ENTRE BICICLETAS TE VEAS

Posted on 15 mayo, 2014 by J. Viridiana García Meza

Las tortugas son de los pocos reptiles sobrevivientes al disturbio ambiental que provocó la extinción de los dinosaurios, lo que indica claramente que eso de andarse despacito y con calma es toda una estrategia de supervivencia...

Category: Ciencia

Tag: Ciencias Sociales

Las tortugas son de los pocos reptiles sobrevivientes al disturbio ambiental que provocó la extinción de los dinosaurios, lo que indica claramente que eso de andarse despacito y con calma es toda una estrategia de supervivencia .

La cafeína

La primera de las vanguardias artísticas del siglo XX surgió febril, rebelándose contra la desgastada lentitud de lo viejo y exaltando impetuosamente a los jóvenes y arrebatados aires del progreso tecnológico. Fue en febrero de 1909, cuando se publicó el *Fundazione e Manifiesto Futurista*, escrito por Filippo Tomasso Marinetti (1876-1944), quien recibiera el mote de "la cafeína de Europa". En su

proclama, Marinetti indica los elementos esenciales del arte futurista: amor al peligro, hábito a la energía, temeridad, insomnio destemplado y, sobre todo, la belleza de la velocidad y simultaneidad que multiplican las capacidades humanas. En apego a este manifiesto, se pintaron cuadros y escribieron obras de teatro, ensayos y poemas, como el que Emile Bernard dedicó al padre del futurismo:

> *Oh, conquistador de estrellas*
> *lanzado sobre la fulminante trayectoria*
> *del automóvil enfurecido (…)*
> *Vos habéis descubierto la nerviosa belleza del maquinismo loco*
> *que atormenta las ciudades.*

El extracto anterior, además, refleja otra característica del movimiento futurista, su violencia. Sepa usted que el futurismo dio estatus de "acto vital" a la guerra y lo consideró un acto justo emanado del derecho del más fuerte sobre el más débil, según Marinetti. Dicho ello, no sorprende que el futurismo fuese una de las corrientes que alimentó al fascismo, como lo denota la siguiente estrofa del futurista Gino Cucchetti: *nuevas conquistas pirotécnicas plásticas para gloria de Italia fascista imperial*. Marinetti mismo, gran amigo de Mussolini, recibió la condecoración de un "camisa negra de honor".

En términos sicológicos, la adicción por la velocidad y la violencia suelen estar estrechamente relacionados, pues el primero imposibilita toda reflexión y, por ende, es sustrato donde germina intolerancia. Estas pasiones adictivas no dejan de causar horrores cada día… vaya, personas atrapadas en tal adicción, aún sin saberlo, son los que suelen atropellar ciclistas (por ejemplo y para no salirse mucho de tema) y afirmar con cinismo "no me di cuenta, todo pasó tan rápido".

Así, con el evidente terror que les causaba la inmovilidad, particularmente la inmovilidad contemplativa, los futuristas, como energúmenos, dan la bienvenida al progreso del naciente siglo XX con verdadera euforia adolescente .Y aunque para De Torre (1971) el futurismo no tenía futuro al desdeñar el sentido de perdurabilidad, los alaridos futuristas impregnaron a la sociedad prácticamente todo el siglo pasado, extendiendo su flagelo hasta el presente. Solo basta decir que en México alrededor de 24 mil personas mueren cada año en accidentes viales y que casi una tercera parte de estos se debe al exceso de velocidad. ¿Qué provoca en la personas tal entusiasmo por la velocidad? ¿Será el pánico a la tranquilidad? Creo que la sociedad entera hemos propiciado y tolerado esa veloz irrupción en nuestras vidas del maquinismo loco que atormenta las ciudades, siendo artífices de una sociedad susceptible a caer enferma de los nervios y del corazón. Platiquémoslo mientras paseamos en bicicleta.

> *Somos lo que comemos*

Ya que comenzamos este escrito hablando de uno de los movimientos artísticos del siglo pasado, vale la pena decir que la historia del arte bien nos muestra que la libertad creativa se rebela contra las tradiciones estilísticas, rebeldía que suele fructificar en un nuevo movimiento, renovador y fresco (el clasicismo como manifestación de fatiga ante los excesos del barroco; el romanticismo que afloró tras la moderación del clasicismo; las vanguardias del siglo XX opuestas a la melcocha romántica…). Pensando en la adicción por lo vertiginoso ¿será que alguna voz liberadora se rebelará? Afortunadamente la respuesta es afirmativa, e involucra diversas voces que alertan sobre los costos de una vida atrapada en la tecnología que potencia los sentidos: sociólogos, médicos, cocineros, urbanistas, antropólogos, músicos, sicólogos, sacerdotes, pedagogos, cineastas, escritores, politólogos y, a la luz de los nuevos paradigmas científicos, también las voces de investigadores, entre otros, quienes abogamos por una dinámica más sosegada. A decir verdad, desde la segunda mitad del siglo XX, en la década de los 50, comenzaron a escucharse expresiones contrarias a la vorágine tecnológica, las de los *beatniks*. Pese a parecer que este movimiento fue sepultado por la velocidad misma del progreso tecnológico (que tocaba cada vez más esferas de la vida cotidiana), la generación beat y otros grupos de contracultura sentaron las bases para que se dieran cambios en los arquetipos del inconsciente colectivo de las nuevas generaciones. Y si la revolución industrial y la emergencia de la tecnología nutrieron el futurismo a inicios del siglo XX, la contracultura de *hipppies* y *beatniks* allanaría el paso para movimientos tales como el "Comida lenta/Vida lenta" (*Slow Food/Slow Life*), que se ha difundido casi a nivel global en este nuevo milenio.

Opino que la elaboración de la comida debe ser considerada un arte, que bien merece su musa. Carlos Pertrini, creador del movimiento "Comida lenta" (y, vaya coincidencias, compatriota de Marinetti), también lo cree; más aún, Petrini juzga que la comida y la bebida combinan placer y cultura, por lo que, desde el punto de vista del placer, no hay nada más nocivo que la llamada "comida rápida", pues lleva a la gente a un estado indigno, cuando cualquier cosa sirve para saciar la barriga. Hay quienes argumentan que la crítica a la "comida rápida" es parcial y hasta nacionalista, ya que los tacos también pueden ser considerados "comida rápida". Pues bien, para Petrini el papel depredador de la comida rápida implica, además, la estandarización de los sabores y, por lo tanto, ya que los productos de cada región son los portadores del sabor, el movimiento "comida lenta" también busca proteger los alimentos, las zonas donde se producen, las formas y tradiciones de cultivo, cosecha y de preparación e, incluso, el sitio donde se degustan. Dicho en otras palabras, los tradicionales tacos mexicanos no se incluyen dentro de la categoría de "comida rápida", por estar elaborados con productos locales que diversifican el sabor y por representar una tradición y expresión de una cultura particular; por el contrario, los menjurjes apellidados "tacos" de las cadenas *Taco Bell* y *Taco Mundo* sí son un claro ejemplo de comida rápida.

Así, el comer, ese venerable acto que nutre nuestro cuerpo, se enaltece nuevamente con la propuesta del movimiento "comida lenta" y se reafirma como un rito parsimonioso que implica posturas tales como la defensa de la diversidad biológica, su oposición a los productos transgénicos y la convicción de que la lentitud es un atributo de sustentabilidad y de armonía social. El emblema del movimiento es el caracol, que puede encontrarse en los restaurantes de Bra, Italia, pequeña ciudad del Piamonte y cuna del movimiento. Esta es una ciudad lenta (*slow city*), por decreto, donde se vive una vida lenta (*slow life*), ajena al estrés que la velocidad provoca. En Bra, las personas quieren vivir más pausadamente tan solo para gozar de más tiempo que les permita integrarse, trabajar, convivir, aprender, solidarizarse, leer, escribir, ejercitarse, bicicletear, pensar y… ¡cocinar! Cabe añadir que Bra no es la única ciudad lenta en el mundo; actualmente, son 200 municipios los que se han adherido al movimiento en diversos países, como Italia, Irlanda, Alemania, Corea del Sur, Reino Unido, Noruega, Polonia, Portugal, Francia, Bélgica, Australia, Suiza, Finlandia, Japón, Holanda, España y Turquía, entre otros (http://www.cittaslow.org/section/association).

Cuando crecen las ciudades

Los habitantes de Bra (¿brasenses?) ya saben que lo que más irrita los sentidos de quienes vivimos en zonas urbanas son esos ecos del futurismo marinettiano: los vehículos automotores. El automóvil es un símbolo de valores distintivos de la sociedad de consumo: velocidad, independencia y poder (particularmente, poder adquisitivo); tal vez por ello y no por una genuina necesidad se ha convertido en la aspiración de millones de personas en el mundo, pese a que solo aporta contaminación y congestionamientos, no acorta distancias ni hace nuestra vida citadina más veloz. Efectivamente, si usted considera que el automóvil es indispensable para cubrir todas las actividades que la vida moderna le impone, tal vez concluya, después de leer lo siguiente, que este no asegura una mayor velocidad: en el editorial del número 70 de la revista *Ciencias* se indica que en 1907 transitaban por las calles de Nueva York carros tirados por caballos, los que se movían a una velocidad promedio de 18.5 km/h, mientras que actualmente los flamantes automóviles alcanzan 15-18 km/h en promedio, según el tipo de vialidad. Por su parte, durante las llamadas "horas pico" (de mayor tránsito), la velocidad promedio de los automotores en las vías rápidas de la zona metropolitana es de ¡10 km/h!. Por cierto, la velocidad promedio de una bicicleta es 15 km/h.

Ante la creciente demanda de coches, la estrategia de las autoridades citadinas (sea la ciudad que sea), ha sido construir o ampliar las vías de transporte. Para Enrique Peñalosa, ex-alcalde de Bogotá, querer remediar los problemas de congestionamiento vehicular haciendo más vías equivale a tratar

de apagar el fuego con gasolina, ya que después de 3 a 5 años las nuevas vías estarán saturadas, como se ha demostrado en diversas ciudades del mundo. Peñalosa opina que la única solución para tornar las ciudades más eficientes y humanas es restringir el uso del automóvil, fomentando el de la bicicleta y del transporte público (*Dieusaert 2003, recuadro 1).

Además, ampliar o crear nuevas vías trae problemas colaterales; por ejemplo, las ciudades tienden a crecer en torno a los nuevos "periféricos", "circuitos exteriores" o "desviaciones"; en asentamientos alejados del centro histórico (que, por cierto, tiende a ser deshabitado y, posteriormente, descuidado) y de las matrices de los servicios urbanos; llevar tales servicios a las periferias se traduce en fuertes gastos. Y aunque el espejismo sea "vivir en zonas menos congestionadas", lo cierto es que suelen crecer rápido (el valor comercial del suelo motiva a inversionistas) y a llenarse de casas y establecimientos comerciales y de servicios, por lo que las nuevas colonias no tardarán en sobrepoblarse y, justamente, demandar la ampliación o construcción de vías. Es así como se desata el círculo vicioso que bien conocemos quienes hemos visto crecer horizontal y desordenadamente las ciudades de México. Luego entonces: como usted no desea que sus hijos y nietos padezcan en una megalópolis y sufran los estragos del calentamiento global, contribuya a desalentar el uso de automóviles y así, a limitar la loca expansión que está sufriendo su ciudad.

> *González Gortázar imaginó una ciudad donde los ciclistas son un hecho estético y Gabriel Zaid concibió una poesía para leer en bicicleta.*

En una grata plática de sobremesa, un entrañable y gran amigo propuso una táctica para reducir gastos en la burocracia y canalizarlos en educación, arte, deporte y recreación. Para él, debiéramos hacer uso más o menos obligatorio de la bicicleta: por ser un medio de transporte que no contamina, se acaba con todo un departamento de la secretaria del medio ambiente; por el esfuerzo físico que implica, se economiza en médicos, hospitales y medicinas para enfermos del corazón, obesidad y de las articulaciones, además de quitarle cierta carga laboral a la comisión encargada del fomento al deporte; la Secretaría de transporte público se reduciría al mínimo, previo cambio de las unidades contaminantes y no aptas para personas mayores o discapacitadas. Aunque dicho de broma, no puedo dejar de pensar en esta propuesta como una opción que logre, primero, que la ciudad deje de ser de los automóviles; que sea para la gente y no continúen sacrificándose espacios públicos y pulmones urbanos (plazas, parques o camellones arbolados), en aras de mejoras "transitorias para el tránsito" de automóviles. Segundo, ciertamente mejoraría sustancialmente la salud de la población y la calidad del aire… Perdón, ¿me decía Usted? ¡Ah! Indiscutiblemente algunas pocas ciudades no tienen los problemas de contaminación de las grandes metrópolis, pero igual contribuyen con los gases del efecto invernadero y este, mi estimado y buen amigo, es un planeta para el deleite de todos, como lo es esta ciudad… Prosigamos: incentivar el uso de bicicletas como medio de transporte se traduce en una importante mejora de la calidad del aire de las ciudades (pequeñas o grandes), ya que se ha demostrado una y otra vez que

la principal fuente de contaminación atmosférica es el autotransporte, especialmente en horas pico, de alto congestionamiento. Para más, andar en bicicleta reduce enormemente el tráfico, el ruido, y por ende el estrés que ello provoca… y lo digo yo, que vivo en el cruce de dos avenidas.

Más endorfinas, menos adrenalina

Regresando al tema de la salud, usar la bicicleta no solo reduce esos nocivos productos de la combustión de la gasolina que respiramos, además, la "bici" es recomendada por médicos y, créame usted, por uno que otro psicólogo, pues como ejercicio favorece la eliminación de toxinas, ayuda a disminuir la presión arterial, el mal humor y la agresividad; protege las articulaciones (evita su rigidez), disminuye el colesterol, ayuda a perder peso, mejora los sistemas circulatorio e inmunológico, incrementa la capacidad pulmonar. En fin, son claros los benéficios de andar en bicicleta, no en balde muchos deportivos tienen múltiples bicicletas fijas (las paradojas de la modernidad: un medio de transporte ¡fijo!).

En conclusión, la bicicleta es una afable aliada de la salud física y mental ¿Qué otras ventajas ofrecen las bicicletas? Figúrese: según Hall y Gehl, los sentidos de la percepción, y por lo tanto el pensamiento, están genéticamente diseñados para funcionar a velocidades entre 5 y 15 km/h, que es cuando se camina, corre o se anda en bicicleta. A tal velocidad es posible ver, oír, sentir y razonar lo que sucede alrededor, con detalle y atención; a velocidades mayores, estas funciones se atrofian y solo se ven bultos, se escuchan ruidos y se siente vértigo (*in Chrislieb 2003*), pero no la gracia ni los detalles del entorno. Entonces, la bicicleta resulta el medio de transporte más civilizado que ha construido el ser humano, porque va a la velocidad de sus pensamientos (*Chrislieb 2003*). Einstein se percató de la trascendencia de la velocidad de la luz, caminando.

Por los argumentos expuestos, coincido con quienes sostienen que el *movimiento bicicletero* tiene a su favor la razón. Ahora hablemos de un exponente del *movimiento bicicletero*: David Byrne, cuyo activísimo en pro de bicicletas para las ciudades se remonta a los años 70 (al igual que su despegue como músico líder de la banda *Talking Heads* y como un acto consecuente con su más preciado sentir, la libertad. Ninguna contradicción, mucha sabiduría. Aunado a ello, ha mantenido una columna en el periódico *The New York Times* y ha participado en la creación de infraestructura urbana para facilitar el uso de la bicicleta (nycityracks.wordpress.com). David anda por el mundo alentando el *movimiento bicicletero* y narra que, en colonias pobres de Río de Janeiro, se invirtió en infraestructura para bicicletas y se creó un centro cultural para enseñar a los niños teatro y música; los niños se alejaron de la violencia del barrio, pues encontraron emocionante pasear en bici y tocar música con los demás. Algo similar ocurrió en Medellín, Colombia, cuando Sergio Fagardo fue alcalde de esta ciudad antes comandada por el narco. Y del otro lado de la moneda: sabrá usted que el narco ha creado en México 600 mil empleos (*Calva*, 2011; IEE-UNAM) y que la mayoría de los jóvenes se enfrentan a una sociedad con elevados índices de desempleo a nivel global. Saque sus

propias conclusiones. Por cierto, la canción más famosa de *Talking Heads* y de la que fue coautor David Byrne es *Physico Killer*, que trata sobre el acelere y la descomposición mental de un "matón". Curioso, como los que abundan hoy en nuestro país.

Ahora, le sugiero cierre sus ojos y recuerde usted a los niños que vio en aquel parque disfrutando el día en sus bicicletas, o su propia infancia, y a los carteros, repartidores, panaderos, afiladores y al señor de los helados que circulaban por las plácidas calles del poblado en el que creció, antes de que se instaurara la ley de automóvil. Sí: ese vehículo de dos ruedas movido por pedales formó parte de nuestras ciudades mucho antes que el de cuatro motorizado.

Educación y parsimonia

¿Será verdad que el origen de la bicicleta se sitúa en China? Ahora no tengo la respuesta y como sea, lo que resulta importante decir de aquellas lejanas tierras orientales, es que en ellas se desarrollaron dos sistemas ético-filosóficos complementarios: el confucianismo y el taoísmo. Los preceptos del confucianismo parten de la premisa fundamental de que el ser humano es una criatura social y, por lo tanto, hay virtud en las relaciones sociales armoniosas, y que la armonía no se logra por obediencia a principios morales abstractos, sino por el seguimiento de ciertos rituales y protocolos (p. e., convivir durante la preparación y degustación de la comida, como sugiere Petrini). A su vez, el taoísmo atañe a la vida interior y parte de la noción: el ser humano es naturaleza, por lo que considera que su vida debe tomar el camino de los sucesos naturales (y los procesos naturales son ¡lentos!). El taoísmo, con su foco de atención en la naturaleza, también llegó a ser la fuente intelectual para el desarrollo de la ciencia china. Pero como el taoísmo niega los poderes ilimitados de la razón y no busca leyes naturales absolutas, el desarrollo de la ciencia china tomó un curso bastante distinto al de la ciencia de medio oriente y, posteriormente, de Europa. Primero evolucionó a lo largo de líneas empíricas, evolución lenta pero segura: hasta el renacimiento europeo la ciencia china y la tecnología que de ella derivó, eran considerablemente más avanzadas que las europeas. De hecho, gran parte de la Europa de entonces se alimentó de los descubrimientos chinos que le habían llegado (reloj mecánico, brújula, el compás, ciertos conocimientos en herbolaria médica…). En ausencia de un incentivo espiritual para integrar los descubrimientos empíricos en un cuerpo teórico, la ciencia china fue rebasada por el meteórico ascenso de la ciencia europea, pues contrario a lo que opinaban los taoístas, la naturaleza no es tan inescrutable para el intelecto. Sin embargo, ir más rápido no garantiza más que cierto progreso en la comprensión de la naturaleza física: así, con su apreciación del relativismo y de la sutileza del universo, los científicos chinos se acercaron a la imagen einsteiniana del universo sin haber tenido la base de la imagen newtoniana (*in Stent*, 1986). En efecto, para preguntas poco profundas se encontrarán respuestas satisfactorias al intelecto y la praxis. ¿Qué pasa cuando las preguntas son otras y las respuestas no están en total consonancia con el pensamiento racional? (¿Cómo se almacenan y recuperan las imágenes en nuestro cerebro

mientras ando en bicicleta, o cuál es la interconexión que existe entre la diversidad de formas biológicas, los gradientes de concentración de las sustancias químicas del ambiente mediato y el brillo de sus ojos al leer estas líneas, en términos neurológicos o, si quiere, en términos cuánticos?). Es del todo conocido que la búsqueda de respuestas para preguntas inaccesibles a nuestra percepción ha acercado a muchos investigadores occidentales a oriente y a los grupos indígenas de distintos países.

¡Sí! ¡Cual hippies y beatniks contemporáneos! C^2

*Dieusaert 2003, recuadro 1

Las cosas en las ciudades de México parecen ir a contracorriente, sin embargo. En un evento de seguridad pública, los "representantes populares" solicitaron a la Dirección general de seguridad pública municipal que en la ley de tránsito se incluyan sanciones para los ciclistas que circulan inadecuadamente por las calles de la ciudad y representan un peligro para los automovilistas (sic.) ¡Caray! Si las banquetas son para los peatones (aunque a veces los autos las invaden) y las calles y avenidas para los autos ¿cuál es la manera adecuada de circular por las arterias de la ciudad si ninguna de estas posee ciclovías? Los ciclistas están en total desamparo al no contar con espacios para su circulación. Es importante asumir que en México existen más de 20 millones de bicicletas, usadas principalmente para el trabajo (vr. gr. carteros, policías, afiladores, repartidores…) o medio de transporte, y los derechos de peatones, ciclistas y automovilistas terminan ahí, sobre la línea que limita dónde debe circular cada uno.

Definitivamente ninguna musa de la salud, del ambiente, la educación ni Euterpe misma, han inspirado a las autoridades municipales de México para que generen una política pública clara y efectiva en favor de la movilidad no motorizada (discapacitados, peatones, ciclistas, etc.); tampoco han inspirado a los feroces automovilistas para que compartan de manera armónica el espacio vial con los vehículos no motorizados.

Referencias

Es lamentable y digno de reflexión, sin embargo, que después de salir ilesas de tal catástrofe, hoy por hoy están en peligro de extinción
Me parece importante no perder de vista que la tecnología a la que los futuristas consagran sus obras artísticas (y políticas), acelera y enardece las facultades humanas, ataca la serenidad, limita la reflexión, propicia la destrucción de seres e incita rabiosamente a los sentidos. Existen otras funciones de la tecnología y las maquinas y, como lo señala Rizzi (2006), no se trata de huir de la

modernidad y de la tecnología, sino de hacer que la modernidad mantenga la belleza de nuestras identidades (culturales) y que la tecnología esté al servicio del hombre. C^2

Bibliografía

• P.F Chrislieb. *El movimiento de las bicicletas.* Ciencias 70:63. 2003
• T Dieusaert. *Bogotá, paradigma para el continente*. Ciencias 70:56-57. 2003
• Slow food: www.slowfood.com
• G.S Stent. *Las paradojas del progreso*. Biblioteca Científica. Barcelona.1986
• G de Torre. *Historia de las literaturas de vanguardia.* Punto Omega, Madrid. 1971