua 129 años después. Por decirlo con palabras de Walter Benjamin, la relevancia de la obra reside en que su traducción ha permitido su sobrevivencia, a pesar de que en su tiempo no haya encontrado a sus traductores (78-79). La recuperación de *Una rueda dentro de otra rueda* en el español dota de significado especialmente relevante en términos de género y de las luchas por la emancipación femenina.

género. En ella recoge con “absoluta fidelidad” las “siete personas” (refiriéndose a sí misma) que la convirtieron en la personalidad que llegó a ser (XI): un relato donde la escritura es el principio ordenador de una vida autoobjetivada, no en su totalidad, sino a partir de ciertos hitos de carácter reformista y determinados propósitos en favor de la mujer. Aquí el “yo” se justifica en la medida que se diferencia intelectual, pública y políticamente de otras vidas y biografías. Willard es, sobre todo, una mujer intelectual, sufragista, educadora y una figura pública.

Esta publicación previa es relevante porque el breve texto *A Wheel within a Wheel*, invita a sus lectores a adentrarse en cómo en el ocaso de la vida se le presentó la oportunidad de descubrirse a sí misma como ciclista. Podríamos leerlo como un apéndice de *Glimpses of Fifty Years...*, toda vez que es una suerte de “octava” Frances que le posibilita afianzar los demás propósitos de vida mediados por el velocípedo.

El título, un guiño al libro bíblico de Ezequiel, evoca la profecía en la que una especie de ojo destellante –una rueda dentro de otra–, es capaz de estar alerta y percibirlo todo: se trata de la omnipresencia de Dios. La autora articula un sistema de creencias, tanto religiosas como políticas, para justificar las formas de dignificación y redención que la bicicleta provee a diferencia de otras vías que conducen a la perdición, como el alcohol o las casas de citas. Así lo refrenda en esta declaración de principios: “como reformadora de la templanza siempre he sentido atracción por la bicicleta porque es un vehículo de placeres inofensivos y porque la técnica requerida para dominarla obliga a mantener la mente despejada y las manos firmes” (13).<sup>4</sup> El dominio de la razón y el cuerpo convergen en un insistente juego de palabras entre rueda –*wheel*– y voluntad –*will*.

Destaca, asimismo, la admiración que la educadora siente por las mujeres ciclistas, como Miss Bertha von Hillern, una artista de origen alemán que se empeñó en exhibir su técnica ciclista y por ello fue considerada un monstruo (13). Así como por quien la inició: la señorita Luther, “una joven maestra de ideas renovadas (...), que vino varias veces con sus dos ruedas para darme clases” (19); un proceso que continuó con la ayuda de “tres jóvenes ingleses, todos ellos ciclistas expertos, que sostenían la máquina mientras yo trataba de subirme tímidamente al asiento” (21).

Por otro lado, la autora convierte a su bicicleta en un personaje que debe aprender a tratar y conocer. Así lo consigna esta cita:

<sup>4</sup> La traducción es mía de la versión original en inglés. Debido a que la edición en español de la editorial chilena Alquimia es difícil de conseguir en México, citaré de la primera edición digitalizada por Internet Archive.

Poco a poco fue reconfortante lograr un nivel de dominio sobre Gladys, pero nada era más evidente que el hecho de que aún no nos conocíamos a profundidad –no habíamos estado juntas un verano ni un invierno. Yo no había identificado del todo sus caprichos. [...D]ado que fue un obsequio de Lady Henry Somerset [...] la llamé *Gladys*, habida cuenta del espíritu alegre de la donante, del emocionante movimiento de la máquina y el placentero efecto de su uso en mi salud y mi disposición. (52-53)

Como en una relación de amistad, la autora reconoce que Gladys ha potenciado rasgos de su personalidad, como la obstinación. Y, al mismo tiempo, la propia Gladys ostenta un carácter, lo que le demanda a Willard ser paciente. Esta construcción semántica relativa al vínculo que se construye con el paso del tiempo, reluce uno de los elementos más persistentes en las autobiografías ciclistas: la complicidad entre el “yo” y su bicicleta. Así, uno de los aspectos más relevantes de esta autobiografía se cifra en la metáfora que Willard utiliza de la bicicleta para explicar la vida, en específico para reflexionar cómo su conquista semeja la perseverancia que se cultiva a lo largo de la vida, mientras que el miedo a no poder conseguir el equilibrio o a sufrir una caída serían consecuencia de una falta de autoconfianza o de determinación.

Aquello que me causaba fracasos durante mi aprendizaje con la bicicleta, también había ocasionado fracasos en la vida: un cierto temor al juicio ajeno; una comprensión demasiado vívida de las incertidumbres de todo lo relacionado con mi persona; una duda latente. No obstante, y esto es lo que me salvó, del mismo modo se equiparó y fue superado por mi determinación de no dejarme derrotar. (22)

La cita compendia las intenciones del texto y, en adelante, la autora construye una semántica que asocia el acto de montar con nociones como energía, destreza corporal, determinación mental y modelación del carácter. “Encontré toda una filosofía de vida en el galanteo y conquista de mi bicicleta” (25), dice Willard, quien concluye que “la voluntad [*will*] es la rueda [*wheel*] de la mente” (26).

*Una rueda dentro de otra rueda* es, en suma, una lectura integral de lo humano desde el lugar de enunciación de una mujer a la que se le presenta la bicicleta y el desafío de adquirir una individualidad plena a partir de ella, en proporción equivalente a como la educadora lo había vivido previamente al dedicarse a la promoción del sufragio y la formación femeninas como luchadora reformista. De modo que el mito moderno de la autonomía individual se desplaza aquí hacia una concepción, si se quiere, maquínica del “yo”. En el acoplamiento humano-máquina es posible experimentar la autarquía personal. Pero no se trata de una máquina

cualequiera: como su jinete, toda bicicleta tiene una personalidad que amerita cautivarse, y “aquella que triunfa al obtener la maestría de andar sobre Gladys dominará su vida” (28).

## Miguel Delibes: un legado generacional

Las experiencias de vida constituyen la matriz más relevante de la obra del escritor Miguel Delibes (1920-2010), uno de los exponentes más representativos del género autobiográfico en España (Romera 1-3).<sup>5</sup> Como señala José Romera Castilla, en dos de sus últimas obras cultiva especialmente la autobiografía: *Mi vida al aire libre. Memorias deportivas de un hombre sedentario* (1989) y *Pegar la hebra* (1990) (3), aunque Delibes ya había publicado en 1988 una parte de aquella en una edición infantil con el rótulo de *Mi querida bicicleta*, ilustrado por Luis de Horna. A la fecha, esta misma edición circula libremente en una versión digital ampliamente leída por los aficionados al velocípedo.

En *Mi querida bicicleta* estamos ante la escenificación de un “yo” donde coinciden autor, narrador y personaje. El discurso se organiza de la niñez a la adultez mayor y el lector puede seguir cronológicamente la presencia de la bicicleta en la vida de Delibes. Llama especialmente la atención la focalización en ciertas etapas de la vida situadas en su contexto histórico, por lo que la máquina constituye una ventana al pasado, un engrane entre generaciones y una forma específica de abrirse al mundo.

El texto está conformado por capítulos breves, escritos en una prosa sencilla y comprensible para un público amplio. El narrador-autor comienza su relato remitiéndose al verano en el que esperó al padre a que interrumpiera la lectura de el Quijote para que lo enseñara a montar. “De diez a una y media me dediqué, pues, a contemplar con un ojo la bicicleta, de mi hermano Adolfo” (pos 40/362). Se trataba de “una Arellí de paseo, de barras verdes y níqueles brillantes, las palancas de los frenos erguidas sobre los puños del manillar” (pos 40/362). Entre la espera y los detalles de esa primera bicicleta, está la imponente figura del padre, quien finalmente le ayuda a encaramarse en el sillín, pero sin asistirlo mucho porque salió “pedaleando como si hubiera nacido con una bicicleta entre las piernas” (pos 45/362).

<sup>5</sup> Delibes incursionó particularmente en géneros autorreferenciales como el diario y la crónica de viajes. Es el caso de *Un novelista descubre América*, *Castilla, Europa: parada y fonda* (1963) o de *Dos viajes en automóvil* (1982). Asimismo, escribió sobre sus aventuras deportivas, cuyos ejemplos son, entre otros: *Aventuras, venturas y desventuras de un cazador a rabo* (1977) y *Las perdices del domingo* (1981), “donde Delibes ofrece un cuaderno cinegético -especie de diario- en el que se recogen más de ciento treinta anotaciones -artículos- sobre otros tantos días de caza, escritas entre 1986 y 1991” (Romera 2).

Del mismo modo que Frances E. Willard reconoce en su maestra Luther a una mentora, Delibes lo hace con su padre, evocando la dura “educación francesa” que le daba fama entre los amigos del pequeño Miguel. Gracias a esta rígida formación aprendió a pedalear, pero también a nadar, cazar y andar en el campo. El legado de esta determinación paterna le permitió convertirse en “una especie de Fausto Coppi, un ciclista consumado” (pos 93/362), que para la adolescencia le permitió moverse por toda la ciudad llegando, incluso, a provocar por diversión a los agentes que perseguían a ciclistas sin matrícula, como era su caso.

Delibes vive sus propias andanzas quijotescas en el Valladolid de los años veinte y treinta como ciclista deportivo junto con sus siete hermanos; asimismo, para recrearse y trasladarse, pues “gracias a la bicicleta pude cazar un poco en los años de la inmediata posguerra, irme a bañar a la central del Cabildo, o visitar a mi novia durante los meses de verano” (pos 181/362). Aquellos días podían abreviarse en el placer de bañarse “en agua corriente”, cuando aún no estaba contaminada “por la porquería urbana”, pues “enseguida empezó la modesta industrialización de la ciudad y naturalmente el lugar del emplazamiento tuvo que ser el Cabildo” (pos 202/362).

La bicicleta era de uso obligatorio en la familia del autor, más por un tema de sobrevivencia en un país sumido en la guerra. En el centro de la relación humano-máquina, que Delibes define como “un todo tan armónico” (pos 103/362), está la necesidad de pergeñar la esperanza en el seno de “un país arruinado” (pos 216/362), mismo que, para la década de los cuarenta padecía escasez, particularmente de hidrocarburos, y se sometía a la dictadura franquista. Frente a tales adversidades, al autor-narrador se le presenta la posibilidad de vivir el mito de los grandes ciclistas y, también, encontrar el amor.

Si en el telón de fondo del relato están las atrocidades de la historia: la Primera Guerra Mundial y la dictadura franquista, entonces la “pequeña reina” se convertiría, como dice Marc Augé, en un “instrumento indispensable para las personas más modestas, [que] era también un símbolo de los sueños y la evasión: expresaba la ambivalencia de una situación en la que las durezas del presente aún se medían con la vara de las promesas del futuro” (24). Así, la bicicleta representaba la posibilidad de sortear la desesperanza.

Por un lado, se vivía la fiebre de los grandes ciclistas españoles, como Mariano Cañardo, Federico Ezquerro y la Pulga de Torrelavega, quienes “acudían al *Tour* huérfanos, sin una organización detrás y, sin embargo, haciéndoselo todo ellos, conseguían clasificaciones meritorias” (pos 148/362). Estos héroes del pedal les inspiraban a él y a los amigos de Delibes a competir, pero sobre todo a escalar: “yo mantenía la superchería. Sonreía (...) esa era la carta que me convenía jugar: fingir que no me costaba. Y con un muchacho al que no le costaba subir

las cuestas no se podía competir” (pos 161/362). Bien dice Marc Augé que para que nazca el mito del ciclismo “hace falta que lo engendre la historia, que las personas puedan reconocer en él la forma trascendida de lo que viven” (27). De modo que los sueños de unos cuantos niños que con sus bicicletas franqueaban la montaña más cercana de su ciudad, cifraban la modesta necesidad de habitar otros confines.

Por otra parte, la bicicleta también fue la mediadora idónea para acercarse al ser amado. Cuando a Delibes se le reveló “como un vehículo eficaz, de amplias posibilidades, cuya autonomía dependía de la energía de mis piernas, fue el día que me enamoré. Dos seres enamorados, separados y sin dinero, lo tenían en realidad muy difícil en 1941” (pos 208/362). La distancia que lo separaba de Ángeles, su novia, era de 100 kilómetros. Para visitarla, pedaleaba por “pueblecitos dormidos” mientras “cantaba a voz en cuello (...) fragmentos amorosos de zarzuela sin temor a ser escuchado por nadie, sintiéndome dueño del mundo” (pos 216, 225/362). Cuando se comprometió le obsequió una *Velox* francesa y al casarse se fueron con las bicicletas a pasar la luna de miel en Molledo-Portolín: “fuera de nuestros paseos cotidianos y de los amartelamientos naturales, apenas teníamos otra distracción que las bicicletas” (pos 247/362).

Con el paso del tiempo “el gen ciclista de la familia seguiría manifestándose en las nuevas generaciones” (pos 286/362), incluyendo sus siete hijos y sus nietos. “Mi hijo mayor aprendió a montar a los tres años (...). Más tarde, mis nietos han aprendido a la misma edad sin que nadie les enseñase. (...) Pero la madera competitiva, en pruebas de poco alcance, se manifestó en mis hijos Germán, Juan y Adolfo” (pos 286/362). El relato concluye con el recuerdo de la victoria de su hijo Juan “en una clásica Sedano-Covanera-Sedano”, cuya hazaña consistió en desafiar a dos participantes de una liga de federados, a quienes venció en la última curva antes de la meta.

*Mi querida bicicleta* es una autobiografía redonda, tanto por la construcción cronológica, que permite seguir el proceso de conformación de la identidad ciclista, como por el lugar privilegiado desde el que Miguel Delibes reconstruye y narra su experiencia en el ocaso de la vida, quien contaba con 66 años cuando se publicó el texto. Si, por un lado, atestigua la herencia del “gen ciclista” en su familia, por el otro experimenta, sobre una bicicleta, el paso del tiempo en un país que intenta sobrevivir a la guerra. Como señala Bajtín, “todo recuerdo del pasado es un poco estetizado” (135), y este hecho es posible gracias a un otro “quien viene a ser el activo, y es en sus tonos valorativos como nos recordamos” (135). El padre es esa primera figura que lega en él el amor a la bicicleta, de la misma manera que él lo hizo con sus hijos y nietos.

## Rogelio Garza: cletómano insaciable

Sobre la senda de la llamada “Literatura de la Onda”, particularmente de su exponente más representativo, José Agustín,<sup>6</sup> el escritor y periodista cultural mexicano Rogelio Garza (1969), originario de Ciudad Satélite en el Estado de México, ha convertido en motivo de sus colaboraciones periodísticas y de sus libros la manía por el rock, las drogas y la bicicleta. En *Las bicicletas y sus dueños* (2008) y *Bicicletas y otras drogas. Rilas, roles y rolas de un cletómano* (2020), así como en algunos textos de su último libro, *Crónicas de una realidad alterada* (2024), pedalear toda clase de bicicletas está en el centro de la experiencia vital de este escritor, para quien la afirmación del “yo” no es sino por, para y desde las “rilas”. Como el mismo Garza lo dice en una entrevista “soy quien soy por las bicicletas. Ellas me salvaron de ser otra persona muy distinta desde la adolescencia. He pasado los últimos 42 años pedaleando todo tipo de bicicletas y sigo porque es mi gran adicción” (en Velázquez s/p).

Esta declaración de principios, que se nutre de la amistad que el autor sostuvo con José Agustín, la admiración que le inspiró su libro *La nueva música clásica* (1985) cuando tenía 15 años y su obsesión por la “contracultura”, rige la escritura de *Bicicletas y otras drogas*, un libro autobiográfico en el que se dan cita la crónica y el ensayo, y se narran experiencias sobre distintas etapas de la vida: infancia, juventud y adultez contribuyen a la configuración de ese “pacto autobiográfico”, por decirlo con Philippe Lejeune, en virtud de una referencialidad que aporta “información sobre una realidad exterior al texto” y puede someterse “a una prueba de verificación” (57).

No se trata de una autobiografía con una unidad cronológica, sino que de manera fragmentaria y privilegiando las características culturales de bicicletas como la *chopper*, la BMX, la MTB y la de ruta, el autor narra experiencias vitales al compás de los pedales, la psicodelia y el rock. El libro en su conjunto es el testimonio de un modo particular de estar y emerger al mundo: en Ciudad Satélite, ese “experimento social, económico y urbanístico en un planeta

---

<sup>6</sup> “Literatura de la Onda” es el vocablo que acuñó Margo Glantz en 1971 en el estudio introductorio de la antología *Onda y escritura en México* para referirse a la literatura de una generación de jóvenes que, en el contexto del 68, desafió los cánones vigentes y se caracterizó por el desencanto de lo institucional, el desafío a la autoridad, el uso de jergas, la ruptura de tabúes, la insistencia en una rebeldía que ensalza la libertad sexual, el rock y el consumo de drogas (Pereira 281-282). Sin embargo, el mote tenía una carga peyorativa, pues como advierte Agustín Ramos, el desdén hacia los de la Onda se institucionalizó, se les consideró unos excluidos de la “escritura” y “en su oportunidad, habían sido partícipes de algo que los detentadores del buen gusto no podían menos que envidiar: una juventud con voz propia y una voz con capacidad de convocatoria” (en Agustín 3). Uno de sus exponentes más importantes fue José Agustín, quien en *La contracultura en México* (1996) definió los contornos de la “literatura de la onda” en el marco de otras manifestaciones contestatarias, como el *beatnik*, los hippies, el rock, el punk, los pachucos...

distante” (Garza 21), donde en aquel entonces la vida giraba en torno “cuatro radios: el libre comercio, la democracia, el espíritu deportivo y la fe católica” (20); un desarrollo urbano que no tardaría en fracasar, pero que había sido el sueño innovador del presidente Miguel Alemán y terminaría, como el mismo autor lo dice “en un conglomerado de colonias en tres municipios distópicos del Estado de México” (21). La única manera de romper con las ilusiones de este proyecto destinado al modelo de familia feliz de clase media y alta, según cuenta Garza, era viajar en bicicleta.

Aunado a lo anterior, los años setenta se caracterizaron por el desencanto de las utopías proclamadas en los sesenta. El grito colectivo que habían encabezado los estudiantes y obreros durante la década anterior parecía ahogarse en las promesas del progreso y el consumismo. ¿Qué hacía un niño en los setenta en un lugar donde el coche se había convertido en “artículo de primera necesidad” (26) ? es una de las preguntas transversales de “Vagabundo y Twinky Wonder”, capítulo en el que el autor reflexiona, desde un coloquialismo lúdico y una exposición del “yo” sin ambages, sobre un tiempo en la que las grandes transformaciones urbanas ocurrían a pasos agigantados y, pese a ello, encontraba resquicios para el ocio y la errancia, salpicados de la cultura norteamericana. Con las bicicletas, Rogelio, su hermano y los niños de la zona en Lomas Verdes, mataban el aburrimiento a pedaleadas y la adicción a los pastelillos Twinky, así evoca desde un presente donde la zona convirtió en una “gran mole de concreto hundida en contaminación y los Twinky se deshacen entre los dedos antes de sacarlos del empaque” (27).

En “Soy quien soy por las bicicletas”, el autor ofrece un testimonio sobre su relación con la ansiedad: “Tu *show* personal también es universal” (31), confiesa. “Creo que pasé la mitad de la infancia tratando de darle salida a la ansiedad”. Afección que se manifestaba en una serie de manías: chuparse el dedo, lesionarse la piel, “comer con *refill* al 2x1” (31), razón por la que se convirtió en un “gordo” que agredía a todo aquel que le hiciera burla. Al concluir la primaria, su madre le dijo: “pídeme lo que quieras y te lo regalo” (33). Con la BMX que le compró de graduación pudo franquear por primera vez los límites de su cuadra. Embriagado de Velvet Underground, Kiss, Queen, Ted Nugent, Alice Cooper y Ram Jam, la BMX consagró la posibilidad de dejar “de perseguir el Twinky para alcanzar el placer” (34). Era verano de 1980 cuando “salí a pedalear y no he regresado. Imposible volver a ser el otro yo” (34).

En “Encadenado al bicio” (34), Garza nos lleva a sus vagabundeos del pasado por “el universo efervescente de cletos y skatos en Fuentes de Satélite, Bellavista, San Mateo, Bulevares, Misiones, La Florida, Echegaray, vista Hermosa y Viveros de la Loma” (35). Nos conduce, pedal de por medio, a todas las esquinas de esa zona del Estado de México para atestiguar su transformación personal, el surgimiento de un “nuevo yo” (36) encadenado al

“junkismo bicicletero” (36), que lo convirtió a la religión del ciclismo como “única ideología” (38). Dejó de ser un marrano, dice Garza, para ser un cletómano.

Otras aventuras, como la visita a sus primos en California lo llevaron a descubrir la psicodelia de la mano de la BMX: gracias a un primo que “pedaleaba en el equipo de exhibición de Vans” (40) y aparecía en las revistas de BMX, rodaba y pachequeaba por las calles y playas de Los Ángeles.

Poco después, descubrió *La nueva música clásica* de José Agustín, libro que le cambió la vida y lo “puso a escribir” (48). Ahí empezó su relación con las letras, siempre de la mano de la experimentación con la jerga y el deseo de transgredir los límites, tal y como en “MTB y Psicodélicos” relata experiencias sobre intoxicación y “turismo psicodélico” (49), que lo llevaron a rodar por primera vez una bicicleta de montaña y vivir el “deporte de psiconautas ávidos de nuevas experiencias” (50).

En resumen, los textos de *Bicicletas y otras drogas* conforman una voluntad subjetiva en cuyo centro está la “cleta” como elemento constitutivo de una identidad narrativa, lo que supone la mediación y figuración de la memoria, así como la elección lúdica del lenguaje y la emulación de lo oral, característicos del estilo “gonzo”.<sup>7</sup> Los lectores, entonces, se introducen en los distintos momentos en los que las bicicletas han impreso una huella profunda en la vida de Garza. El libro nos invita a rodar con él para ser testigos de una época, para adentrarnos en la matriz contracultural de la que es tributario, para vernos, también, en el espejo de las ansiedades y de esa soledad resultante, en parte, por las falsas promesas del progreso que llevan a encadenarse a la cleta.

## **Powerpaola: amor y duelo sobre pedales**

En *Todas las bicicletas que tuve* (2022), la ilustradora y artista plástica colombo-ecuatoriana, Paola Gaviria, mejor conocida como Powerpaola (1977), retoma el estilo escritural y gráfico que había emprendido en *Virus tropical* (2015), obra en la que los motivos autobiográficos se vierten en historieta para narrar “las tensiones, vida cotidiana y cultura en la década de los ochenta y noventa cuando la autora transitaba de una vida de niña en Ecuador a una vida adolescente en Cali Colombia” (Escobar 119). Estamos ante un tipo de narrativa gráfica que se caracteriza por

---

<sup>7</sup> “Gonzo” es un tipo de escritura periodística que se remonta al estilo inaugurado por el norteamericano Hunter S. Thompson en la década de los setenta del siglo pasado. En México ha sido particularmente fértil en la llamada “literatura de la Onda”. El estilo se basa en el que el periodista crea un personaje de sí mismo, desde cuya subjetividad observa y filtra la realidad, hace uso de la sátira y la ironía, se nutre de la jerga y privilegia los actos marginales. La escritura emula lo multisensorial e intenta recrear con exactitud los hechos.

la exploración autoral de una artista de cómics, lo que sitúa su obra en un terreno híbrido “por sus cercanías con la literatura, el cine y las artes plásticas” (Escobar 110).<sup>8</sup> La misma Powerpaola se refiere a su relación con la historieta como forma de autoconocimiento. “Trabajo con el material de mi vida para contar historias. Es como si fuera la plastilina con la que hago las cosas, y funciona para contar una historia” (Bouman), confiesa en una entrevista para *Underbrain*.

En *Todas las bicicletas que tuve*, la vida es contada en fragmentos. Cada capítulo corresponde a una bicicleta, a su tiempo y lugar de uso. La Giant, la Chopper, la BMX, la Diamant, la Mountain... son, junto con Paola, las protagonistas del libro. Cada una de ellas le permite moverse, literal y metafóricamente, por espacios y al pasado. Estos desplazamientos se entrelazan con las ciudades que la artista va recorriendo, al tiempo que hace amistades, se enamora y se reconoce en afectos penetrantes, como amar o extrañar. Así, montar en bicicleta potencia la autorreflexión. Le permite al “yo” enfrentarse a un tiempo anterior donde reinciden el dolor y la pérdida, donde las esquinas, cafés y bares son llevados a un plano íntimo; evocaciones que igualmente permiten resignificar las caídas en bici o metaforizar el peligro que representan los agujeros en las calles.

Estamos, en parte, ante una suerte de *bildungsroman* –relato de aprendizaje o de consolidación de la personalidad– aunque se diferencia de este género debido a que no presenta una progresión lineal, ni un proceso de adaptación social de la protagonista. De lo que se trata es que las bicicletas de Paola muestren pinceladas de su vida trashumante, así como los significados que adquieren en términos de recorridos y pérdidas. El pedaleo en estas páginas hace posible estrechar vínculos o aligerar tristezas mientras se transitan calles y visitan *skateparks* por ciudades latinoamericanas. Paola Gaviria nació en Quito, estudió en Cali y ha vivido en Buenos Aires, Bogotá, Medellín, Sidney y París; en casi todas esas ciudades ha recorrido sus calles en bicicleta.

En capítulo de apertura Gaviria traza las coordenadas de un mapa emocional donde la relación metafórica entre la bicicleta y el amor marcan el inicio del viaje. Una bici prestada y su posterior robo, un amor imposible, un accidente, una pinchadura y el acto de huir, siempre huir, son los caminos que la autora traza como tentativa de lo que a continuación leeremos: “siempre terminan mis historias así. Yéndome. Escapándome. Me pienso a mí en el amor. Me voy, me voy. [...] La bicicleta que tengo ahora: la Giant, era de Q. [...] Hasta que me la robaron frente a casa” (12-13), escribe la narradora-protagonista, para terminar con una suerte de declaración de principios: “perderte es una aventura que cuando logras encontrar la salida, se vuelve una

<sup>8</sup> Otras obras como *Diario de Power Paola* (2013) y *Nos vamos* (2016) ya tenían una fuerte carga personal donde se cruzan las memorias y el relato de viajes.

victoria solitaria. Pasa igual cuando se te pincha a mitad de la noche y caminas con ella por horas hasta llegar a casa” (21). La relación con la bici y las rutas que esta le permite abrir despliegan metáforas de su vida. Se trata de un deseo que se concreta en la escritura, de darle sentido al vagabundeo y a la huida, entendidos estos no como evasión, sino como búsqueda de libertad, individual y femenina.

En capítulo de la *Giant II* del 2014, los últimos minutos de una relación amorosa ocurren sobre las bicicletas. El abrazo de despedida en una bocacalle, mientras el par de bicicletas posan una sobre otra, también por última vez, simboliza la bifurcación de un destino inevitable. No se sabe más de ese amor, salvo que la narradora confiesa a continuación que “volví a mí de alguna manera” (32). Pronto, un enorme hoyo se le cruza en el camino: “no se puede dejar un agujero abierto. Cualquiera podría caer en él. ¿Por qué tengo esa pulsión por lanzarme? Tal vez debo lanzarme. No, esta vez no. Soy como un gato. Cuando veo un hueco oscuro no puedo evitar asomarme en él” (34-35). ¿Qué puede haber en ese pozo?, se pregunta la autora mientras imagina a un cocodrilo nadando en el fondo. Como en la obra de Haruki Murakami, de la que Gaviria se considera lectora (Bouman), el pozo oscuro simboliza el vacío y la soledad, la oportunidad de horadar en lo que el duelo deja. El pozo es un guiño de lectura y una metáfora, pero también una realidad que con frecuencia amenaza las vidas de los ciclistas. Tal como relata en el siguiente capítulo, cuando Gaviria aprendió a montar cayó en un pozo: “mi mamá me cuenta que me salió un chichón en la frente. Que era enorme y casi se muere del susto” (39), detalla así el recuerdo a una amiga, con quien conversa al filo de, nada menos que, una alcantarilla abierta. Y a ella también le cuenta sobre la Chopper que tuvo entre 1977 y 1989, la primera bicicleta que heredó de sus hermanas: “Patty me enseñó a andar en ella, mientras mi mamá me miraba desde la ventana” (40). Desde entonces, confiesa “Se me amplió el horizonte” (43) porque aprendió a andar en bici sola.

Después, vendrá la BMX que usó en Quito y Cali entre 1989 y 1992, regalo que le “le trajo el niño Dios” (49), gracias al interés de la madre. Con esa bici franqueó por primera vez el limitado radio de la infancia para salir con su amiga Sofi. “Nos íbamos juntas por el parque La Carolina hasta la pista de Bicicross” (51). Ahí observaban a los chicos hacer piruetas. Un día conocieron a dos de ellos. “No sé bien de qué hablábamos con esos chicos, pero yo me había enamorado por primera vez. [...] Me enamoré del color de su saco [rojo]. Lo usaba siempre” (55). La autora muestra aquí una faceta lúdica y transgresora de las mujeres ciclistas, haciendo explícito su interés en desafiar los roles de género –al dejar el recato y el ámbito privado–, lo que, al mismo tiempo, le concede su primera experiencia amorosa.

En el capítulo de La Diamant, que usó entre el 2001 y el 2003 en Medellín, llama la atención que el duelo por una ruptura amorosa lo sobrelleva, primero, caminando sin parar por toda la ciudad. “Me iba todo el día a caminar. 10, 20, 30, 80 cuadras. Así fui conociendo la ciudad que habitaba” (64). Escuchaba música en su *walkman*: de Mazzy Star, Héctor Lavoe, Leonard Cohen y Fabulosos Cadillacs, hasta que un día, fuera de una peluquería un señor le ofreció la Diamant. “¡Niña, niña! ¿Está muy triste? [...] Vea, se la vendo” (71). Entonces la pena amorosa se esfumó.

Otro de los capítulos está dedicado a una de sus grandes amigas, Adriana, a quien dejó de ver con el paso de los años: “amiga, la vida nos fue alejando. Nunca más supe de vos ni de tu hijo” (96). Se reprocha por haberse separado de ella tras el trágico accidente que la pareja de Adriana tuvo sobre la bicicleta de Paola. “Esa noche él se murió. Me dijeron que fue una mezcla de blow, fua, perico, caballo, rock y snow” (95).

En suma, *Todas las bicicletas que tuve* es un tipo de autobiografía ilustrada que, por un lado ofrece una interiorización del entorno, por otro, una autoexploración afectiva. Se enfoca especialmente en experiencias de mujeres, la suya y la de otras, para situarlas en el espacio público. La obra subvierte la masculinización de lo público para darle protagonismo a los desplazamientos femeninos y a los que caminos que se abren cuando ellas montan. La misma Gaviria lo refrenda cuando hace referencia al furor que causaron las bicicletas en 1890, década en la que las mujeres ciclistas “empezaron a usar pantalones y adquirieron más independencia a la hora de transportarse” (30).

El arte aquí es una instancia que permite procesar el dolor por la pérdida, el sufrimiento ante la ruptura amorosa y el recuerdo de lo que ya no puede repetirse o enmendarse. Asimismo, es un tipo de posicionamiento que hace posible dotar de significado a la identidad de una mujer latinoamericana que circula sin titubeos por las grandes ciudades.

## Jody Rosen: cuerpo en movimiento

El periodista y escritor de origen neoyorquino Jody Rosen (1969), quien ha desarrollado su carrera en *The New Yorker*, *The New York Times Magazine* y *Slate* es un devoto de la bicicleta que en el 2022 publicó una de las investigaciones más completas que se han hecho sobre el velocípedo, *Dos ruedas bueno. La historia y los misterios de la bicicleta*, donde se dan cita el ensayo, la crónica y la historia.

A lo largo de quince capítulos el “yo” se pone en escena, menos para hablar de sí mismo que para mirar, admirar e interpretar, con amenidad y rigurosidad, un acontecimiento histórico y social llamado “bicicleta”. Se trata de un “yo” que figura como testigo del pasado, al que acude a través de diversas fuentes y sitios que permiten reconstruir toda clase de curiosidades y datos históricos, como la visita al famoso “Vitral de la bicicleta” en una Iglesia medieval en Buckinghamshire, Inglaterra (Rosen 37-54).

Su “Historia personal”, décimo tercer capítulo del libro aparece casi al final de este ambicioso proyecto. El texto destaca por su redondez. Comienza con “el primer viaje” de la infancia, repasa su adolescencia pedaleando una bicicleta “de niña” en la casa familiar de verano en Connecticut, su juventud como bicimensajero en Boston y su adultez como ciclista urbano en Nueva York; ofrece detalles de un legado que ha trascendido a sus hijos para cerrar vislumbrándose como “un anciano en bicicleta” (305). Estamos ante una autobiografía que por su tratamiento cronológico podemos seguir de manera lineal y unitaria. Este reordenamiento de la vida, propio del género, “está siendo interpretada en función del sentido (o sentidos) que ahora se cree que posee” (Weintraub 21). Con esto quiero decir que, si bien la autobiografía de Rosen puede leerse con independencia de las demás partes del libro, ocupa ese lugar porque hay más de otra docena de capítulos que sobre una base documental se decantan en lo empírico.<sup>9</sup> La mirada del cronista a lo largo del libro emana de un “yo ciclista”, cuya identidad, entendida como un constructo a través del tiempo se revela en extenso en la experiencia vital que testimonia en su “Historia personal”. Y esto es porque cobra sentido en relación con una investigación de largo aliento. El investigador es, al mismo tiempo, un escritor y un avezado ciclista.

---

<sup>9</sup> Por ejemplo, hacia el final de la “Introducción”, Rosen habla sobre la bicicleta como “un dispositivo extraordinariamente eficaz para convertir el esfuerzo humano en locomoción: en una bicicleta, una persona se mueve cuatro veces más rápido que a pie y gasta cinco veces menos energía” (35), datos que sostiene a partir de la idea de la “transducción perfecta” del estudio de Iván Illich, *Energía y equidad*. Renglón seguido, el discurso cambia a la primera persona del plural para acotar lo siguiente: “O tal vez la máquina para nuestras mentes sea la propia bicicleta. Muchos de nosotros sabemos que nuestro cerebro se siente vigorizado, nuestra visión más aguda, nuestros sentidos más agudos, cuando pedaleamos una bicicleta” (36).

El énfasis de lo experiencial se centra en el cuerpo en este relato. Rosen lo hace al repasar el proceso vital del “yo ciclista” apelando a sensaciones fisiológicas, a sus respectivas percepciones y su simbolización. Si la identidad supone una continuidad en el tiempo y en el espacio, si se construye en función de una singularidad que interactúa con otros y en distintos entornos, esto es porque hay un cuerpo, que es depositario de sensaciones, pero, sobre todo es resultado “de la acción simbólica del sujeto y de los otros sobre él” (Toledo 53). Este es el eje que hace posible la autobiografía del periodista. Al hablar del “Primer viaje” discurre en torno a esa transición abrupta en la vida en la que “no eres ciclista y luego lo eres” (278): una destreza que se ha asimilado casi al instante. Y esto es, según argumenta, porque hay una “interneurona” en el cerebro que, al igual que caminar o hablar, hace posible andar en bicicleta: “una función motora que, una vez aprendida, podemos realizar de forma automática, sin recurrir al pensamiento consciente” (278). Esta habilidad imborrable es como el primer paseo que, igualmente, nunca se olvida; viaje que Rosen cuenta que ocurrió cerca de la casa de infancia en Morningside Heights, gracias a “mi ‘otra madre’, la amiga de mi madre, Roberta” (280) quien “estaba presente en ese ilustre momento, la que trotó por la acera con mano firme y, con un suave empujón, me lanzó a la vida en bicicleta” (280). El recuerdo de las primeras pedaleadas le hacen evocar los múltiples paseos posteriores y descubrir que su relación con la bicicleta se debe menos a las marcas o al cuidado que les pone, que a los efectos que produce en su cuerpo y mente, fenómeno que describe como “un conducto de ventilación en mi cráneo y, a medida que pedaleaba y aumentaba la velocidad, el viento se colaba por él, eliminando la suciedad” (281).

La reflexión sobre el cuerpo es llevada a las demás etapas de la vida. Resalta, en particular, la de un verano en Boston, donde se empleó como mensajero en bicicleta. “Mi mente estaba llena de sueños y deseos y grandiosidades, de melodías y letras, de visiones de fama y aclamación, de chicas y de gloria, de todos los triunfos por venir. [...] Como mensajero en bicicleta, te sumergías de inmediato en la belleza de Boston” (284-285). Él era diferente a los demás mensajeros: “era lento. No es que fuera perezoso, es que tenía una agenda diferente. Estaba ocupado disfrutando del viaje, bebiendo de la atmósfera e intentando escribir canciones en mi cabeza” (286). A veces se desviaba por alguna calle, se distraía viendo alguna pelea o a “una chica guapa en un paseo de peatones” (286). Si se le ocurría una letra se detenía para escribirla. Además, conoció de cerca la escena punk ciclista en una ciudad conservadora: “casi todos estos mensajeros tenían veintitantos años y la mayoría parecían punk rockers, como si estuvieran fuera de la ley” (287). A diferencia de Nueva York, según relata, donde el cuerpo de mensajeros era negro y latino, en Boston era blanco y masculino, excepto por una chica que

“tenía los ojos muy azules, la cabeza rapada como la de Sinéad O’Connor y un aire de frialdad implacable. Me parecía fascinante” (287). El empleo de mensajero le cambió la vida porque le permitía soñar despierto.

El ritmo tranquilo de la bicicleta, el lánguido giro de los pedales y las ruedas, los árboles, la brisa, la forma en que mi respiración se acompasaba con la respiración de la bicicleta y el paisaje circundante, todo era musical, rítmico, y se prestaba a la composición de melodías y letras. (288)

El cuerpo juega un rol fundamental en el mantenimiento de la coherencia de la identidad y el devenir del “yo” en el tiempo. El cuerpo, asimismo, es “resultante de la acción reflexiva del sujeto e inversamente, la reflexividad del sujeto actúa sobre la corporeidad, pues éste se ve activado y/o sometido por diversos sistemas abstractos, regímenes corporales y estilos de vida que lo moldean desde el exterior” (Toledo 54). La preeminencia de lo corporal en Rosen pasa, también, por los accidentes y caídas que ha sufrido a lo largo de su vida ciclista, por la dicha de ver a su hijo mayor convertirse en “un adolescente grande y guapo”, que ha comenzado a usar una “BMX estilo retro, con un cuadro blanco y ruedas de quince centímetros” (303), y el placer de hacer paseos en familia: “Mi hijo va delante y mi mujer y yo detrás. (...) Detrás de mí sigue habiendo un asiento de bicicleta para niños, pero ahora tiene un ocupante diferente: mi hijo pequeño” (304).

Por último, el cierre es promisorio en esta misma clave, pues tematiza sobre la vejez y la gracia, apelando a que, a diferencia de muchas personas mayores que optan por “deportes elegantes como el golf” (304) que los alejan del mundo y de la vida, “Una bicicleta puede ayudar a mantener en forma un cuerpo envejecido” (304). Lo más importante, dice, es que el cuerpo del ciclista mayor está “*fuera*, en el mundo, donde está la acción” (304). Y remata con el anhelo de envejecer en este escenario: “Una gran ciudad, una bicicleta decente, mi mujer, en su bicicleta, pedaleando a mi lado. Ese es el paseo hacia la puesta de sol que quiero (305).

## Pinceladas autobiográficas

En la línea de las “bicigrafías ensayísticas”, categoría propuesta por Hernando Urriago para pensar aquellas literaturas pertenecientes al género argumentativo que “entrelazan vida, ensayo y bicicleta” (3) y hacen referencia a un tipo de expresión subjetiva en diálogo “con la tradición personal de quien lo escribe y con aquella que lo rodea y lo trasciende” (16), encontramos algunas pinceladas autobiográficas al interior de obras primordialmente ensayísticas o que incursionan en la crónica. En este apartado final, mi intención es glosar algunas obras donde el “yo” deja momentáneamente el rol dialógico o el de cronista que atestigua, para abrirse a su propia historia. Se trata de un corpus de cinco obras que no agotan lo publicado hasta ahora, tan sólo sugieren de qué manera los trayectos autobiográficos atraviesan las “bicigrafías” ensayísticas.

*Elogio de la bicicleta*, del antropólogo Marc Augé (1935-2023), publicado originalmente en francés en el 2008 y traducido al español un año después, constituye uno de los ensayos más entrañables que se han escrito sobre la bicicleta. El pensador deja las formalidades académicas para rendirle un homenaje a la *petite reine*. Lo hace pedaleando en tres etapas: “El mito vivido”, “La crisis” y “La utopía”, donde el cine, la música, los equipos de ciclismo, el *Tour*, la idea de libertad, el juego y el futuro de las ciudades convergen en este ejercicio literario que, sobre los cimientos de la retrospectiva histórica y el diálogo con diversos símbolos culturales engarza nociones como memoria, conciencia, libertad y socialización ciclista, así como sus irradiaciones utópicas. Las pinceladas autobiográficas que el autor deja en el libro permiten construir el discurso ensayístico a partir de la experiencia personal. Así lo deja claro desde el prólogo: “en mi adolescencia, el mito era para mí el Tour de Francia y, más concretamente el ciclista italiano Fausto Coppi, que me fascinaba, porque reunía todos los atributos de un héroe mítico” (11). Algunos indicios figuran como declaración de principios, como cuando afirma que “Nadie puede hacer un elogio de la bicicleta sin hablar de sí mismo” (17) y después acota que “para alguien de mi generación, hablar de la bicicleta es pues evocar, fatalmente, muchos recuerdos” (17) que son personales, pero también “están arraigados en una época y en un medio, en una historia compartida con millones de otros” (17-18). Evoca sus días en Bretaña cuando “los pocos kilómetros ganados gracias a mi bici me abrían nuevos mundos: de un lado, el mar; del otro, el campo y los bosques” (40), para después interpelar a sus lectores sobre una verdad que ha descubierto: que “el conocimiento progresivo de uno mismo al que corresponde el aprendizaje de la bici deja huellas inolvidables e inconscientes” (41).

En *Biciosos. ¿Por qué vamos en bici? y otras preguntas que te haces cuando vas a pedales* (2014) el escritor español Pedro Bravo (1972) responde a 30 preguntas que generalmente se hacen quienes van en bicicleta o ven a otros hacerlo. ¿Por qué las ciudades están hechas para los coches? ¿La bici es cosa de hombres? ¿Es la bici una moda?, son títulos de algunos de los capítulos donde el autor ofrece datos históricos, anécdotas y curiosidades para que, con las herramientas del argumento y el señuelo del ensayo, el lector se convenza “de por qué vamos en bici todos los que vamos, que somos muchos y creciendo” (pos 25/2999). La persuasión emana de un “yo” que se pone en escena desde las primeras líneas con el propósito de constar que su editor le ha pedido que cuente cosas de bicicletas y responda las preguntas que le hacen los demás y él mismo. Su apostolado, dice, valdrá la pena porque rodar le “Regala momentos de felicidad, incluso dentro del follón de la gran ciudad y metido en un tráfico que recuerda más al Infierno de Dante” (pos 58/2999). En el capítulo 26 “¿Qué puedo hacer para que el legislador haga políticas en favor de la bici?”, Bravo cuenta una anécdota personal: “Yo aprendí tarde a montar en bici. Por alguna razón relacionada con mi mala leche y mi cabezonería, me negué a subirme a una bici con ruedines y pasar el rito necesario” (pos 2262/2999). A los catorce años, estando de vacaciones en Cádiz lo intentó. No sin sentir vergüenza “de que alguien pudiera verme” (pos 2270/2999) lo logró con ayuda del padre. Al terminar las vacaciones el aprendizaje se interrumpió, pero no le importó “porque yo era un chaval de ciudad y no necesitaba en absoluto montar en bici, me bastaba con saber coger comida en el súper sin pasar por caja, fumar a escondidas en obras abandonas y colarme en el autobús” (pos 2270/2999). Sin embargo, el verano siguiente aterrizó en Los Ángeles para hacer un intercambio escolar. Llegó a la casa de una familia en los suburbios a ocho kilómetros del colegio. Sin transporte eficiente, ni “padres postizos” que lo dejaran en sus clases, no tuvo más remedio que usar “la bici que dejó Kio, el otro chico japonés que ha ocupado tu habitación antes que tú” (pos 2280/2999). Aunque estuvo a punto de “lanzar un alegato contra el repugnante sistema capitalista” que lo obligaba a ello, “al día siguiente estaba en la calle a las seis de la mañana con mi flamante propiedad, una preciosa Schwinn azul de carretera” (pos 2291/2999). Tardó varios días en domar el vehículo y descubrió que su “yo ciclista sobraba” en esa ciudad ante “miles de coches en todo momento y en todo lugar, restaurantes de comida rápida e incluso bancos para conductores, aparcamientos, atascos, goma quemada, poquitos autobuses y nada de metro” (pos 2291/2999). Hasta ahí termina su relato personal porque el objetivo del texto es hacer un recuento de cómo el 17 de julio de 2010, el alcalde de esa misma ciudad “y sus guardaespaldas salieron del gimnasio en sus bicis de montaña dispuestos a completar el entrenamiento con una sesión de ejercicio aeróbico a través del carril bici de Venice Boulevard” (pos 2301/2999). Al llegar a un cruce de

La Cienaga Boulevard “un taxi tiró al alcalde al asfalto y le rompió el codo” (pos 2301/2999). En tres años, Los Ángeles modificó su agenda en favor de la infraestructura ciclista y la transformación de la movilidad en la ciudad.

En *Bici Zen. Ciclismo urbano como meditación* (2016), el escritor argentino Juan Carlos Kreimer (1944) vierte un conjunto de reflexiones y aforismos que combinan la dimensión espiritual con la experiencia de moverse en bicicleta. La invitación a la plenitud y al goce de vivir desde la eternidad del presente convergen en una apropiación dinámica del *zen*. En vez de ceñirse a la idea meditar sentado, la apuesta reside en “sentarse con las piernas hacia abajo, moviéndose a la par de los pedales, y con las manos en el manillar” (21), asumiendo que hay “una coreografía que trasciende todo vocabulario” (21) pues, en primer lugar, la relación entre la bicicleta y quien la monta es de armonía. Para Kreimer este vínculo es, siguiendo a Marc Augé, de amor, “metáfora de una existencia basada en la utopía, en el equilibrio entre el hombre y la naturaleza, en cierta añoranza de un tiempo ideal, no prostituido por la razón mercantil, en una libertad simbólicamente recuperable...” (35). El autor cierra el libro con dos epílogos, uno de ellos se titula: “Mis siete bicis”, un texto breve que nos recuerda *Todas las bicicletas que tuve* de Powerpaola. Sólo que aquí el recuento es cronológico, por lo que la redondez compositiva permite adentrarnos en el devenir de una vida exclusivamente a través de las bicicletas. Así, en el principio fue la Broadway rodada 16 cuando tenía 3 años. Después vendrá una rodada 24, una Bianchi para adultos que sus hermanos le heredan, por lo que debía inclinarla “cuarenta y cinco grados para llegar con los pies al suelo” (190). Compañera de la Bianchi fue una Phillips dorada que su madre montaba “para ir a una feria ubicada al otro lado de las vías del tren” (190), experiencias que “hasta poco antes de morir” (190) la hacían rejuvenecer al evocarlas, así como una bici azul metálica que su padre “se compró para los fines de semana”, pero se la robaron casi en el acto, razón por la que nunca más quiso volver a montar. Después llegó el coche, luego una moto y olvidó la bicicleta hasta que “ya cerca de los treinta y trabajando en una agencia de publicidad en París, advierto que el metro me quita la oportunidad de ver –y vivir– la ciudad” (192). Se hace de una Peugeot clásica que le vende el dueño del edificio donde alquilaba un cuarto. La vida lo llevó a Londres donde los altos costos del transporte lo obligaron a rescatar una bicicleta de la basura, que utilizó hasta su mudanza a Río de Janeiro, donde un mecánico le arregló una muy elemental. Cuando su madre decidió pasar una temporada con él en Río, el mismo técnico le “monta una bici de dos ruedas bajas” (195) para que con las dos bicis su madre y él pudieran pasear por Tartaruga. Después, Kreimer regresaría a su natal Argentina donde conocerá a su futura esposa, ciclista también. Con el tiempo se hará de una *mountain bike* de la marca Raleigh donde llevará a sus hijos a todos lados, y después tendrá una Roadmaster del 83.

Cierra su texto evocando a su primer nieto, Manu, cuando iba y venía del parvulario con su madre en la bicicleta: “nada. Solo esto. Que andar y ver a otros andar en bici despierta este tipo de alegría”, remata el autor. Así, el “devenir” sobre siete bicicletas refuerza la idea de la “vivencia intransferible” sobre la que discurre durante buena parte del libro. Una experiencia de disfrute cuya matriz es la búsqueda de libertad, entendida no tanto como un “dejarse llevar, sino más bien tomar decisiones” (44).

*Sócrates en bicicleta. El Tour de Francia de los filósofos* se publicó originalmente en francés en el 2020. La editorial española Libros de Ruta lo tradujo al español un año después. Su autor, el ciclista profesional Guillaume Martin se formó en Filosofía en la Universidad de París y ha pertenecido a los equipos Cofidis y Groupama. El texto es, fundamentalmente, un ensayo filosófico, cuyo punto de partida es la pregunta por la relación entre inteligencia y deporte con el propósito de poner en crisis los prejuicios que los aficionados tienen con respecto a los atletas. Ello en virtud de que, como Martin explica: “durante el Tour de Francia de 2017, el primero en el que participé, los medios se sintieron interesados por mí, por mi historia” (16). El periodista Pierre Carrey había escrito “Martin, el Nietzsche del manillar” para *Libération*, donde parecía haber descubierto a un “ciclista intelectual”, fenómeno que después se recogió y recicló en diversos medios. En el marco de esta inquietud que su perfil suscitó en la prensa, Martin problematiza a partir de sus propias decisiones de vida –estudiar filosofía, escribir y ser un profesional del ciclismo francés–, la relación entre cuerpo e inteligencia, entre filosofía y ciclismo profesional. Acuña la noción de “ciclósofo” valiéndose de la ficción para colocar en escena al equipo griego que participará por primera vez en una temporada de ciclismo. En rueda de prensa en Olimpia, según relata en las primeras páginas, se anuncia la participación de Sócrates como líder, Platón y Aristóteles como gregarios, equipo que después contará con más filósofos para poder completar la cuadrilla griega y participar en el Tour de France. En los primeros capítulos este lúdico y elocuente ensayo donde el “yo” de Martin se hace presente, aunque sin que se revelen del todo detalles personales, figuran algunos ribetes autobiográficos para explicar por qué ha escrito el libro: la editorial Grasset se lo propuso tras la curiosidad que suscitó su perfil en medios, pero sobre todo para pulverizar “la sensación de no ser más que un objeto en venta” (23) durante el Tour, esa gran celebración de julio en la que “nosotros, los atletas, seríamos la atracción principal” (23). Acepta el reto como un juego, ya que le resulta estimulante divertirse con las identidades: “Jugar al ciclista-filósofo. Hacer malabares con generalizaciones, rectificaciones, con los clichés” (25); antes que nada, confiesa, decir que alguien “es” de acuerdo a sus atributos es tan sólo “un atajo del lenguaje” (24). “Los humanos

no son, sino que *llegan a ser*. Su identidad es siempre fluida, inestable, cambiante. No nacemos ciclista o filósofo, tampoco ciclista-filósofo: llegamos a serlo” (24).

Por último, *La bici lo es todo. La búsqueda de la felicidad sobre dos ruedas* del periodista y escritor británico Robert Penn, se publicó en el inglés original en 2010 y ocho años después lo tradujo la editorial española Capitán Swing. Se trata de una crónica ensayística cuyo hilo conductor es la búsqueda de una bicicleta que pueda ser suya por lo que resta de su vida: “voy a usarla treinta años o más y quiero saborear el proceso de adquirirla”, advierte en el Prólogo; una bici a la medida “que no pueda comprarse por ningún sitio” (pos 180/3215). Penn emprende un viaje por el mundo para hacerse de un cuadro a mano, para encontrar manillar, horquilla, potencia, rines, neumáticos, bujes, sillín y muchos otros componentes para construir la bici de sus sueños. En esta ruta gozosa, el cronista revisita el pasado para contarnos curiosidades y hechos históricos sobre la bicicleta. El “yo” aquí es el de un testigo, un trashumante privilegiado que no escatima en su cometido, ni bolsillo ni en discurso. Conforme leemos, visitamos talleres y técnicos especializados, nos acercamos a exquisiteces bicicleteras y nos nutrimos de historia. El “yo” corresponde a alguien que homenajea, y sólo en unas cuantas páginas el narrador abre la rendija al autor para describir su particular romance con las bicicletas. Confiesa, primero, no poder acordarse de la primera vez que se subió siendo un niño. Lo que sí recuerda es “esa” primera bicicleta: “una Raleigh Tomahwk de color morado, una versión en miniatura de la Chopper” (pos 141/3215). Después tuvo una Raleigh Hustler tuneada, de los setenta. Poco después, la abuela “apareció con una Dawes de tres velocidades, una *roadster* para niños que había conseguido de quinta mano” (pos 141/3215), con la que pedaleaba por todo el vecindario desde el amanecer hasta la noche. Al poco tiempo, los padres le obsequiaron una Viking de diez velocidades. Con ella sentía que podía “ir a toda pastilla a través de calles y carreteras, sobre vías férreas y puentes, sorteando multitudes” (pos 142/3215), tal como habría descrito Jack London la experiencia de pedalear. Después de “tres bicicletas de carreras hechas polvo”, en la universidad compartió una tándem con su compañero de piso a la que llamaron “Otis”. Sobre ella hacían “contrarrelojes a la luz de la luna en las plazas de arquitectura georgiana de Brístol” (pos 142/3215). Para los años noventa adquirió una “práctica y rígida Saracen Sahara” de montaña, con la que viajó por China hasta Pakistán “atravesando la cordillera del Karakórum y el Hindú Kush” (pos 154/3215). Al regresar a Londres y trabajar como abogado, la Saracen le simbolizó “la vida más allá de los trajes de raya diplomática”. Llegó, sin embargo, el día que se la robaron “y tras ella vino una sucesión de bicicletas de montaña diseñadas para los desplazamientos de casa al trabajo” (pos 154/3215). En 1995 encargó a un fabricante del sur de Londres un cuadro para hacer cicloturismo. La llamó Mannanan, por “la mítica figura celta que

protege la isla de Man, donde yo crecí” (pos 162/3215). Con ella cruzó casi el mundo entero (Estados Unidos, Australia, Asia Central, Oriente Medio, Europa...). La Mannanan, según cuenta, “está colgada en la pared de mi cobertizo”, cual trofeo, además de tener otras cinco bicis más, algunas de las cuales desarma y arma por placer.: “con esta pequeña tropa de solícitas bicicletas, mis necesidades están cubiertas” (pos 173/3215), acota antes de emprender el viaje que constituye el resto del libro. Como se aprecia, Penn es un aficionado cicloturista para quien no hay límites a la hora de saciar una inagotable relación que roza lo erótico.

## **Este bucle ha llegado a su fin**

Con este artículo no pretendo agotar las autobiografías ciclistas ni las pinceladas autobiográficas al interior de otros géneros.<sup>10</sup> Una empresa cabal de esta naturaleza requeriría muchas más páginas y tiempo de investigación, especialmente para hacerle justicia a lo escrito por mujeres. Como es notorio, para los fines de esta investigación aquí analizamos únicamente a dos autoras. No obstante, quiero dedicar estas últimas líneas a algunos apuntes de carácter contextual y de otra índole.

En los últimos cinco años he sido testigo de primera mano de lo significativo que es rodar para muchos usuarios y amantes de la bicicleta (por placer, para moverse o viajar, por necesidad, terapia, trabajo o para sosegar fantasmas interiores, por postura política, para jugar, por deporte, para creer en un mundo mejor, para imaginar, recordar, volar, emanciparse o descubrirse de otro modo). Como dice Juan Carlos Kreimer, para muchos, la bicicleta es un hechizo, una “vivencia intransferible” (45), un asunto que variablemente tiene que ver con la libertad, menos en un sentido abstracto que verdaderamente empírico, tal como lo muestran las literaturas aquí revisadas.

Lo anterior viene a cuento porque desde fines del 2021 he impartido cursos de lectura y escritura para ciclistas.<sup>11</sup> Cinco generaciones han pasado por este espacio que se ha convertido en una comunidad donde reina la pluralidad y la camaradería. Uno de los ejercicios más gozosos

---

<sup>10</sup> Por ejemplo, no incluí aquí obras como *Zen del ciclista urbano* (2014) del mexicano Sandro Cohen o *Diarios de bicicleta* (2017) del músico David Byrne. Aunque puedan inscribirse al caudal de las escrituras del “yo”, pertenecen a otros géneros, como el manual de ciclismo –tema que trataré en otro artículo–, en el primer caso, y el diario de viajes, en el segundo.

<sup>11</sup> La primera versión que impartí fue para 17, Instituto de Estudios Críticos entre noviembre de 2021 y febrero de 2022. Se llamó: “Imaginar y pedalear. Bicicletas y ciclistas en la escritura, la imaginación y la memoria”. Después, ha tenido su sede en la Universidad Nacional Autónoma de México con el rótulo de: “Pedaléalee. Letras en bicicleta” desde el año 2023 a la fecha.

ha consistido en que cada participante escriba, comparta y publique su autobiografía ciclista.<sup>12</sup> La asignación se ha nutrido de lecturas que aquí he examinado.

Con el tiempo, me he percatado del potencial que tienen las literaturas autobiográficas para quienes sostenemos un vínculo profundo con la bicicleta, ya que podemos vernos reflejados en las experiencias de otros y otras, al tiempo que nos enriquecen y abren otros caminos de vida y posibilidades de mundo. Aunque para pedalear no se requiera más que un cuerpo con suficiente energía, hay razones que obedecen al orden de la significación: lo vivencial emana de la experiencia espacio-temporal, de lo compartido y lo evocado. Bien señala Marc Augé que “la embriaguez de la soledad no excluye formas de sociabilidad, y creo que ahí estriba una de las virtudes perdurables del ciclismo” (44). Sin duda, es una cualidad estética, pues sobre la bici pueden confluír el disfrute y el deseo de vivir. Esta experiencia acerca a personas no familiarizados con la literatura y la escritura a adentrarse en este ámbito, pues como plantea Hernando Urriago, “todo sujeto que va en bicicleta, aun si no se ve impelido a escribir su experiencia de la vida sobre ruedas, es un bicígrafo en potencia, o, al menos, un pensador espontáneo que proyecta y configura sus días (por trabajo, por ocio, por deporte) encima de su querido velocípedo” (15-16).

Como última reflexión, las autobiografías que he analizado permiten constatar que desde el siglo XIX la bicicleta logra realizar de manera inesperada las promesas de emancipación que la modernidad había cifrado, tales como la libertad, la autonomía individual, la igualdad. Promesas que con la industrialización y los procesos de modernización capitalista se tradujeron en formas de dominación y sometimiento del individuo moderno. Por su plasticidad y portabilidad, por su durabilidad y sus múltiples modos de usarse, por sólo requerir energía humana para activarse, por no sobrepasar las dimensiones humanas, por no depender de la cadena basada en energía fósil, por facilitar trayectos conforme a las necesidades personales e, incluso, porque nos acerca a la experiencia de volar, la máquina de correr, hija del siglo de las invenciones, ha concedido desde 1817 experiencias de goce y autonomía. Especialmente, ha sido una aliada de la lucha feminista, una cómplice de la clase trabajadora y una amiga fiel para la resistencia y la construcción de horizontes utópicos en busca de formas de vida alternativas al sistema capitalista.

---

<sup>12</sup> Estos textos y otros géneros que se han escrito en el curso, como el ensayo, la autoficción, el divertimento y el manual, pueden consultarse en los *dossiers* digitales publicados en la revista *Punto en línea*: No. 105 (junio-julio 2023) [https://puntoenlinea.unam.mx/index.php?option=com\\_content&view=article&id=/1897](https://puntoenlinea.unam.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=/1897) y No. 111 (junio-julio 2024) [https://puntoenlinea.unam.mx/index.php?option=com\\_content&view=article&id=/2005](https://puntoenlinea.unam.mx/index.php?option=com_content&view=article&id=/2005)

## Referencias bibliográficas

- AA.VV. *El gran libro de las bicicletas. Los mejores relatos, ensayos y diarios de la literatura ciclista universal*. Edición de Lucía Barahona Lorenzo. Barcelona: Blackie Books. 2025. Impreso.
- Agustín, José. *Material de lectura*. Selección e introducción de Agustín Ramos. México: Universidad Nacional Autónoma de México / Coordinación de Difusión Cultural / Dirección de Literatura. 2010. Impreso.
- Augé, Marc. *Elogio de la bicicleta*. Traducción de Alcira Bixio. Barcelona: Gedisa. 2009. Impreso.
- Bajtín, Mijaíl. *Estética de la creación verbal*. Trad. de Tatiana Bubnova. México: Siglo XXI Editores. 1999. Impreso.
- Baroni, Francesco. *La bicicleta. Mito, técnica y pasión*. Prólogo de Felice Gimondi. México: Océano. 2008. Impreso.
- Benjamin, Walter. “La tarea del traductor”. En *Ensayos escogidos*. Traducción de H. A. Murena. México: Ediciones Coyoacán. 1999. 77-88.
- Bravo, Pedro. *Biciosos. ¿Por qué vamos en bici? y otras preguntas que te haces cuando vas a pedales*. Madrid: Debate. E-book. Edición Kindle. 2014.
- Bijker, Wiebe. *Of Bicycles, Bakelites and Bulbs*. Cambridge: MIT Press. 1995. Impreso.
- Bouman. “Entrevistas. Power Paola”. *Underbrain*. 16 octubre de 2025. <https://underbrain.com/entrevistas/power-paola/>
- Delibes, Miguel. *Mi querida bicicleta*. Ilustraciones de Luis de Horna. E-book. Titivillus. Edición Kindle. 2015 [1988].
- Escobar Fuentes, Susana. “La novela gráfica autobiográfica hecha por mujeres. Cuerpo, subjetividad y búsqueda identitaria”. *Fuentes Humanísticas*. 32(60). Enero-junio 2020. 109-126.
- Garza, Rogelio. *Bicicletas y otras drogas. Rilas, roles y rolas de un cletómano*. Prólogo de Sandro Cohen. México: Producciones El Salario del Miedo. 2020.

- Gusdorf, Georges. “Condiciones y límites de la autobiografía”. Trad. Ángel G. Loureiro. *La autobiografía y sus problemas teóricos. Estudios e investigación documental*. Barcelona: Anthropos. 1991. 9-17.
- Guzmán Cáceres, Marisela. *Teoría feminista, teoría de género. Lecturas de iniciación*. México: Universidad Autónoma de Sinaloa. 2022. Impreso.
- Keats, John. *The Letters of John Keats to his Family and Friends*. Edición de Sidney Colvin. MacMillan and Co. 1925 [1891]. [https://www.gutenberg.org/files/35698/35698-h/35698-h.htm#Page\\_217](https://www.gutenberg.org/files/35698/35698-h/35698-h.htm#Page_217).
- Kreimer, Juan Carlos. *Bici Zen. Ciclismo urbano como meditación*. Prólogo de Joan Garriga. Barcelona: Kairós. 2016. Impreso.
- Le Breton, David. *Antropología del cuerpo y la modernidad*. Traducción de Paula Mahler. Buenos Aires: Nueva Visión. 2002.
- Lejeune, Philippe, “El pacto autobiográfico”. Traducción de Ángel G. Loureiro. *La autobiografía y sus problemas teóricos. Estudios e investigación documental*. Barcelona: Anthropos. 1991. 47-61.
- Maffesoli, Michel. *El nomadismo. Vagabundeos iniciáticos*. Traducción de Daniel Gutiérrez. México: Fondo de Cultura Económica. 2005 [1997]. Impreso.
- Martin, Guillaume. *Sócrates en bicicleta. El Tour de Francia de los Filósofos*. Traducción de Marcos Pereda. España: Libros de Ruta. 2021.
- Penn, Robert. *La bici lo es todo. La búsqueda de la felicidad sobre dos ruedas*. Traducción de Lucía Barahona. Madrid: Capitán Swing. E-book. Edición Kindle. 2018.
- Pereira, Armando, coordinador. “Literatura de la Onda”. *Diccionario de la literatura en México. Siglo XX*. México: Universidad Nacional Autónoma de México / Ediciones Coyoacán / Instituto de Investigaciones Filológicas (UNAM). 2000. Impreso.
- Powerpaola. *Todas las bicicletas que tuve*. México: Sexto Piso. 2022. Impreso.
- Romera Castillo, José, “La escritura autobiográfica de Miguel Delibes”. *E-spacio.uned*. Anthropos. <https://e-spacio.uned.es/entities/publication/3401615c-70a9-4487-ad4d-ace9f3cb5007>

- Rosen, Jody. *Dos ruedas bueno. La historia y los misterios de la bicicleta*. Traducción de Valentín Farrés. México: Indicios. 2022. Impreso.
- Ross, Hannah. *Revolutions. How Women Changed the World on Two Wheels*. New York: Plume. 2020. Impreso.
- Sprinker, Michael. “Ficciones del yo: el final de la autobiografía”. En *La autobiografía y sus problemas teóricos. Estudios e investigación documental*. Barcelona: Anthropos. 1991. 118-129. Impreso.
- Toledo Jofré, María Isabel. “Sobre la construcción identitaria”. *Atenea*. 506 (II Semestre 2012). 43-56. [https://www.scielo.cl/pdf/atenea/n506/art\\_04.pdf](https://www.scielo.cl/pdf/atenea/n506/art_04.pdf)
- Urriago Benítez, Hernando. ‘Para leer a Montaigne en Bicicleta (Notas sobre las Bicigrafías Ensayísticas)’. *Poligramas*, 62 (2026). <https://doi.org/10.25100/poligramas.v0i62.15446>
- Velázquez, Carlos. “Roger Garza y la crónica en bicicleta”. Entrevista. *La Razón*. 29 de noviembre de 2024. <https://www.razon.com.mx/el-cultural/2024/11/30/roger-garza-y-la-cronica-en-bicicleta/>
- Weintraub, Karl J. “Autobiografía y conciencia histórica”. En *La autobiografía y sus problemas teóricos. Estudios e investigación documental*. Barcelona: Anthropos. 1991. 18-33. Impreso.
- Willard, Frances. E. *A wheel within a wheel. How I learned to ride the bicycle with some reflections by the way*. Fleming H. Revell Company. 1895. Digitalizado en Internet Archive. <https://archive.org/details/wheelwithinwheel00williala>
- Willard, Frances. E. *Glimpses of fifty years: the autobiography of an American woman*. Women’s Temperance Publication Association. 1889. Digitalizado en Internet Archive. <https://archive.org/details/glimpsesoffiftyy00will>
- Zapata Bello, Gabriel. *Sólo de movimiento fue su alma. La bicicleta y el ciclismo en Yucatán 1876-1961*. Ibukku. 2019. Digital.

## Referencias hemerográficas

S/A. “Paris 13 de abril”. *Gaceta del Gobierno de México*. Tomo IX, Núm. 1306 – 855. *Hemeroteca Nacional Digital de México*.  
<https://hndm.iib.unam.mx/consulta/publicacion/visualizar/558075be7d1e63c9fea1a2a1?pagina=558a33887d1ed64f1696f2f0&palabras=veloc%C3%ADpedo-bicicleta&anio=1818&mes=08&dia=18&coleccion=>