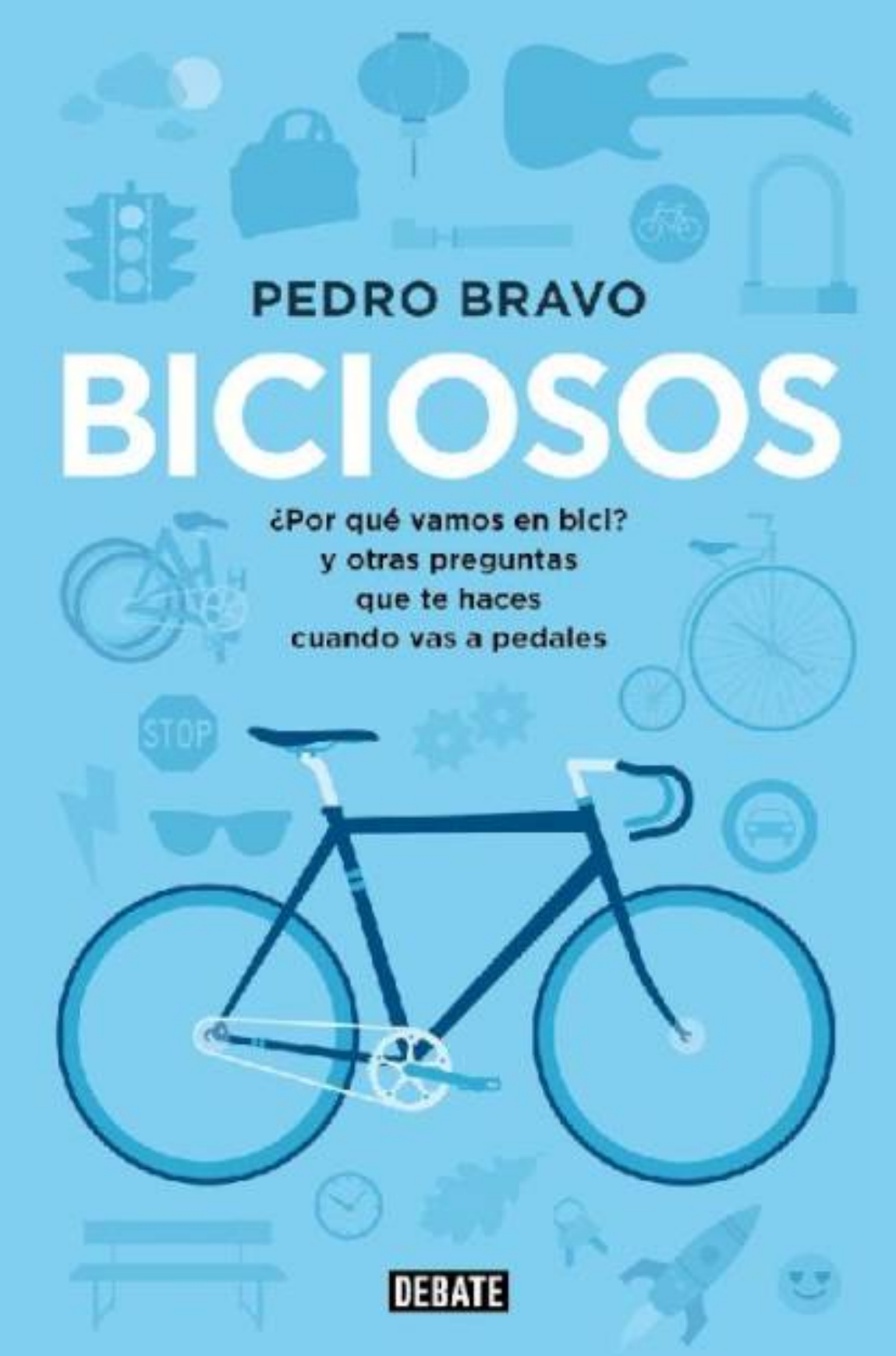




PEDRO BRAVO

BICIOSOS

¿Por qué vamos en bici?
y otras preguntas
que te haces
cuando vas a pedales

DEBATE

Biciosos

¿Por qué vamos en bici?
Y otras preguntas que te haces cuando vas a pedales

PEDRO BRAVO

www.megustaleerebooks.com

Try to see it my way,
Only time will tell if I am right or I am wrong.
While you see it your way,
There's a chance that we may fall apart before too long.
We can work it out.

~~THE BEATLES~~

STEVIE WONDER

1

¿Qué es esto?



«¿Un libro sobre bicis? Anda... ¿y eso cómo es?» Tengo la sensación de que si hubiera empezado a construir un castillo románico con chapas de cerveza no habría generado tanto asombro a mi alrededor como estoy generando con este libro que empieza en este párrafo. Tengo la sensación de que a esta hora en (muchas partes de) España, la bicicleta como medio de transporte suscita incredulidad, asombro y mucha curiosidad. Y tengo la sensación de que por eso estoy escribiendo este libro y no haciendo el castillo de chapas. Porque la bici da pie a un montón de preguntas. Y, desde ahora, aquí está este libro para responderlas... Bueno, igual me he pasado con esta última frase, pero tenía que empezar fuerte y, de todos modos, algunas sí voy a intentar contestar.

«¿No pasas mucho frío?»; «¿No pasas mucho calor?»; «¿Y qué pasa con las cuestas?»; «¿Y no es muy peligroso?»; «¿No llevas casco?»; «¿Y no te roban mucho la bici?»; «¿No son un poco caras?». La lista de interrogantes habituales para el que va a pedales es larga y variopinta y, posible-

mente, estas que acabo de escribir sean las más frecuentes. La gente —conocidos, amigos, familiares, uno que pasaba por allí— se entera de que vas en bici y te lanza dos o tres cuestiones seguidas. Es bastante automático.

También hay quien obvia las preguntas y pasa directamente a las sentencias. «Este país no está hecho para ir en bici; si yo viviera en Holanda iría en bici a todas partes, pero por aquí es imposible.» Una verdad como un templo que, como todas las verdades de los templos, supone un desafío al entendimiento; al menos al mío, que sí voy en bicicleta por aquí y no en los Países Bajos y que suelo moverme dentro de lo posible. Como sea, sospecho que tanto las preguntas como las sentencias esconden un pasmo superior: «¿Por qué vas en bici?».

De eso trata este libro, de por qué vamos en bici todos los que vamos, que somos muchos y creciendo, según las estadísticas, tanto en España como en el resto del planeta. Y también de por qué debería ir aún más gente. Porque no solo no pasa nada grave por ir sobre el sillín de un sitio a otro, sino que pasan bastantes cosas agradables. Aunque nos cueste admitirlo desde lo alto de nuestro progreso.

Esta sociedad que hemos ido construyendo los seres humanos está en un proceso de cambio bastante potente. Lo está a muchos niveles y con consecuencias de todo tipo. Algunas de ellas hasta positivas, aunque parezca difícil de creer si echamos un vistazo a la actualidad. Los cambios en materia de movilidad, por ejemplo, no son malos. Y el uso de la bicicleta como medio de transporte habitual en las urbes es uno de los principales síntomas de ese cambio, y quizás el más positivo de todos. Y el más singular.

Porque en un mundo que cada día vive una revolución tecnológica y que demuestra tener un apetito voraz por inventar y dejar el pasado bien atrás, el vehículo de moda y el que tiene pinta de quedarse un buen rato entre nosotros es uno que ya triunfó hace más de cien años y que, desde entonces, ha evolucionado poquito. Una solución mecánica tan simple como ingeniosa que es eficaz desde todos los puntos de vista. No es habitual que volvamos a una idea que ya tuvimos y la reconozcamos como buena. Pero es lo que está pasando con la bicicleta.

Por cierto, acabo de escribir que es el vehículo de moda y sé que hay unos cuantos que piensan que ya vendrá otra tendencia que sustituya a esta. Pues no. La bici no es como los pantalones de pata de elefante que tuvieron su inexplicable momento en los setenta y, años más tarde, su aún más increíble resurrección. La bici es una moda que ha vuelto para quedarse y si el lector no se lo cree, que siga leyendo hasta el final, que me juego una ración de torreznos a que le convenzo.

O si no le gustan los torreznos o prefiere ver la tele a leer, que se dé un paseo por Sevilla, Barcelona, Zaragoza, Córdoba, Vitoria y otras ciudades en las que cada día se demuestra pedaleando que ir en bici en España no tiene fecha de caducidad, ni es imposible ni tiene por qué parecer extraño a nadie. En esos lugares, como en muchos otros de Europa (Holanda y Dinamarca, pero también Francia e Italia) o América (Bogotá, Toronto... hasta Nueva York), ver a gente en bici es ya parte del paisaje. Y esa gente que va en bici por esos sitios no lo hace porque esté de moda, sino porque lo encuentra práctico. Más práctico y conveniente

para sus intereses que cualquier otro medio de transporte. Así lo muestran todas las encuestas al respecto.

Ir en bicicleta ya no es cosa de hippies, ni de ecologistas ni de activistas. Ir en bici ahora mismo empieza a ser tan habitual como ir andando o ir en autobús. Y bastante más lógico que ir en coche, en según qué casos. Ir en bici es una solución tan evidente que, lo siento, Miguel, este libro no debería existir. La bici no debería dar para otra conversación que no fuera un «qué bonita es la tuya» o un «¿me prestas la bomba que se me ha deshinchado la rueda?». Y, sin embargo, existe porque aún hay un montón de gente que no se imagina yendo a trabajar dando pedales, alquilando una bici de un servicio público para ir a un museo o candando su vehículo sin motor a una señal de tráfico antes de meterse en un restaurante para una cita romántica.

Este libro existe por eso y porque Miguel, su editor, es un tipo convincente. Alguien capaz de citarme en la otra punta de mi ciudad a la una de la tarde de un caluroso julio y de decirme delante de una cerveza que tengo que convertirme en un apóstol de la bicicleta. Demonios. Yo solo soy un tío que hace cosas. A veces cosas más o menos raras, como escribir o ir en bici de un lado a otro, pero no soy un experto. Ni un gurú. La verdad, no tengo costumbre proselitista ni intención de hacerme santo de la movilidad sostenible.

Y, sin embargo, aquí estoy, con las primeras páginas de este libro. Y lo estoy escribiendo porque, en mi opinión, merece la pena contar cosas de bicicletas, anécdotas de gente que va en bici, historia e historias del artilugio, asuntos que pasan a pedales en todo el mundo, datos que confirman lo bueno que es ver la vida desde un sillín. También porque todas esas preguntas recurrentes que me hacen

cuando voy en bici demuestran que el personal tiene ganas pero no termina de animarse. Y, además, porque no solo me hacen preguntas los otros, sino que yo mismo me hago unas cuantas subido a la bici.

Pero, sobre todo, estoy empezando este libro porque a mí ir en bici me regala momentos de felicidad, incluso dentro del follón de la gran ciudad y metido en un tráfico que recuerda más al Infierno de Dante que a la descansada vida de Fray Luis de León. Y creo que es positivo, por una vez, hacer apostolado de algo así. Porque la vida nos la están pintando de gris, y un pequeño cambio, como decidirse un día a dejar el coche o el autobús y coger la bici para ir a trabajar, puede servir para que nos demos cuenta de que debajo de todo ese gris hay un montón de colores. Y cuando vayamos viendo toda la paleta, empezaremos a hacer otros pequeños cambios y veremos aún más colores. Y de los cambios individuales pasaremos a los colectivos y... Perdón, que me acelero y casi acabo el libro en la introducción.

Empiezo por orden: no paso mucho frío en la bici porque, si lo hace, suelo ir abrigado; a veces sí que paso calor, pero es lo que tiene la canícula en la meseta, que hace calor en bici, andando, en casa y hasta dentro de la bañera; las cuestas hay que subirlas, pero por suerte hace muchos años que inventaron las marchas y eso permite salvar los desniveles urbanos sin excesivo esfuerzo... Como he dicho antes, este libro sobre bicis va de un tío que dedica un verano de su vida a tratar de responder todas esas preguntas que le hacen cuando va en bici y unas cuantas más que se hace él mismo. Ya he respondido tres, ahora van las demás.

2

¿Qué es una bicicleta?



Ayer, Miguel no solo me dio una misión en la vida, también me contó que él, que en Barcelona acostumbra a ir en bici a trabajar, tiene la manía de ir contando las bicicletas aparcadas y en circulación con las que se cruza de camino a la editorial. Me dijo que ha llegado a contar hasta 100 en un trayecto de 15 minutos. Me parece una cifra enorme y decido hacer la prueba en mi ciudad, a ver cuál sale.

Tengo una reunión a media mañana. Seguimos en julio y sigue haciendo calor. Hago unos tres o cuatro kilómetros y no soy capaz de contar más de diez ciclistas a lo largo del camino y otras tantas bicis aparcadas. Es verdad que soy muy de letras y he podido equivocarme en la cuenta, también es verdad que no es el mejor mes ni la mejor hora para echar esta cuenta y es un hecho que cada día hay más ciclistas en mi ciudad, y más que habrá, ya sea por convencimiento, inercia o porque los billetes de transporte público están subiendo tanto que al final solo los podrán pagar los jugadores del Real Madrid. Pero veinte bicicletas contadas en un trayecto de quince minutos sigue siendo una cifra ri-

dícula para una capital europea con cuatro millones de habitantes. Y no parece que sea solo un problema de mis vecinos, sino algo común en otras partes de España. Lo dicho: no sé si dimitir en el primer capítulo.

Acabo de empezar y ya me estoy poniendo pesimista. Pero es que a veces da la sensación de que la gente no sabe ni lo que es una bicicleta. Y puede que sea comprensible. La bici es algo que estamos hartos de ver. Es un juguete que usamos de pequeños y que nos dura un poco más que los Clicks pero que no suele aguantar el paso de la edad del pavo. Lo sé porque aún tengo clavada como un puñal la risita desdeñosa de mi sobrino Iñaki —un gran tipo, en cualquier caso— cuando supo que yo, a mi edad, me movía en bici y no en un cacharro de gasolina con 200 caballos de potencia. Llegamos un momento en que queremos hacernos mayores y creemos que una bicicleta no nos ayuda en el proceso.

La bici no produce asombro. Todos nos hemos maravillado alguna vez de nuestra inteligencia como especie mientras untábamos la mantequilla en el pan en el asiento de ventanilla de un 747 a nosecuántos mil pies de altura. Qué maravilla volar en un enorme aparato, qué listos somos por conseguir que no se caiga. Nos pone mucho la capacidad tecnológica e inventiva del ser humano, aunque no terminemos de entender su funcionamiento (ni el de los aviones ni el de nuestra capacidad para crearlos). O precisamente por eso. Y, sin embargo, no es habitual que nadie se haya acordado nunca del que inventó la bici. El lector seguro que sabe quiénes son los hermanos Wright o Edison o Bell o Isaac Peral. Pero ¿le suena un tal Drais? ¿Y Michaux? ¿Y Starley? No, ¿verdad? Ninguno de los presuntos implicados

en la invención que me tiene escribiendo esto son conocidos en absoluto.

Pienso en ello mientras salgo de la reunión. Vuelvo a casa y sigo contando pocos ciclistas en la calle. Decido liberarme de las cifras y dedicarme a las letras, que se supone que es lo mío. Y me pongo a releer un libro sobre gente que no va en bici. *Nacidos para correr* es la historia de unos indios mexicanos, los tarahumara, y de una carrera de locos celebrada en su territorio. Es una oda a algo que, aunque generalmente se considera inhumano, cada vez practican más mis congéneres. Correr. Correr entendido como enfrascarse casi a diario en maratones que a veces son dos y hasta tres juntas. Correr sin meta a la vista, salvo seguir corriendo. Correr a lo Forrest Gump.

Si uno le pregunta a un médico, correr tantísimo es lo peor que se puede hacer en esta vida. Peor, incluso, que ver *Forrest Gump*. Y, en cambio, según sostiene Christopher McDougall en *Nacidos para correr*, no es solo algo muy positivo, sino que también es parte esencial de la condición humana. «Si no creemos que hemos nacido para correr, no solo estamos negando la historia, estamos negando lo que somos», le dice al autor el doctor Dennis Bramble, profesor de biología evolutiva. La frase no es solo un aforismo muy bien construido para justificar las carreras y a los corredores de ultrafondo; es un hecho, como expone McDougall a partir de distintos testimonios y teorías.

Como esa que viene a decir que nuestras ventajas evolutivas sobre antepasados como los chimpancés o los australopitecos son el tendón de Aquiles, que encuentra su razón de ser al correr y no al andar, y el ligamento nuchal, que sirve para estabilizar la cabeza de animales corredores como los

caballos, los perros y... los hombres. Además, como siempre fuimos más ligeros que los neandertales, que en principio pintaban estar mejor preparados para permanecer aquí, acabamos por sobrevivirles a base de practicar la caza por persistencia: una forma de zampar proteínas animales a base de matarlos de agotamiento y aburrimiento con persecuciones de larga distancia que, cuenta el texto, aún pervive en los bosquimanos.

Es corriendo, dice McDougall, como hemos hecho camino hasta donde estamos, pero como también cuenta su libro y cualquiera puede darse cuenta observándose como especie, es otra de nuestras ventajas evolutivas la que nos ha hecho inventarnos recursos para ahorrar esfuerzos y ganar eficacia. Gracias a nuestro impresionante cabezón y lo que guardamos en él, hemos parido soluciones para dejar de correr. Arcos y flechas, balas y granjas solucionaron el asunto de los antílopes. Y de ahí hasta pedir una pizza mientras vemos la tele hay solo unos miles de años, una minucia en esto de la evolución.

Es una graciosa paradoja que estemos hechos para ser activos y, sin embargo, ocupemos buena parte de nuestra materia gris en buscar soluciones para estar tumbados a la bartola. Pero no es nada raro en nosotros los humanos: la contradicción es otra de nuestras características esenciales. En cualquier caso, como cuenta ese libro y cualquiera que se haya convertido a la religión de correr, superar esas ganas de quedarse sentado en el sofá viendo la tele para salir a echar una carrera, no importa que sea de 2 kilómetros o de 100, acaba convirtiendo a los que son capaces de ello en mejores personas. Seguramente no los hará más ricos, pero sí mucho más felices.

Con la bici pasa algo parecido. A ver, es obvio que el hombre no está hecho para ir en bici sino que ha hecho las bicis para ir en ellas. Responde, por tanto, a ese plan maligno/benigno de nuestro cerebro por desarrollar ideas que nos ahorren esfuerzo. Pero ha sido una respuesta bastante tardía. El cerebro humano encontró otro tipo de soluciones mucho antes que la bici: puso a trabajar a los caballos, las mulas, las vacas, los bueyes; inventó la máquina de vapor y otro tipo de motores, y fletó trenes, barcos y hasta submarinos antes.

La bicicleta, tal y como la entendemos ahora, es una patente de 1885. La Rover Safety Bicycle, creada por el londinense John Kemp Starley, es un vehículo con dos ruedas iguales que se mueve por la transmisión de dos pedales a través de una cadena que va a la rueda trasera. Hubo, en 1879, un precedente de similares características pergeñado también por un británico, Henry J. Lawson, y llamado *bicyclette*, pero no cuajó, y la Rover se ha quedado —con permiso del invento de Michaux, paso previo del que hablaré en el siguiente capítulo— con el hito histórico. Por cierto, que eso de Safety Bicycle (bicicleta segura) fue un nombre comercial y necesario para diferenciar este nuevo invento de su paso evolutivo anterior, esas bicis de rueda alta que ahora solo usan los equilibristas chapados a la antigua y entonces sirvieron un rato como entretenimiento para excéntricos.

La Rover se convirtió en la definición de bicicleta no solo por sus características sino por su acogida. Para sorpresa de su creador, el invento traspasó clases sociales y hasta géneros. La Rover de John Kemp Starley fue el resorte del boom de la bicicleta que removió a ricos y pobres, hombres y mu-

jeros del mundo en la última década del XIX gracias también a otro invento de 1888, el neumático hinchable patentado por John Boyd Dunlop.

La Rover, pues, me ayuda a dar respuesta a la pregunta que encabeza este capítulo con una definición que, modestia aparte, me ha quedado la mar de apañada. ¿Qué es una bicicleta? Es un vehículo terrestre de dos ruedas alineadas impulsado por tracción humana a través de dos pedales generalmente conectados a la rueda trasera por una cadena, un plato y al menos un piñón.

No está mal, ¿verdad? Pues tengo más.

La bicicleta es, posiblemente, el medio de transporte urbano más rentable, eficaz, sencillo, silencioso, barato de comprar y mantener, limpio, sano, chic, atemporal, elegante y algunos adjetivos más que ahora mismo no encuentro pero que seguro que aparecen si me doy una vuelta en bici.

La bici es ese artilugio que el lector tiene guardado en el trastero de su casa o de su memoria y que le gustaría recuperar pero no lo hace por una comodidad mal entendida y porque se pone excusas como que su ciudad no está hecha para bicicletas o que hace mucho calor o mucho frío.

La bici es, también, eso que a veces molesta tanto a algunos conductores y peatones; el último mono de la política de movilidad en España y uno de los primeros en otros países históricamente más civilizados; una forma de movernos sin alejarnos los unos de los otros en ese espacio común que deberían ser las ciudades; casi siempre una solución y casi nunca un problema.

La bici, en cualquier caso, como la vida, es del color del cristal con que se mira. Y su significado también. Si no estu-

viese escribiendo este libro protegido del calor de mi ciudad por las sombras de las contraventanas de mi casa, es muy probable que estuviera descansando en el Parque Natural de Cabo de Gata, Almería. El lugar ha cambiado un poco desde que lo relató Juan Goytisolo en *Campos de Níjar* pero no tanto como el resto del país. Sigue siendo uno de los pocos sitios reales y no aburbujados (y que me perdone el corrector por el palabro) que se puede visitar en la costa peninsular. Allí, claro, también hay bicis y personas que montan en ellas. Están los turistas que se llevan su bici de carretera y recorren el parque con su vestuario de lycra y su casco, por el placer de rodar, ver y hacer deporte. Pero también están los inmigrantes que trabajan en el mar de plásticos, africanos que se asan dentro de los invernaderos y que se mueven entre ellos y sus casas en bicis más o menos destartaladas pero que cumplen con eficacia y muy bajo coste su función de transporte.

¿Significa lo mismo la bici para el cicloturista que para el currito? Respondo a lo presidente del Gobierno, con otra pregunta: ¿es lo mismo correr para los indios tarahumaras que protagonizan el libro de Christopher McDougall que para mi amigo Carlos, que se acaba de aficionar al asunto y cuelga casi a diario sus carreritas por el Retiro en Facebook a través de una aplicación? Carlos corre para sentirse mejor, para sentirse vivo, mientras que los tarahumaras corren porque están vivos. Del mismo modo, el cicloturista que va de Rodalquilar a Las Negras usa la bici para disfrutar de la vida. Y el africano que va de Campohermoso a cualquiera de los plásticos que le toque ir, la usa porque la necesita para vivir.