

## **SOMOS ANGELES CON PEDALES**

**Por Mario Gaviria <sup>(1)</sup>**

No somos pobres diablos, pecadores herederos del ladrón de bicicletas del neorrealismo italiano. Somos la tendencia más eficiente de movilidad urbana en el futuro con una tecnología del pasado cuyo tiempo ya llegó.

Somos ángeles terrenales no seráficos sino bíficos. No somos hells angels de cerveza y moto gorda. Tampoco somos angelitos rubios, barrocos y con alas, querubines asexuados con ricitos y mirada angelical. Estamos más cerca del Arcángel San Gabriel, anunciamos el milagro de la movilidad sostenible, que del Ángel Exterminador de Luis Buñuel. Tampoco Luciferes del averno. Nos movemos sin ruido ni generando CO<sub>2</sub>, somos sostenibles y sostenidos por nuestra movilidad.

Decía Carlos Marx, inspirado de los antropólogos del siglo XIX, que una herramienta, unas tijeras, eran la prolongación de la mano y el cerebro. Que la rueda es la prolongación del pie. La bici es la prolongación sin límites del ser humano. Los ciclistas en buena forma somos gente más saludable, tenemos un cuarto de litro más de sangre y más oxigenada que los automovilistas. El oxígeno nos euforiza. La bicicleta es un artilugio insuficientemente reconocido por sus virtudes eróticas. Sigmund Freud escribió unas clases del poder erótico del traqueteo del tren, muy inferior a la sensualidad de la bicicleta.

Debemos recordar permanentemente que el ser humano a pie sólo es superado termodinámicamente, en desplazamientos, por el caballo y el delfín. El ser humano en bicicleta es termodinámicamente insuperable a la hora de desplazarse. Usamos biocombustible, con 50 gramos de arroz o un bocadillo, o con un plato de pasta, mi paisano Indurain, uno de los cuatro o cinco mejores ciclistas de la historia, recorría cien kilómetros en poco más de dos horas. La bicicleta funciona con motor de oxígeno y hemoglobina, con agua, músculo y proteína. Alta tecnología, Alta eficiencia.

**(1) Premio Nacional de Medio Ambiente de España 2005.**

Este es un homenaje a la ubicuidad del ciclista angélico, del ángel con ruedas. Un ciclista urbano con un teléfono móvil de tercera generación puede estar física e intelectualmente en todos los sitios. Es el Espíritu Santo del siglo XXI. Sólo le falta glamour y reconocimiento.

En Cataluña y en la Península Ibérica somos los nórdicos del sur, que con retraso nos incorporamos a cuatro o cinco elementos que son esenciales en el siglo XXI. Los países nórdicos han desarrollado, los primeros, la liberación de la mujer, la igualdad y el Estado de Bienestar, la energía eólica (Poul La Cour y Jules Juul) de Dinamarca y la tecnología de telefonía móvil (Nokia y otras marcas nórdicas)

Aplicando la alta tecnología electrónica y eléctrica, acabaremos haciendo de la bicicleta, como de los teléfonos móviles de tercera generación y de los aerogeneradores y ordenador portátil, cuatro símbolos de la remodernidad.

Somos gente pacífica, libre, igualitaria, respetuosa de los seres humanos y del medio ambiente del planeta que fabrica molinos y se desplaza en bicicleta. Todo un éxito que no disfrutaba, hasta ahora, de la publicidad.

Me referiré a partir de aquí, sobre todo, al ciclismo urbano, entendiendo la ciudad como la mayor obra de arte inventada y creada por la humanidad. Los ciclistas urbanos podemos obtener éxito sostenible en una ciudad que funcione con desplazamientos de no más de 10 – 15 kilómetros diarios dependiendo de las características de la ciudad, del ciclista, su edad, su entusiasmo, y su concepción del mundo y la vida. Afortunadamente Cataluña, la Península Ibérica, y muchas ciudades europeas, son espacios ideales no sólo para caminar sino también para la bicicleta.

Un ingeniero austriaco de comienzos del siglo XX, Camilo Sitte, escribió un maravilloso libro traducido al español en 1928 titulado "*El arte de construir las ciudades siguiendo las normas de la belleza*" Estaba enamorado de los cascos históricos de las ciudades italianas y cada invierno se pasaba varios meses en

una ciudad diferente sobre la que se documentaba previamente: cual era el mejor plano, cual era la torre más alta y con mejores vistas y cuales eran los mejores restaurantes. Él nos demostró algo que cada vez es más cierto: que una buena ciudad debe ser densa, alta densidad de población, continua, compacta y compleja, todo bien mezclado. A ello hay que añadir parques pequeños muy cercanos, plazas, aceras anchas y ojos sobre las aceras (Jane Jacobs – *La muerte y vida de las ciudades americanas* – 1961). **Las ciudades que son buenas para los peatones, son buenas para los ciclistas.** Somos seres no sólo ubicuos sino versátiles que podemos caminar cuando hay tanta densidad de peatones y tanta animación que nos encanta bajarnos del sillín y parar y pasear sin prisa saludando a conocidos.

Desgraciadamente, desde hace un siglo, el urbanismo, la habitabilidad urbana ha sido víctima de la ingeniería del tráfico, es decir, de las redes viarias para automóviles individuales. La propia técnica de redacción de los Planes Generales de Ordenación Urbana considera la ciudad como lo que queda después de haber instalado las Redes Arteriales, Radiales y Cinturones.

Afortunadamente el petróleo va subiendo de precio y esperemos que antes de dos años llegue a 200 dólares el barril de manera que los peatones, los transportes colectivos eólico-eléctricos y los ciclistas nos revaloricemos.

Para avanzar en el uso de la bicicleta en las ciudades europeas debemos convencer, no tanto a los decisores políticos como a los técnicos municipales autonómicos, estatales, y de la Unión Europea, en movilidad. Yo creo que los peores años de los sufridos militantes de la bicicleta ya pasaron. En el fondo están llegando unos grandes avances en materia cultural, en materia ética. Se trata de convencer a los Ingenieros de Caminos, a los Ayudantes de Obras Públicas, a los Ingenieros Industriales, a los Arquitectos y Urbanistas que se ocupan del tráfico automóvil de que hay que cambiar de filosofía. Hay que recordarles permanentemente que la ciudad no es lo que queda después de haber dado prioridad al transporte automóvil.

Comienza a haber, no sólo en Europa sino por España y especialmente en Cataluña, País Vasco, Aragón, Navarra, Madrid, Sevilla, Córdoba, técnicos en movilidad sensibles a los peatones y los ciclistas. Hay también grupos de Ingenieros de Caminos que hace muchos años lo vieron claro. Quiero hacer aquí un homenaje al Ingeniero Jefe de Movilidad de Zaragoza, el Ingeniero de Caminos D. Antonio Ramos, que desde hace 30 años ha luchado exitosamente por una ciudad comfortable. Siempre que diseñaba cualquier proyecto nuevo aplicaba el ensanche de las aceras y lo sigue haciendo.

Una medida aparentemente tan sencilla e ingenua como hacer aceras anchas lo conseguimos en Benidorm en los años 70 en la época de otro gran Ingeniero de Caminos y gran experto en movilidad y medio ambiente, D. José Ramón García Antón. Hace 30 años proyectó kilómetros de calles con anchísimas aceras y ojos sobre las aceras. Una filosofía de este tipo, que hasta ahora no se enseñaba en las Escuelas de Ingeniería, va penetrando en la tecnología española y europea. Hay Ingenieros de Caminos, carrozas, como Ramón Fernández Durán o jóvenes como Enrique Cañas que van abriendo camino.

Mi experiencia de 40 años en luchas ecologistas me dice que contrariamente a lo que defendieron los ecologistas franceses proponiendo el establecimiento de tecnologías alternativas apropiadas, blandas, limpias, dulces, etc... lo que sucede realmente es que las nuevas tecnologías sostenibles solo avanzan seriamente cuando son asumidas por las viejas ingenierías prometeicas. Dicho de manera más clara y sencilla: hoy cada vez más en las Escuelas de Ingenieros Agrónomos se es sensible al medio ambiente y a la calidad de la alimentación como placer y salud y lo mismo ha pasado con la ingeniería eólico-eléctrica. El gran desarrollo de esta tecnología definitiva, la mayor revolución energética en los últimos 20 años, ha sido llevada a cabo por ingenieros industriales, eléctricos, electrónicos, físicos, aeronáuticos, que son los que a partir del concepto danés de molinos y pala han llevado adelante la revolución. Los viejos herreros, los ecologistas y los campesinos daneses aportaron la filosofía y el entusiasmo pero la tecnología, ingeniería clásica y dura, es la que ha conseguido los grandes avances.

Por analogía con la energía eólica hemos de esperar grandes avances en los próximos años en los proyectos de movilidad urbana a partir de la tecnología convencional.

Algunas medidas que poco a poco se podrían ir tomando son las siguientes:

1. Por cada dos anuncios de venta de coches en la televisión o en los periódicos se incluiría uno sobre las virtudes de la bicicleta a cargo del coste de los anuncios de los automóviles. La relación psicoanalítica entre el poder, el prestigio, la masculinidad y el automóvil tienen cada vez menos fuerza. Durante 50 años, la industria automovilística ha sido, y sigue siendo, el primer anunciante en televisión. Las ciudades fueron planificadas y han sido víctimas de automóvil que fue haciendo desaparecer, sobre todo en Estados Unidos, las calles y las aceras. En muchas ciudades europeas el automóvil expulsó a los niños de las calles por su peligrosidad. Humo, ruidos, ocupación del espacio urbano por el automóvil, eran consecuencia de una visión simplista de las necesidades del ser humano. El coche daba libertad en las áreas rurales o en los grandes espacios y destruía la sociabilidad en el espacio urbano. Un sociólogo francés, Abraham Moles, refiriéndose a California en los años 60 del siglo pasado llegó a proponer, para las ciudades americanas de “casitas aisladas, Autopista y Centro Comercial”, la inclusión del automóvil como un nuevo Derecho Individual en el marco de la Declaración de Derechos Humanos. ¡El Derecho al Automóvil como el Derecho Universal superior a otros derechos!. Esta imagen simplona que muchos decisores y políticos y tecnocráticos municipales tienen sobre la necesidad superior de los automóviles para la felicidad de los ciudadanos es errónea. No deja de ser sorprendente la cantidad de anuncios de automóviles en televisión. Demuestran que la necesidad, la demanda es, cada vez más, creada artificialmente. Si los seres humanos pudiéramos vivir sin el automóvil, ó utilizándolo con más inteligencia, menos tiempo y menos impacto, no sería explicable la gigantesca inversión publicitaria permanente del automóvil. Si hay tanta publicidad de automóvil es porque se genera artificialmente el deseo y la necesidad.

2. Propongo un pacto nacional entre arquitectos e ingenieros sobre el ensanchamiento de aceras.
3. Propongo que los ciclistas urbanos desgraven seriamente sobre la renta, compensada con un impuesto verde a la gasolina urbana.
4. Propongo que los líderes de opinión hagan un esfuerzo de humildad y comienzan a circular en bicicleta, como el nuevo Alcalde de Londres.
5. Propongo que los militantes y activistas, actuales ciclistas urbanos en permanente tensión y conflicto con su entorno comencemos a disfrutar de la bicicleta. Nos lo hemos ganado.
6. La bicicleta garantiza el Derecho a la Ciudad.

### **Algunas propuestas épicas y escépticas para el ciclismo urbano**

1. Procurar no superar la velocidad de 10 kilómetros por hora.
2. Procurar transportar siempre que haya ocasión a alguien en la barra.
3. Utilizar luces de noche y vistosos cascos protectores llenos de color y flores, no diseñados en función de la aerodinámica sino del mensaje feliz que transmitimos a nuestro alrededor.
4. Al cruzarse con otras bicis tratar de saludarse, como mínimo, con una mirada, con un guiño, una sonrisa.
5. Tratar de hablar entre ciclistas desconocidos.
6. Circular juntos, hacer el camino juntos, evitando el aislamiento.
7. Practicar sistemáticamente la ayuda mutua en materia de averías, accidentes, etc...
8. Tratar de madurar y envejecer a pedales, que la bici no sea sólo un juguete de niños y un vehículo de protesta de adolescentes. La bici puede ser un pacificador universal para todas las edades.
9. Practicar la solidaridad ciclista, regalar bicicletas y evitar comprar bicicletas de origen dudoso. Siempre que se pueda la bicicleta se regala, ni se compra ni se roba.
10. La bici como los zapatos y los patines pueden entrar en los edificios, trenes y autobuses como reconocimiento a su sostenibilidad y estilo de vida.

11. Debemos evitar las tensiones con los peatones, pedir siempre disculpas si hacemos algo mal y llevarnos bien con los policías municipales pidiéndoles que por favor si hacemos algo mal nos multen para poder ir a juicio y convertirnos en héroes de mucha monta.

*12.593 caracteres con espacios*