UN LIBRO DE FOTOS Y REFLEXIONES EN
CELEBRACIÓN DE NUESTRAS COMPAÑERAS DE RUTA.

POR QUÉ AMAMOS LAS BICICLETAS

RAUDA / ENCHILADA PRESS

Este libro fue hecho en el taller rural de Enchilada Press, rodeados de árboles y animales que generosamente nos acompañan todos los días.

Para conocer todos nuestros libros, visita
enchiladapress.org

POR QUE AMAMOS LAS BICICLETAS

Fotografías y reflexiones
en torno al ciclismo

Krissara Lertnimanorladee

ESTE ES UN LIBRO PARA LOS QUE JUGAMOS CON BICICLETAS.

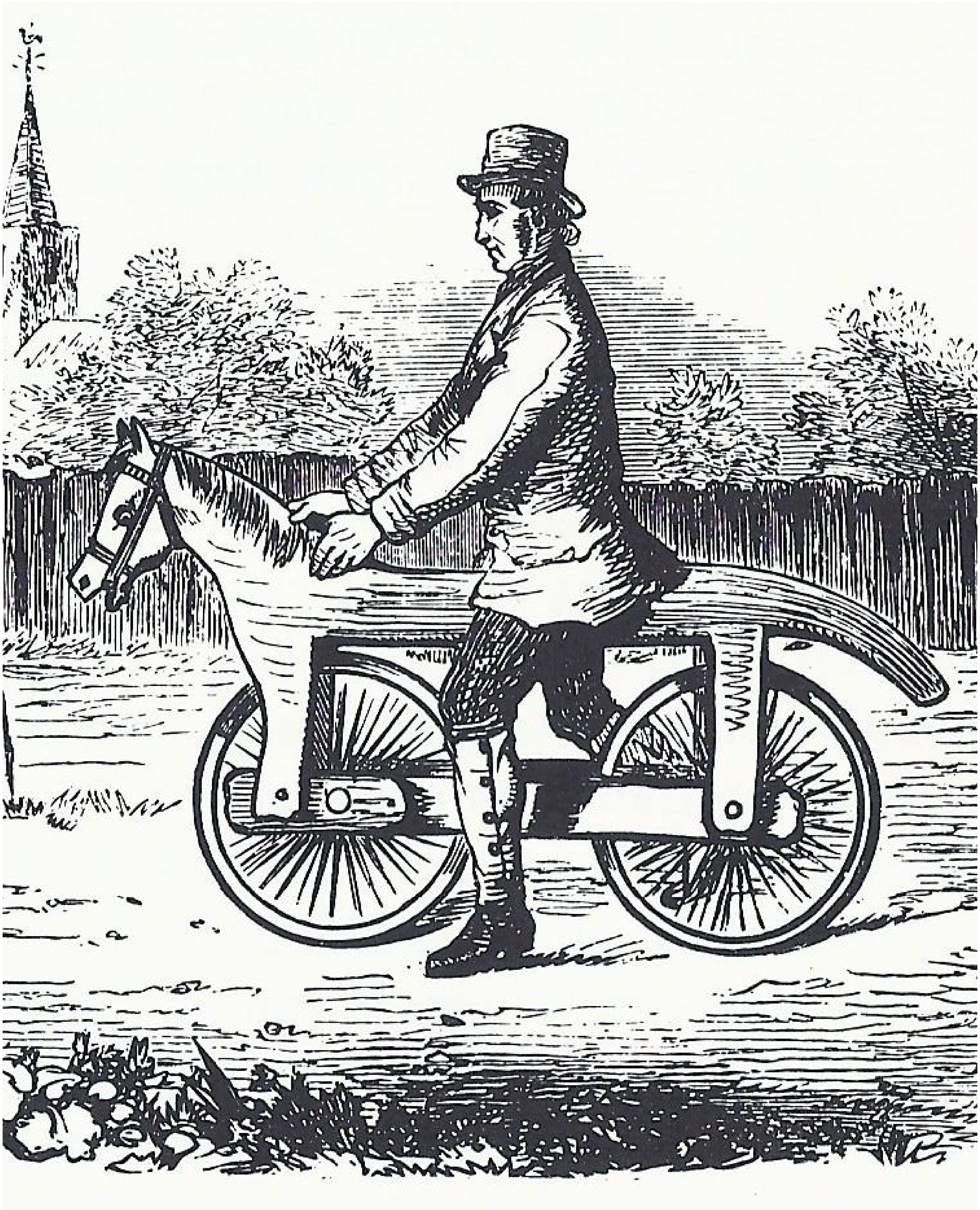
La bicicleta nació como un juguete. En 1817 el conde francés Mede de Sivrac inventó el prototipo más antiguo de la bicicleta actual, el célérifère, que consistía en una barra de madera con dos ruedas, que lucía en uno de sus dos extremos una cabeza de caballo... aunque también había algunos modelos que replicaban la figura de un perro, de un elefante o de un dragón. El célérifère no tenía pedales, era necesario impulsarse deslizando los pies sobre el suelo, y no podía girar: sólo se movía en línea recta hacia adelante y hacia atrás. Una vez que se aprendía cómo coordinar el avance con ambos pies, un niño o niña podía alcanzar una velocidad considerable.

Este divertido capítulo del origen de la bicicleta –nos disculpamos por informar de ello ahora– es falso. Sin embargo, nos parecía necesario darle un lugar al inicio del libro, porque andar en bici es en gran medida una manera de jugar, al mismo tiempo que una valiosa herramienta de trabajo y de transporte. Es la segunda función de la bicicleta, su utilidad, la que en realidad explica su nacimiento, pero desde el inicio del ciclismo, su conexión con el juego ha estado presente en las personas que reflexionan sobre este amado y muy personal vehículo.

El conde Mede de Sivrac no fue una persona real, sino un personaje inventado por un periodista a quien esta versión (imaginaria) de los antecedentes del ciclismo le pareció mucho mejor que la versión oficial, bastante más sombría, que nos explica que el invento antecesor de la bicicleta nació como una respuesta urgente ante la ausencia de otros transportes por una gran crisis que afectó a Europa en los inicios del siglo XIX.

En 1815, una explosión volcánica de magnitud sin precedentes hizo sentir sus efectos devastadores por todo el continente europeo. Su epicentro fue el volcán Tambora, en Indonesia, pero aun desde un lugar tan lejano, la erupción lanzó cantidades gigantescas de ceniza que bloquearon la luz directa del sol, sumergiendo a Europa en un clima gélido que duraría más de dos años: un fenómeno conocido como "invierno volcánico". Ni las cosechas ni los animales sobrevivieron a tan bajas temperaturas, y en 1817, cuando el clima regresó a la normalidad, las personas se encontraron con que no podían usar sus carruajes o caballos para transportarse, porque la mayoría de estos animales había muerto.

Fue en ese mismo año, 1817, que el barón alemán Karl Drais inventó una alternativa mucho más práctica y económica para transportarse. Su invento, que todos



conocían con el nombre de draisiana, era muy similar al ficticio célérifère: una barra de madera con dos ruedas y sin pedales, sobre la que las personas se impulsaban con los pies, alcanzando una velocidad similar a la de los carruajes con caballos. A pesar de la evidente utilidad de este nuevo invento, la draisiana sólo logró provocar la hilaridad de los ciudadanos germanos, aún después de que su inventor cubriera con éxito el trayecto entre Mannheim y Karlsruhe en 4 horas, frente a las 16 que hubiera necesitado para hacerlo a pie.

Paradójicamente, poco menos de medio siglo después, se popularizó un vehículo mucho más hilarante que la draisiana del barón Karl. Un nuevo aparato llamado velocípedo causó furor entre la población. Este invento tenía dos ruedas con pedales para impulsarlas –un claro antecedente de la bicicleta–, con la particularidad de que la rueda delantera era desproporcionadamente grande. Podía llegar a medir hasta 2.50 metros, mientras que la rueda trasera era lo más pequeña posible, proporcionando una estabilidad bastante precaria. Eran muy comunes las caídas en las que los ciclistas salían proyectados hacia el frente desde gran altura.

De hecho, cuando un velocípedo bajaba por una colina, se acostumbraba poner los pies sobre el

manillar para poder aterrizar de pie en caso de accidente. A pesar del riesgo, a la gente le parecía muy divertido montar este curioso e innovador vehículo. Para finales del siglo XIX, el velocípedo era el protagonista de numerosos eventos y carreras, algo que nunca ocurrió con la mucho más sensata draisiana.

El éxito del velocípedo nos deja entrever que, si bien la primera versión de una bicicleta nació como una herramienta ante la necesidad, el antecesor de la bici que verdaderamente nos conquistó como sociedad lo hizo desde su función primaria de ser un juguete. Sin embargo, la bicicleta pronto se volvería popular también por su utilidad, como nos lo demuestra su papel en el movimiento de liberación femenina –cuando fue adoptada como símbolo y reflejo de una nueva realidad, en la que las mujeres se movían fuera del hogar y por sus propios medios–. El uso de la bici también sería un distintivo en el movimiento de los provos holandeses de los años 60, que la utilizaron para exigir políticas ambientales más conscientes.

La magia de la bicicleta reside en que es ambas cosas, juguete y herramienta, y para ambas funciones resulta en extremo eficaz. Con la draisiana –primer precursor fallido de la

bicicleta– podíamos movernos, pero estábamos obligados a mantener los pies en la tierra, con todo lo que esa expresión conlleva. En su diseño y su función era demasiado racional, y aburridamente prudente.

La bicicleta, en cambio, nos hace volar. Y cuando decidimos usarla para modificar algo de nuestra realidad –esa lucha que tarde o temprano se vuelve necesaria– la bicicleta nos permite sentir que estamos jugando. Y jugar, resulta, es la manera más efectiva de hacer las cosas. “El juego nos permite acceder a un nuevo yo que está mucho más en sintonía con el mundo. Como el juego consiste en experimentar nuevas conductas o pensamientos, nos libera de las pautas de conductas establecidas”, apunta el renombrado investigador en psicología Stuart Brown. Y en la misma línea, Einstein decía que “los juegos son la forma más elevada de la investigación”.

En la actualidad varios países del mundo están adoptando políticas de impulso a la bicicleta, y las ventajas que representa llenan páginas enteras en los manuales y libros que advocan su uso.

Andar en bici representa un medio de transporte ecológico y contrarresta el sedentarismo de la población. Además, los urbanistas señalan que invertir en proyectos de

movilidad ciclista es mucho más inteligente que seguir construyendo vialidades para los automovilistas.

Sólo el 25% de los habitantes de la Ciudad de México cuenta con un auto particular. Sin embargo el 80% del presupuesto de movilidad se le destina a la carpeta asfáltica que utilizan estos automóviles.

Frente a este desequilibrio en el uso de los recursos públicos también debe considerarse el hecho de que los autos ni siquiera representan un medio de transporte más eficaz que la bicicleta (una potencial justificación que podría usarse para la prioridad que recibe en la planeación de vías públicas). Debido a los embotellamientos, la velocidad promedio de un coche en la ciudad de México es de 16 km/h: la misma velocidad promedio que se alcanza al desplazarse en bicicleta.

Quienes elegimos movernos en bicicleta hablamos de varios beneficios, como la oportunidad de hacer ejercicio, la liberación del estrés que implican los autos o el transporte público, el ahorro de dinero que representa usar la bici, y el sentido de comunidad que se forma con otros ciclistas. Pero de lo que más hablamos todas las personas que utilizamos la bicicleta es de la felicidad que nos da; una relación que es tanto física como conceptual: emocional, sensorial e

.

Zhuo Cheng You

intelectual al mismo tiempo.

Podría decirse –y lo digo con la convicción que me da el ser ciclista– que es una especie de enamoramiento.

Este libro se trata precisamente de reunir algunas de las expresiones de amor que desde hace más de un siglo las personas hemos sentido por la bicicleta. Todos los ciclistas sentimos un afecto muy especial y propio hacia nuestra bicicleta, y este libro reúne fotografías y palabras que cuentan la historia de esas conexiones personales como la han vivido diferentes pensadores y artistas.

Confiamos en que desde su talento para comunicar fragmentos significativos del mundo, los ciclistas podamos reconocer y celebrar nuestras propias historias detrás de los pedales... El agradecimiento y el entusiasmo de vida que nuestra bicicleta nos hace sentir a todos, pero que a veces –por falta de palabras– no somos capaces de expresar ante los demás, y, quizá más importante, ante nosotros mismos.

Aida Elías, co-fundadora de Enchilada Press y ciclista

Yuyeung Lau

Cajeo Zhang

"La bicicleta es un vehículo movido por el deseo, cuyo motor son los sueños. Lo que impulsa la bicicleta son las ganas de montar en bicicleta, y nada más. En eso se parece a la escritura, que debe autogenerar su propia necesidad narrativa e inventar su propio encargo, o morir; y cuando la necesidad no aprieta, cuando el deseo flaquea, cuando el amor desfallece — momento peligroso, al autor no le queda otro remedio que obedecerse a sí mismo, cada mañana, cada folio, durante años, encontrando alicientes donde no los hay para continuar pedaleando sin aliento, a la contra, con el corazón en las piernas, los pulmones llameantes, en completa soledad, como esos personajes de los dibujos animados que cruzan valerosamente el abismo sin caerse, solo porque han aprendido a ignorar la magnitud de su vértigo."

Eloy Tizón

Paul Green

En el andar en bicicleta hay una paradoja que le da su originalidad: la paradoja del tiempo y de la eternidad. Los jóvenes que montan una bicicleta saben que hay momentos en que pueden hender el aire con mayor vigor y entonces sienten la sensación de «tener el mundo bajo sus pedales», por así decirlo. Esta sensación se borra desaparece en algunas horas para dar lugar a la fatiga, y también se hace más rara con la edad. En este sentido, montar en bicicleta es aprender a administrar el tiempo, tanto el tiempo corto del día o de la etapa, como el tiempo largo de los años que se acumulan. Y sin embargo (y aquí está la paradoja), la bicicleta también es una experiencia de eternidad. De alguna manera se asemeja a la experiencia que se tiene en la playa cuando el que se tiende sobre la arena y cierra los ojos experimenta la sensación de reencontrarse con su infancia o, más exactamente, con las sensaciones que, al no tener edad, escapan a la acción corrosiva del tiempo.

Marc Augé

Yuyeung Lau

Ser ciclista tiene poco que ver con que hagas de ella tu profesión. Ser ciclista es encontrar la armonía entre tú, tu bicicleta y todo lo que rodea a ambos.

Pedro Horillo

Coen Van de Broeck

La bicicleta es como el mundo. Encontré toda una filosofía de vida en el cortejo y la final victoria con mi bicicleta. Así como un nadador fuerte y hábil toma las olas, el ciclista debe aprender a tomar las olas de lo que aparece a su paso, como cuando en el camino aparece un gigantesco carro de heno, la repentina intrusión de ganado con sus enormes cuernos, o incluso el rápido tránsito de un tren de ferrocarril. Al principio nos sentiremos perturbadas por la aparición hasta del perro más pequeño. Pero todo esto es parte del equilibrio de pensamiento y acción por el cual conquistamos el universo con la conquista de nosotras mismas.

Frances E. Willard

Aliko Sunawang

Andar en bicicleta es una forma de meditación. Es una actividad repetitiva y mecánica, que distrae y mantiene ocupada a la parte consciente de la mente. Eso favorece un estado que permite que una parte del inconsciente fluya. Para quien crea que una parte importante del origen de su trabajo y de su creatividad se debe a ese fluir, este es un buen sitio donde buscar esa conexión.

David Byrne

Marcel Duchamp

Hace exactamente cien años, un día de 1913, Marcel Duchamp sintió ganas de instalar una rueda de bicicleta encima de un taburete. Lo hizo, según confesó más tarde a alguno de sus biógrafos, sin un propósito definido, guiado solo por el placer caníbal de escuchar ese siseo inconfundible y como gastronómico de una rueda de bicicleta que da vueltas en el espacio, cada vez más lenta.

La rueda de Duchamp tiene un eco de ruleta de casino, de rueca para hilar o de ventilador made in Japan. Duchamp fue el único capaz de crear una escultura (o antiescultura), no para ser vista, sino para ser oída... Una bicicleta es un instrumento musical que, por casualidad, también sirve para desplazarse.

Eloy Tizón

Sara Bertoni

Hay sin duda una relación entre el descubrimiento de cierta presencia de uno mismo y el descubrimiento de la presencia de los otros. Por consiguiente, hay que dar a la bicicleta el crédito de la reinserción del ciclista en su individualidad propia, pero también la reinvención de vínculos sociales amables, livianos, eventualmente efímeros, pero siempre portadores de cierta felicidad de vivir. Los ciclistas en las calles hablan entre sí o se desplazan juntos en silencio, pero nunca (o casi nunca) usan su móvil. El espectáculo que ofrecen está en las antípodas de la escena clásica que observamos hoy en la terraza de cualquier café: dos personas sentadas a la misma mesa, pero manteniendo largas conversaciones con interlocutores invisibles en sus respectivos teléfonos. De momento esos fantasmas no han aprendido a montar en bici. ¡Ojalá pueda la bicicleta ser el instrumento discreto y eficaz de una reconquista de la relación y del intercambio de palabras!

Marc Augé

果源

十年老店

金亿达遮阳蓬
13896106482

绿色甜果园 健康每一天

金亿达遮阳
029-81034998

Billow 926

Con la bicicleta me sentía más conectado con la vida de la calle de lo que habría estado dentro de un coche o en cualquier tipo de transporte público: podía pararme cuando quisiera; a menudo (muy a menudo) era más rápido que un coche para desplazarme, y no tenía que seguir ninguna ruta fija. El ambiente y la vida de la calle me envolvían. Me resultó adictivo.

David Byrne

Dimitrii Vaccinium

Gracias a la bicicleta todos hemos descubierto un poco de nuestro propio cuerpo, de sus capacidades físicas, y hemos experimentado la libertad a la que está indisolublemente ligada. El primer pedaleo constituye la adquisición de una nueva autonomía, es la escapada, la libertad palpable, el movimiento en la punta de los dedos del pie, cuando la máquina responde al deseo del cuerpo e incluso casi se le adelanta. En unos pocos segundos el horizonte limitado se libera, el paisaje se mueve. Estoy en otra parte, soy otro y sin embargo soy más yo mismo que nunca; soy ese nuevo yo que descubro.

Marc Augé

Yaopey Yong

Mi abuelo agarra la bici por detrás y yo pedaleo porque sé que él me sostiene. Sin embargo, también sé que todo esto forma parte de un rito y que, cuando menos me lo espere, mi abuelo me soltará. La desconfianza me obliga a volver la cabeza. Mi abuelo queda ya lejos. Nos separan dos metros como poco. Me aferro al manillar. Me falta la respiración. Avanzo.

Marta Sanz

Kiwihug

En aquellos tiempos de mi primera infancia las bicicletas eran altas, negras, serias, con sus guardabarros, su timbre para alertar a los viandantes, su trasportín para llevar a un segundo viajero o poner un pequeño serón con su carga de hortaliza o verdura. Es decir, eran bicicletas laborales, y así eran también sus usuarios, gente grave, vestida de pana oscura, gente esforzada, gente laboral. Y así pedaleaban, como si estuviesen en el arado o en la trilla o en la huerta con el azadón. Nada de bromas. Pero los domingos, como una concesión a lo que de festivo puede tener la vida, ponían entre los radios de la rueda delantera un as de oros, o unas cintas tremolantes de colorines en los extremos del manillar. Cuando mi padre se paraba a hablar con algunos de aquellos viajeros, yo miraba y remiraba la bicicleta con un respeto reverencial, sin acabar nunca de admirarme de aquella máquina tan poderosa.

Luís Landero

Sven Brandsma

Aquello que provocó mis fallas en el aprendizaje de la bicicleta, también me había causado fallas en la vida. A saber, un cierto temor hacia los juicios, una sensación vívida de la incertidumbre de todo lo que me rodea, y una duda subyacente a la vez, sin embargo (y esto es todo lo que me salvó), igualada y superada por la determinación de no ceder a ella.

Frances E. Willard

Vince Veras

Desde comienzos del siglo XXI numerosos ciclistas reinventaban sus vehículos, haciendo pequeños trabajos que podríamos llamar artesanales. Cada uno elige su bici, el color o el estilo, y basta un detalle basta para que el usuario reconozca su bicicleta de entre todas las demás. Paciente y fiel, ésta forma parte de su propietario, quien no querría separarse de ella, y, salvando las distancias, el vínculo que nos une a ella recuerda un poco el que evocaba Aristófanes en el Banquete de Platón: el verdadero ciclista no existe plenamente sino cuando se le restituye la mitad perdida de su ser inicial, es decir, cuando se confunde con su bicicleta en un solo cuerpo. El vínculo que une al ciclista con su bicicleta es un vínculo de amor y, literalmente, de reconocimiento, que el tiempo no destruye sino que afianza, si es preciso mediante los recuerdos y la nostalgia cuando la vida los ha separado.

Marc Augé

Fotografierende

A medida que nos conocíamos mejor, me di cuenta de lo perfectamente análoga que era mi relación con mi bicicleta, a la de los amigos que poco a poco se acostumbran el uno al otro. Juntos han soportado las vicisitudes de todo tipo de clima, de los cambios de estación. Pueden contar el uno con el otro sin estar en desacuerdo, porque la vida los ha moldeado en armonía. No hay un camino corto para llegar a este estado tan deseado. Nada lo va a ganar excepto la paciente continuidad en el hacer bien.

Frances E. Willard

Janusz Maniak

Creo que las ciudades son manifestaciones físicas de nuestras creencias más profundas y de nuestros pensamientos muchas veces inconscientes. Nuestros principios y esperanzas son a veces bochornosamente fáciles de descifrar. Están ahí en las fachadas, los museos, los templos, las tiendas... y en cómo esas estructuras se relacionan entre sí o, a veces, en como dejan de hacerlo. Ir en bicicleta entre todo esto es como navegar por las vías neuronales colectivas de una especie de enorme mente global. Una excursión por el interior de la psique colectiva.

David Byrne

Pete Walls

Pedaleando se aprecian mejor los contornos del país, porque uno primero sube las cuestas bañado en sudor y luego las desciende dejándose deslizar por ellas. De ese modo, el ciclista recuerda las pendientes tal como son, mientras que al automovilista solo le impresionan las colinas de considerable altura.

Ernest Hemingway

Angelo Abear

Una de las primeras cosas que aprendí fue que a menos que se diera un ímpetu constante hacia adelante, caíamos directo al suelo, bicicleta y ciclista. Y me dije: pasa lo mismo con todas las reformas. A veces parecen retrasarse, luego apenas se equilibran, comienzan a oscilar como si perdieran el camino y fueran a caerse hacia un lado. Pero todo lo que se necesita es un nuevo ímpetu en el momento correcto, en el ángulo correcto, y toman vuelo de nuevo, tan alegremente como si nunca hubieran amenazado con detenerse en absoluto.

Frances E. Willard

LAS CITAS QUE FORMAN PARTE DE *POR QUÉ AMAMOS LAS BICICLETAS* PROVIENEN DE:

Augé, Marc. Elogio de la bicicleta. España: Gedisa, 2009.

Byrne, David. Diarios de bicicleta. México: Editorial Sexto Piso, 2013.

Delibes, Miguel. Mi querida bicicleta. Tajonar Pamplona: Editorial Ken, 2014.

Landero, Luis / Muñoz Molina, Antonio / Ovejero, José. Diez bicicletas para treinta sonámbulos. España: Demipage, 2013.

Willard, Frances E. How I Learned to Ride the Bicycle: Reflections of an Influential 19th Century Woman. Chicago: Woman's Temperance Publishing Association, 1895.