

LA BICICLETA NUESTRA DE CADA DÍA

ÁNGEL
CASTAÑO
GUZMÁN

Si hemos de creer, con el índice y el pulgar presionando las narinas, en la verosimilitud de los contenidos de internet —bueno, de algunos—, los 149 segundos del video son sorprendentes: un hombre mayor, que apenas es capaz de dar unos cuantos pasos por sí mismo, ante nuestros ojos sufre una transformación casi milagrosa. Una mujer de mediana edad lo ayuda a subirse a una bicicleta y zas, igual que si una varita mágica le hubiese dado un golpe en la testa, los temblores del parkinson se van. El señor —se adivina una sonrisa en el rostro, la imagen no tiene la nitidez suficiente para decirlo con certeza— da una vuelta por el parqueadero del hospital. Cierra el *performance* con un giro de 180 grados y con un saltito. Una vez los pies en tierra, la enfermedad regresa, limitando sus movimientos. Sí, en efecto, vale la pena ver el acto, como recomienda el novelista y cronista musical Pedro Bravo (Madrid, 1972), en su ameno e informado libro *Biciosos* (2014).

Bravo deja claras varias cosas en las 231 páginas del volumen aludido. La mayoría, vista con lupa, importantes para la vida en las urbes modernas. La primera: el cochecentrismo ha trocado las calles y avenidas en el escenario de una disputa ideológica y política de repercusiones planetarias. ¿Quién, atorado en una autopista, mientras masculla maldiciones, no ha caído en semejante síndrome apocalíptico? En una esquina: con un peso de al menos 800 kilos, el carro. El automóvil fue y es para muchos de nosotros la señal distintiva del progreso personal. Los caballos de fuerza y la cantidad de gasolina consumida son motivo para inflar el pecho en reuniones de cualquier laya. No en vano el Ford T es, junto a la hamburguesa y a la coca-cola, el símbolo del capitalismo norteamericano. De igual forma resulta significativo que China, el mandamás de la geopolítica, sea hoy el principal cliente de la industria automotriz. En el otro lado del cuadrilátero, el de sobra conocido discurso ambientalista que señala la prepotencia de dicha actitud, pues ve en ella la punta del iceberg de un sistema de producción y consumo basado en la ilusoria eternidad de los recursos naturales. Así, en escala, las comodidades gozadas por fulano viajando en un carro con las ventanillas abajo y la música a tope, ni de lejos compensan las molestias ocasionadas al viandante y al ciclista: aire sucio, bocinazos en cada cruce de cebra mientras el semáforo pasa a amarillo, trancones de padre y señor mío.


La segunda: por fortuna —Bravo lo aclara al principio—, el movimiento a favor del uso de la bicicleta no es patrimonio de los *ecololós* —el término lo acuñó Martín Caparrós en *Contra el cambio*—, esos hippies de manual y sandalia, impregnados del olor de la dama de los cabellos ardientes, enemigos a muerte de los carnívoros. Celebro el tino de Bravo por una razón sencilla: quitarle al velocípedo la seña de propiedad de una minoría lo convierte en el vehículo ideal para todos. Y, perdonen la perogrullada, todos son todos: ejecutivos

de saco y corbata, estudiantes desde primaria hasta posgrado, amas de casa, niñas chic de tacón puntilla, pantalones ceñidos y boquitas pintadas, como las retratadas por Mikael Colville-Andersen en las vías de Copenhague. También, por supuesto, políticos en busca de votos, con el casco ladeado, seguidos de cerca por la tropa de guardaespaldas en flamantes motocicletas; y los émulos ciudadanos de Lucho Herrera, Rigoberto Urán o Nairo Quintana.

El tema de la movilidad urbana es uno de los principales rompecabezas de las administraciones públicas. La internet y los medios noticiosos, quizá involuntariamente, le han arrebatado el asunto a los expertos y a los alcaldes, amigos de trazar planes, que involucran al grueso de la gente, desde la perspectiva de la ventanilla del carro oficial escoltado por patrullas de policías. De ahí el tercer punto medular del libro de Bravo: la mejor manera de humanizar las ciudades es llenarlas de bicicletas, vencer los prejuicios en contra —varios de ellos lidiados por el madrileño— y por nada del mundo esperar medidas progresistas de los mandatarios. La cicla tiene a su favor argumentos de peso y de todo tipo: los hay relacionados con la salud, con el bienestar comunitario, incluso con su provecho para los artistas; al hacer la lista se convierte uno, así no lo quiera, en proselitista de los pedales. Es más, en cierto momento el discurso asume un tono ineluctable: el carro en breve será pieza de museo, a un lado de los rollos fotográficos, los LP y los teléfonos fijos. El editorial del 28 de febrero de *El Espectador* lo vaticina: “La bicicleta es el futuro, así de sencillo”. Bravo, en el verano de 2013 —periodo de escritura de *Biciosos*—, a veces lo duda; no está muy convencido de la utilidad de la Masa Crítica —iniciativa gestada en Los Ángeles, bajo la premisa ciclista: “No bloqueamos el tráfico, somos tráfico”, que consiste en reunir la mayor cantidad de ciclistas y tomarse las arterias vehiculares—. No obstante, encontrarse a un adulto en una bicicleta le sirve para, en parte, recuperar la esperanza en la raza

humana, parafraseando la apócrifa frase de H. G. Wells. A propósito, uno de los mejores capítulos del libro es el titulado “Si las bicis son el futuro, ¿por qué no tienen protagonismo en ningún relato de ciencia ficción?”. En él Bravo se gana los dos adjetivos usados al principio para hablar de su trabajo literario: ameno e informado. A lo mejor, en lugar de ameno la palabra justa sea divertido.

La seriedad de la cuestión no le impide a Bravo escribir con la soltura de quien se comunica por carta con un amigo, sin por ello caer en la intrascendencia o en la chacota. Alejado de la prosa indigesta de la academia, embelesada con los pies de página y el lenguaje de camarilla, y de la estulticia del diarismo, Bravo logra decirle unas cuantas verdades al lector y ponerles otros tantos puntos a las íes de los gobernantes. Es partidario, por ejemplo, de hacer inviable el uso del carro y de las motos —gravándolos con responsabilidades financieras—, aumentar la eficacia del transporte público y supeditar las decisiones a la felicidad del peatón, el auténtico norte de las ciudades responsables. Sí, pueden no ser muy originales las ideas, pero no sobra escucharlas de nuevo, a ver si en un futuro no tan lejano se llevan a la práctica.

Posdata. La memoria de cinéfilo pide a gritos una nota final. Al carro le debemos un estupendo género cinematográfico: el *road movie*. Baste recordar el ambiente libertario y contracultural de *Zabriskie Point* (1970); la secuencia final del maravilloso filme *Thelma & Louise* (1991); el extraño dramatismo de *Una historia verdadera* (1999), rara avis en la obra de David Lynch; la entrañable *Little Miss Sunshine* (2006); la mesurada *Nebraska* (2013). En fin, a lo mejor el escenario indicado para el cuatro llantas sea la pantalla grande y no nuestras torturadas callejuelas. 

Ángel Castaño Guzmán (Colombia)
(1988). Periodista.



delaurbe

Periodismo universitario para la ciudad

Facultad de Comunicaciones
Universidad de Antioquia

<http://delaurbe.udea.edu.co/>
@Delaurbe

Calle 67 No. 53-108. Bloque 12 - 122
Teléfono: 2195912
Medellín – Colombia