

La bicicleta y la vida

Lucila Navarrete Turrent



1

“Nadie puede hacer un elogio de la bicicleta sin hablar de sí mismo”, dice Marc Augé en un entrañable ensayo sobre el recuerdo, el mito y la utopía del velocípedo. Y es verdad, no se puede hablar de ciclismo sin haberse subido a un sillín, confiar las manos y los brazos al manillar, colocar los pies sobre un par de pedales y, entonces, echar a andar las ruedas gracias a los giros suaves y constantes de las piernas; tras varios metros de desplazamiento quedamos maravillados por cierta sensación de autonomía.

Tampoco se puede hablar de ciclismo sin evocar la primera vez que logramos equilibrar las ruedas y, en perpendicular armonía con la gravedad, nos agenciamos de una locomoción que depende exclusivamente del cuerpo. No se puede omitir la experiencia: las piernas en movimiento, el paisaje que se conquista sin combustión, chupar llanta al contrincante, poncharse a mitad de camino, ir por las tortillas en la vieja rila del abuelo o emprender la huida con el primer amor. O cómo no evocar al antecesor en la etapa evolutiva del crecimiento: el triciclo Apache cuyas rueditas de soporte permitían transgredir por primera vez el pequeño mundo del barrio.

La bici se levanta, ¡hay que intentar vivir! O, el ciclista se eleva, ¡hay que saber vivir! ¿Qué versos le harían

justicia a esta noble máquina? “Sólo / de movimiento fue su alma / y allí caída / no es / insecto transparente / que recorre el verano / sino / esqueleto / frío / que sólo / recupera / un cuerpo errante / con la urgencia / y la luz / es decir / con / la / resurrección / de cada día”, dice Pablo Neruda en su “Oda a la bicicleta”.

2

John Kemp Starley fue quien supo revolucionar esta máquina andante: incorporó un sistema de transmisión de cadena que unía los pedales con la rueda trasera y diseñó el famoso “cuadro de diamante”, vigente hasta el día de hoy, que lograba unir dos ruedas del mismo tamaño, evocando el modelo de Karl Drais de 1817, el primero de la historia. El velocípedo de Starley, también llamado “bicicleta segura”, conseguía el anhelado equilibrio entre el cuerpo y la máquina, dejando atrás modelos peligrosos en los que el peso del cuerpo dependía de una gigantesca rueda delantera.

El modelo *Rover*, de 1885, inició su era de fabricación y pronto se popularizó alrededor del mundo con la misma velocidad con que, décadas atrás, el daguerrotipo había llegado a todos los rincones del mundo. La bicicleta es hija del siglo de las invenciones, de la mancuerna entre magia y técnica.

La temprana muerte de Starley le impidió atestiguar lo que su máquina llegaría a significar para tantísimos ciclistas por venir. Su *rover*, la “vagabunda”, concedió a los más modestos, a los curiosos y audaces la posibilidad de embriagarse de aire, luz y horizonte. En cierto sentido sustituyó al barco: sació la sed de aventura, otorgó la oportunidad de izarse con el impulso de las piernas, abrir rutas insospechadas e ir en busca de lo distante, pero sobre todo permitió la conquista de uno mismo. Las profundidades del mar se tradujeron en anchos y estrechos caminos terrestres. El ciclo nos elevó mucho antes que el aeroplano llegara a ser fiable; transportó por primera vez al individuo según sus propios designios: nos convirtió en actores de nuestros deseos y necesidades.

3

La historia de la emancipación femenina sería otra si no fuera por la bicicleta. Los *bloomers* —o pantalones anchos que a mediados del siglo XIX confeccionó Amelia Bloomer para poder pedalear— y los cicloviajes ampliaron las posibilidades de las mujeres de transitar por el mundo. Las ciclistas comenzaron a proliferar hacia fines del siglo XIX, rompiendo esquemas propios de la mujer burguesa o la madre pasiva.

De entre las más famosas cicloviajeras, sin duda, Annie Londonderry fue la más audaz. Mujer migrante de origen judío vecindada en Boston, fue una verdadera transgresora de las normas de lo femenino; su historia llegó a ocupar el artículo central del *New York Times* en 1895: tuvo la osadía de recorrer el mundo en una pesada bicicleta Columbia. Dejó a sus tres hijos con el marido y se encomendó a la fuerza de sus piernas y sus habilidades para narrar. Consiguió sufragar la hazaña remitiendo sus aventuras a diversos diarios. Sus historias provocaban fascinación en los lectores. Annie y su bicicleta fueron un rentable producto comercial: Londonderry era la marca que la patrocinaba.

4

Alfred Jarry jamás hubiera sido *Ubu* Jarry de no ser por la devoción que sintió por una “Clément Luxe 96” que

él se obsequió poco antes del estreno de *Ubu Rey* a fines de 1896. Nunca terminó de pagar la bicicleta, y tras su fallecimiento retornó al acaudalado comerciante que durante once años sólo recibió 5% del precio que el escritor negoció a crédito, pero de ningún modo pensó liquidar.

Jarry solía embriagarse hasta la saciedad para después montar el ciclo y emprender excursiones en las afueras de los chalets que solía alquilar en compañía de sus amigos Rachilde y Alfred Vallette. Jarry ciclista fue *Ubu* ciclista: máscara con la que provocaba a las buenas conciencias, como la vez que se presentó con los pantalones sucios al funeral de Mallarmé, debido al largo trayecto en bici que lo dejó lleno de barro. Iba descalzo y sobre sus hombros colgaba un par de zapatos lustrados.

Su pasión por el ciclismo era bastante conocida entre los círculos literarios parisinos; llegó a publicar columnas y textos cargados de transgresión e ironía sobre esta forma de recreación y deporte. En un pequeño texto de 1903 hace una brevísima adaptación de La Pasión de Cristo. Barrabás, Pilatos y Jesús son los *sprinters* que deben esquivar las espinas del camino para evitar que sus neumáticos se pinchen. “Algunos grabados de la época reproducen aquella escena, según las fotografías”, escribe Jarry. La Pasión se convierte en una tragedia moderna, cuyas interpretaciones cobran una pluralidad inesperada: algunos gráficos llegan a otorgar “formas más bien fantasiosas a las bicicletas”, dice Jarry, a confundir “la cruz del cuerpo de la máquina con la otra cruz, el manillar recto”; representan a Jesús “con las manos separadas sobre el manillar”.

5

La bicicleta es esa suerte de utopía que posibilita la creación de lazos temporales y livianos con independencia de la finalidad del viaje. Disipa temporalmente las angustias, retorna al “yo” al presente: a *estar ahí* en todo su esplendor. Sobre el sillín uno *es* plenamente el movimiento. Facilita, también, la democratización del espacio público: en las calles coincidimos albañiles,

oficinistas, repartidores, turistas, deportistas, sin las marcadas distinciones de clase que ostentan las corazas de acero. Nos aproxima instintiva y epidérmicamente al flujo del mundo, al pulso de la ciudad o las variaciones de la naturaleza. Nos recuerda que somos finitos, que la muerte es inexorable y podría encontrarse en cualquier bocacalle o en el pedaleo en falso del que va detrás de uno en el pelotón. Religa a la persona con su conciencia y la hace partícipe de vínculos sociales ligeros y amables que casi siempre conllevan cierta alegría de vivir.

Aunque no siempre es así, no para los ciclistas de *Rappi* o el apurado muchacho que debe entregar la siguiente promoción de sushis en la balona que ha adquirido a crédito con la firme intención de juntar un dinerito extra o completar el ingreso del turno vespertino en el supermercado. Los trabajadores de la posguerra tenían, al menos, a Fausto Coppi como inspiración: leyenda que comenzó repartiendo embutidos en el ciclo hasta que se convirtió en el héroe de la *Tour de France*: mito aclamado por la prensa de izquierda y la clase proletaria. ¿En qué pensarán los repartidores de las *apps* mientras pedalean lánguidamente bajo el sol de la canícula? No sé si la bici sea, más bien, la cárcel que liba sus cuerpos, en ocasiones ya impedidos para entregar el siguiente par de frappuccinos. La gigantesca hielera verde o naranja sobre la parrilla de una rila epitomiza, en parte, el triunfo de la autoexplotación capitalista en el siglo XXI.

6

Por su nobleza y bajo costo las bicicletas siempre han sido de uso extendido entre las clases populares y las más austeras. Los barrios y las avenidas de pequeñas y grandes ciudades, ejidos y zonas rurales se han poblado, a través de cuantiosas décadas, de jornaleros, albañiles y obreros sobre el sillín.

Sólo en los albores del siglo XXI la llamada “gentrificación” de ciertas zonas urbanas, que ha provocado el desplazamiento de lugareños y la transformación de espacios en beneficio de clases medias y altas, ha conferido cierto protagonismo a la bicicleta urbana. Las ciclovías y las ciclo-estaciones han empezado a ser el

atractivo de un sector privilegiado. Los trabajadores de siempre aprovechan los nuevos pero reducidos trechos seguros, que por lo general no llegan hasta sus lugares de residencia. El uso gentrificado de la bicicleta es, también, un termómetro de los intereses que se inclinan por los más favorecidos y no vulneran la supremacía de los hidrocarburos. Todavía estamos lejos de experimentar ciudades limpias, llenas de pedalistas satisfechos.

Hace varios meses, cuando la pandemia impuso otra lógica de movilidad y distintos lugares del país comenzaron a reducir carriles de autos para ceder espacio a los ciclistas, la industria del sector registró un récord de ventas inimaginable. No son pocos los que, entusiasmados con su primera bici, se han caído una y otra vez en plena arteria vial, ofreciendo un gracioso y entrañable espectáculo. Se les ve con cubreboca y mochila al hombro; descubren por primera vez que, a diferencia de un vagón del metro, los traslados son más salubres y el cuerpo se ejercita; reparan en la ciudad y sus inmediaciones como alicientes para vagar desde ángulos antes insospechados, o en el hecho de que su bici es una gran aliada en casos de emergencia.

Quizás sea muy pronto para augurar una utopía, pero la contingencia sanitaria se ha prestado para pensar otra clase de movilidad urbana. Hacia el final de *Elogio de la bicicleta* Marc Augé imagina una cicloutopía: piensa en un París donde el uso de vehículos sea secundario y los transportes de carga y las ambulancias se destinen para lo estrictamente esencial; una ciudad que contribuya a mitigar el impacto ambiental y la violencia ocasionada por intereses petroleros. Imagina una ciudad afable y transformada por quienes la transitan: peatones y ciclistas, quienes coinciden en trayectos transversales y se miran a la cara con deferencia; una ciudad que ha derrumbado las barreras de clase y disipado la neurosis gracias al pedaleo rutinario. Mientras todo esto llegue a suceder en alguna metrópoli, refugiémonos en el hecho del ciclismo como tentativa existencial primordial, que asegura el discernimiento identitario en quienes confían en su querida bicicleta para abrirse camino por el mundo. 