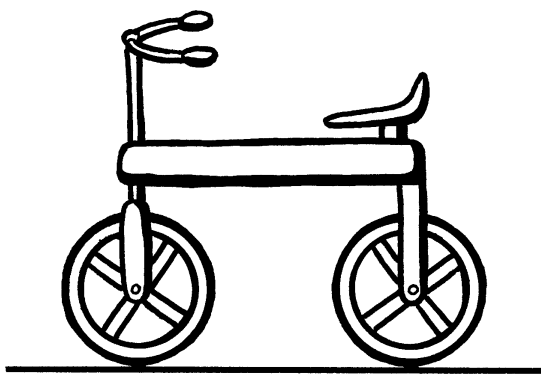
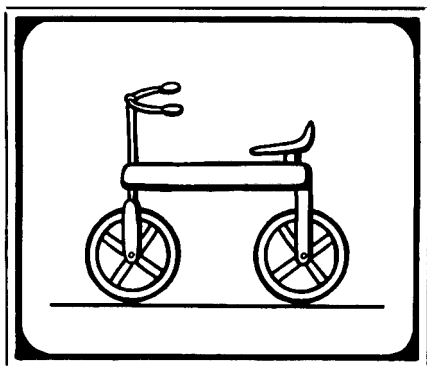


la bicicleta



l'Obrador Imaginari



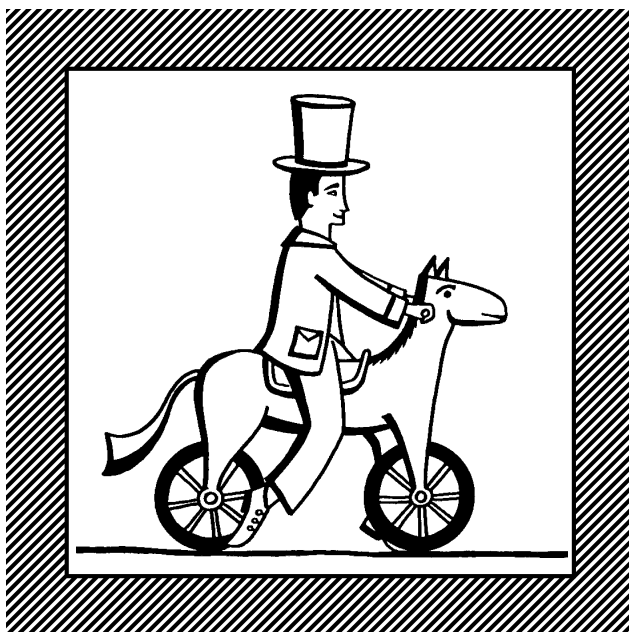
Endevinalla popular:

És lleugera i silenciosa,
és esbelta i elegant.
No fumeja, no empudega,
no destorba els vianants.
Què és?

© JMS - L'Obrador Imaginari

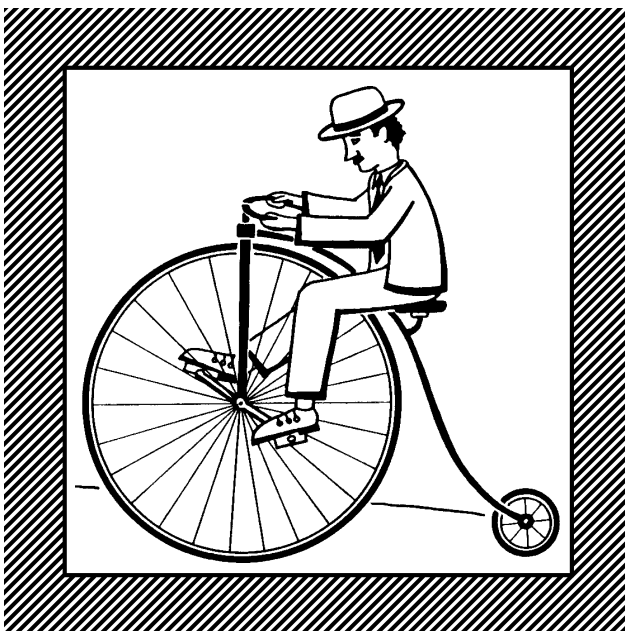
Reproducció autoritzada, sempre que no es faci amb algun tipus de finalitat comercial o lucrativa.

usuaris.tinet.org/jmsl/imaginari



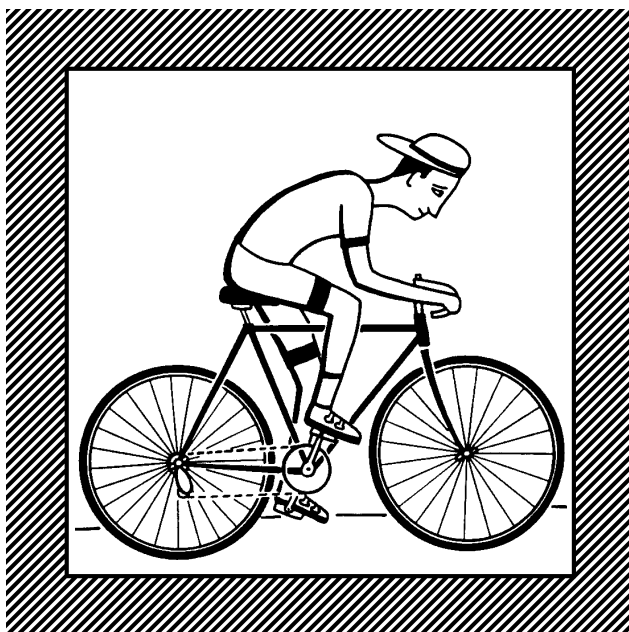
Els orígens de la bicicleta són relativament recents. Així com el seu element essencial, la roda, comptava ja amb múltiples usos, alguns mil·lenaris, els primers enginys que després de successives modificacions i perfeccionaments van acabar desembocant en la bicicleta són de tot just fa dos-cents anys.

La seva gestació va començar l'any 1790, quan el francès De Sivrac va inventar el celerífere, un cavallet de fusta fet amb dues rodes, un artilugi sense pedals ni direcció que s'impulsava amb l'empenta dels peus damunt del terra.



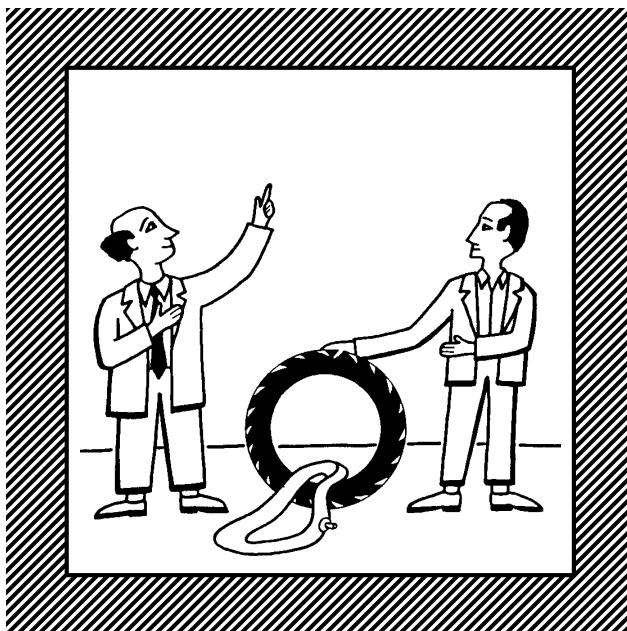
El 1816 l'alemany K. F. Drais va construir la draisina, una mena de celerífere amb la roda del davant directriu.

El següent gran avenç va ser el 1865, quan E. Michaux va incorporar pedals a la roda del davant. Va ser també llavors quan es van començar a desenvolupar els anomenats bicicles, amb la roda del davant molt més gran, per tal de poder assolir majors velocitats.



Després de successives millores aportades per diferents inventors (rodaments de boles, substitució de la fusta dels seus components per quadres, raigs i llandes metàl·liques, cercols de goma massissa i més tard pneumàtics amb cambra), a finals del segle dinou, alhora que el bicicle anava quedant arraconat, l'anglès Lawson, introduint la tracció posterior amb transmissió per cadena va construir finalment una bicicleta essencialment com les actuals.

Dos anys més tard es va inventar el canvi de marxes, i d'ençà d'aleshores l'únic que s'ha anat fent ha estat anar sofisticant cada dia més aquell model de bicicleta, adaptant-lo a les diferents necessitats i circumstàncies.



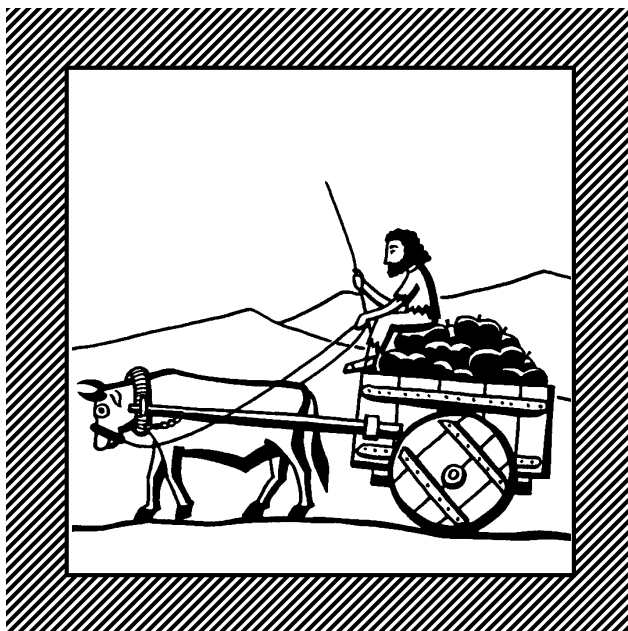
Però com que qualsevol història es pot explicar de moltes maneres, ara explicarem una altra història de la bicicleta, entretenant-nos una mica al voltant de l'evolució de la mobilitat humana i de les seves necessitats actuals de desplaçament, sense preocupar-nos gaire de l'any en què es van acoblar els pedals al cigonyal ni de si va ser l'irlandès John Dunlop o el francès Michelin el veritable inventor dels pneumàtics amb cambra.



Comencem:

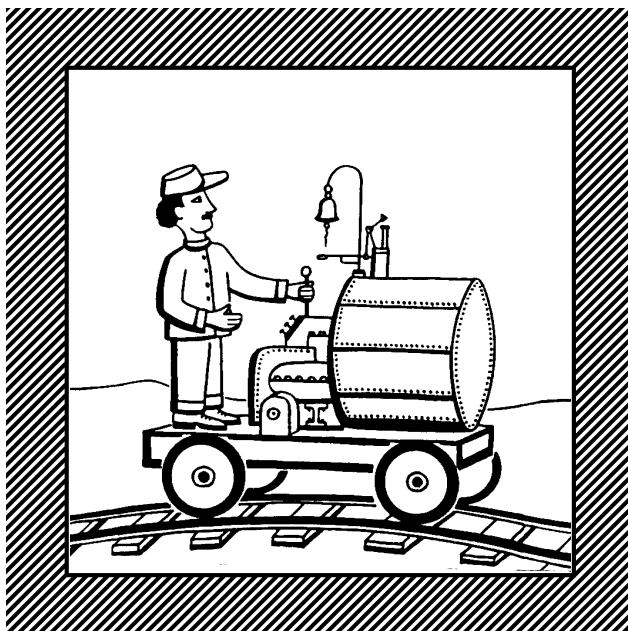
Els éssers humans al llarg del temps s'han definit bàsicament, a diferència de la resta d'éssers vius, per un tret característic: la progressiva i constant artificialització de la seva vida, amb la finalitat de fer-se-la així més fàcil i agradable.

Un aspecte molt important d'aquest procés artificialitzador ha estat la recerca constant de diferents formes d'anar superant les limitacions pròpies, a l'hora de desplaçar-se, de la seva condició de mamífers bípedes.



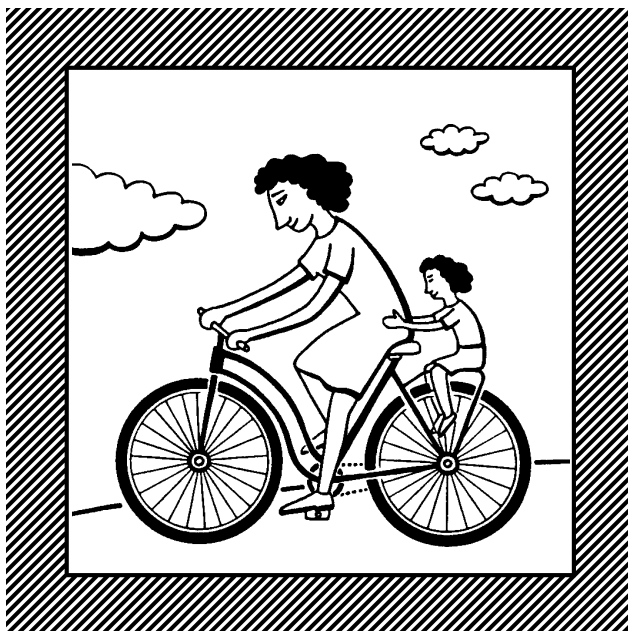
En aquest procés humà d'ampliació de l'autonomia de desplaçament, les primeres grans fites van ser, d'una banda, la domesticació d'animals, concretament la d'aquells susceptibles de ser muntats o utilitzats com a animals de tir (els cavalls, els rucs, els camells), i d'una altra banda el descobriment de la roda i la seva aplicació a les primeres i rudimentàries carretes.

Durant milers d'anys, gairebé sense modificacions ni avenços, en els desplaçaments terrestres els carros i els animals de tir o de muntar van marcar els límits, a més de les cames i els peus, de l'autonomia humana.



La segona gran fita va ser, a principis del segle dinou, la construcció de les primeres locomotores i els primers automòbils impulsats per màquines de vapor.

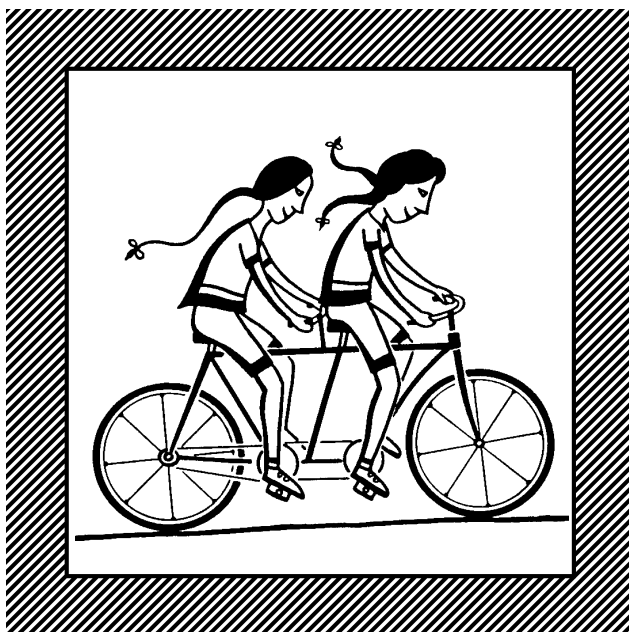
Amb aquell segon pas els éssers humans es van alliberar de la servitud dels animals, a l'hora de desplaçar-se més descansadament, i van iniciar una cursa cada cop més accelerada per tal de, amb noves energies i enginys i optimitzant les seves aplicacions, desplaçar-se cada vegada amb més facilitat.



La tercera gran fita és l'invent i el progressiu perfeccionament de la protagonista d'aquestes pàgines, la bicicleta.

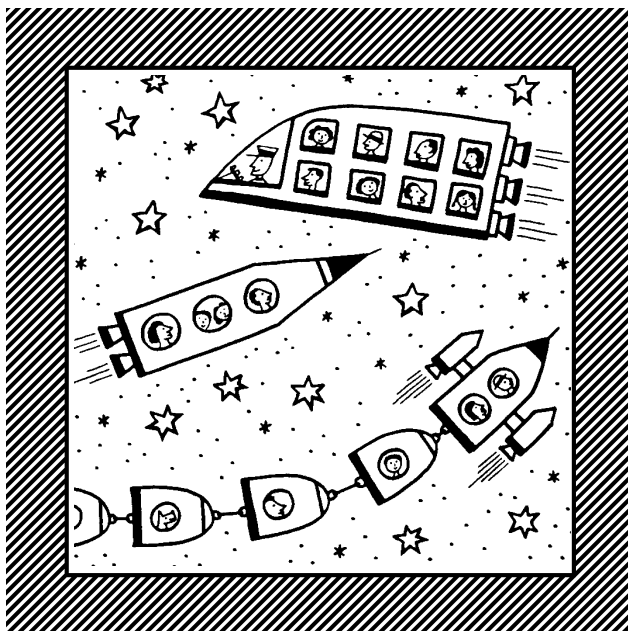
I és que la bicicleta, encara que no ho sembli, és un mitjà de transport revolucionari: és un senzill enginy que, a través del propi esforç, sense més requeriments energètics i pràcticament amb un nul manteniment, permet assolir una considerable autonomia.

Sí, és un gran invent, però que, de tan vist com el tenim, no ens sabem adonar de les seves grans virtuts, ni valorar-les adequadament.



L'invent de la bicicleta conceptualment és tan innovador com, en el seu moment, l'invent del rem primer i de la vela després en els desplaçaments fluvials i marítims.

Invents aquests, el rem, la vela, la bicicleta, que, un cop acceptat que qualsevol activitat humana representa una agressió més o no tan gran cap el medi que l'envolta, tanmateix presenten un balanç molt favorable: amb una mínima agressió reporten un gran servei i comoditat, cosa que no es pot dir de molts altres invents humans.



Sens dubte, pel que fa a l'evolució dels transports, amb el pas del temps hi haurà noves fites que ara ni tan sols podem imaginar; aquest és un tret característic de la història humana: la innovació constant.

Nous artificis s'ajuntaran o suplantaran els antics artificis. I la responsabilitat de la societat serà llavors valorar l'oportunitat del seu ús, ja que, òbviament, totes les coses noves pel fet de ser noves no són sempre millors.

Saber triar, i per tant també saber rebutjar, sens dubte és una característica pròpia dels éssers humans intel·ligents.



I, ahora, aquesta facilitat humana per crear artificis no ens hauria de fer oblidar que de vegades els artificis són, senzillament, innecessaris, fins i tot els més elementals.

Per exemple, a l'hora de desplaçar-se, el fet de caminar pot continuar sent sovint la forma de locomoció més intel·ligent, agradable i saludable.

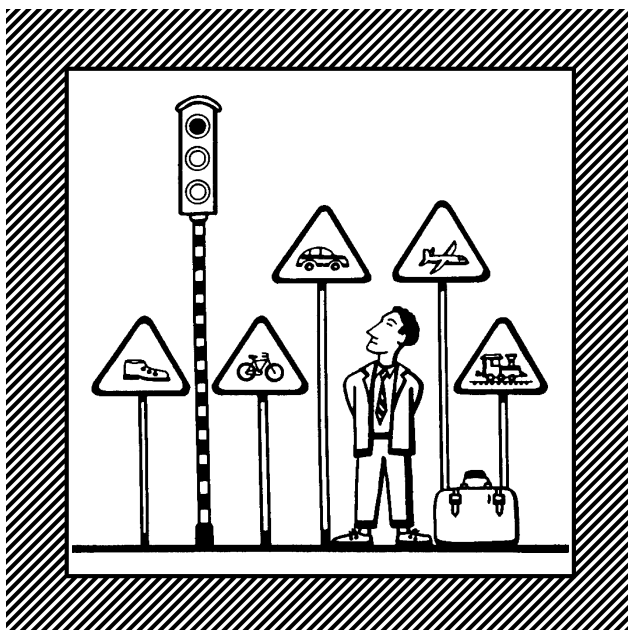
Redescobrir això, quan s'escaigui, segurament és una tasca que també tenim pendent.



Però continuem. Actualment les possibilitats són aquestes: a part dels peus i les cames, tenim trens, avions, motos, cotxes, bicicletes, barcos, velers, patins, patinets, autobusos, tramvies...

Diferents enginyers susceptibles de fer-se servir a l'hora de desplaçar-se, amb la finalitat, tal com hem dit abans, de poder anar més lluny i amb menys esforç.

Cadascun amb els seus avantatges i inconvenients: autonomia més o no tan gran, diferents despeses energètiques, determinades infraestructures necessàries, eventual contaminació acústica, etc.

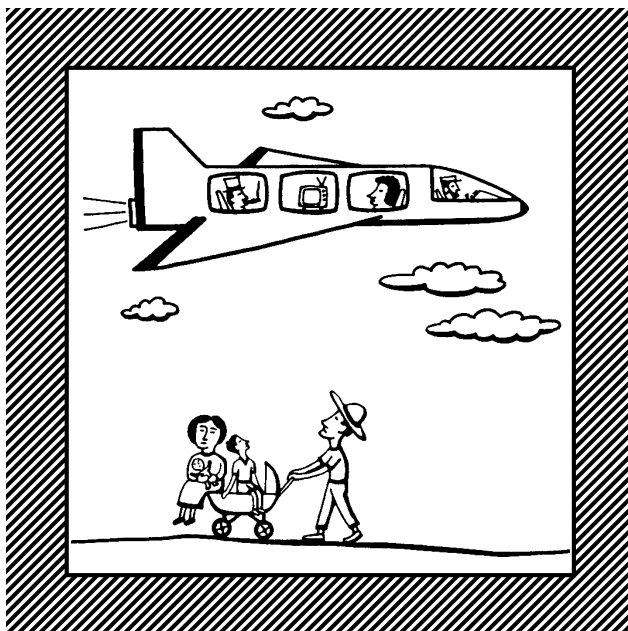


Segurament, en aquest món extremadament artificialitzat que hem anat construint i en el qual vivim tots tenen el seu sentit, la seva utilitat.

I, si de cas, allò que podria ser qüestionable seria l'ús que de vegades fem d'aquests mitjans de transport. És a dir, potser la qüestió és més aviat de límits, d'usos i abusos, amb l'extrema relativitat que impliquen aquests conceptes.

I és que, de vegades, situar un límit encertadament, trobar l'equilibri, és difícil...

Però no sempre, perquè d'altres vegades veure l'ús abusiu o el despropòsit és força fàcil.



Per exemple, mentre milions de persones no disposen dels mínims recursos energètics per assegurar la seva subsistència sembla que ha de ser bastant difícil i que cal fer molts equilibris dialèctics a l'hora de justificar coherentment, en la immensa majoria dels casos, l'ús dels mitjans de transport més elitistes, entre els quals destaca, evidentment, l'avió, a causa dels seu ús desmesurat d'energia per quilòmetre transcorregut i viatger desplaçat.

I és que, el transport aeri, des del punt de vista de l'aprofitament energètic, és una veritable calamitat.

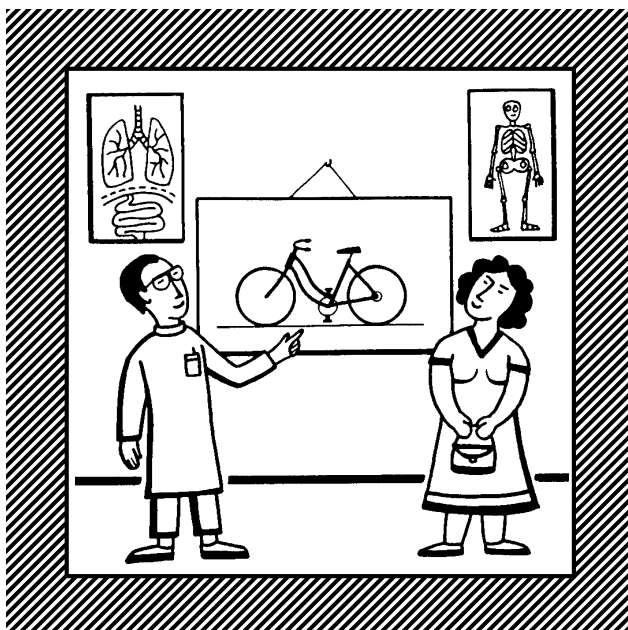
Una calamitat gairebé tan gran, o més, que la generalització del cotxe particular.



Però de tota manera parlar dels límits més o no tan subtils que poden fer que es pugui considerar censurable l'ús d'un mitjà de transport no és la finalitat bàsica d'aquestes pàgines.

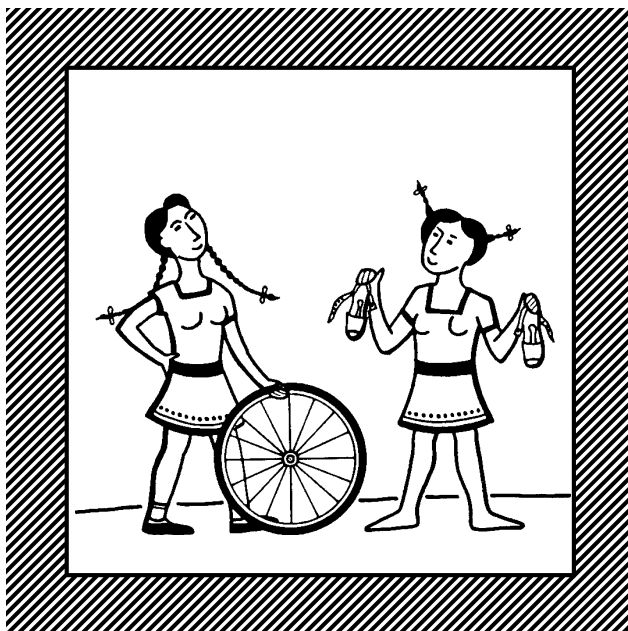
A més, en el gran procés artificialitzador humà és molt difícil, per no dir impossible, establir veritats absolutes, ja que tot és relatiu i ple de matisos.

Enmig d'aquesta extrema relativitat i dels seus múltiples matisos, i conscients de les limitacions que impliquen, continuarem parlant de la bicicleta.



I alhora és molt saludable: evita l'obesitat, millora la circulació (les dues, la sanguínia i l'altra, la viària, ja que descongеста el trànsit), manté l'elasticitat, col.labora a la reducció de les malalties psicosomàtiques afavorides per la contaminació sonora, etc.

Les seves indicacions terapèutiques i els seus efectes beneficiosos per a la salut són incalculables.



Silenciosament, amb una infraestructura només superada en simplicitat per les eventuals sandàlies o botes dels caminants, i usant com a combustible les agradables energies renovables dels aliments del ciclista, la bicicleta és un artífici força respectuós amb l'entorn.

A més, el seu combustible no contaminant, de múltiples procedències i característiques (segons les dietes i els gustos de les diferents àrees geogràfiques dels usuaris), fa que la difusió de la bicicleta per raons de combustible no tingui límits ni propiciï l'establiment de monopolis energètics.



Arrossos a la cassola, cuscús, fesols amb blat de moro, farinetes de mandioca, bullit de col i patata, pomes, peres, mandarines, alvocats, plàtans, dàtils, pastissos... tots els aliments són bones gasolines.

I, a part d'això, poca cosa més; de tant en tant una mica d'oli per a la cadena i alguna coberta nova de cautxú quan, a força de quilòmetres i quilòmetres, les velles es gasten.



Anant en bicicleta es poden escoltar els ocells i es pot mirar el paisatge.

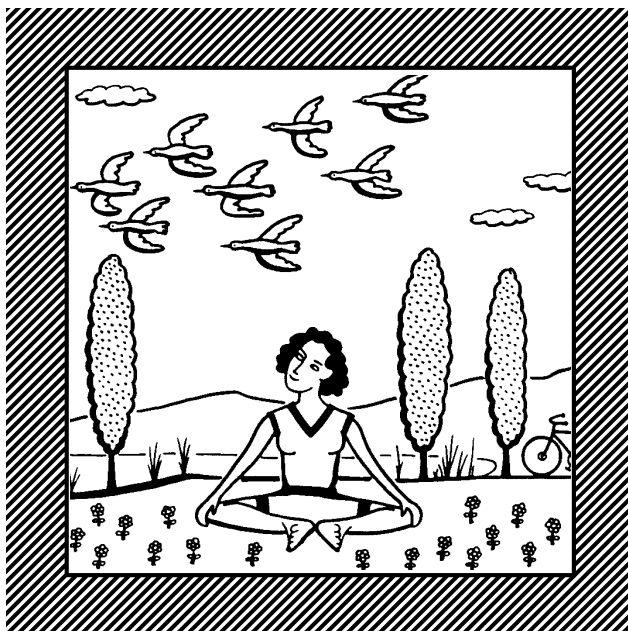
I alhora que el ciclista gaudeix dels ocells i del paisatge, el paisatge i els ocells no pateixen excessivament pel pas del ciclista. Això és important.

En aquest món cada vegada més densament poblat, i en el qual els individus exerceixen cada vegada una pressió més gran sobre l'entorn, en aquest món amb un equilibri progressivament més fràgil, i en el qual la pressió demogràfica i el consumisme creixent comencen a arribar a nivells crítics, la bicicleta, a més d'un útil mitjà de transport, és com un símbol d'una possible nova opció, d'un canvi de rumb.

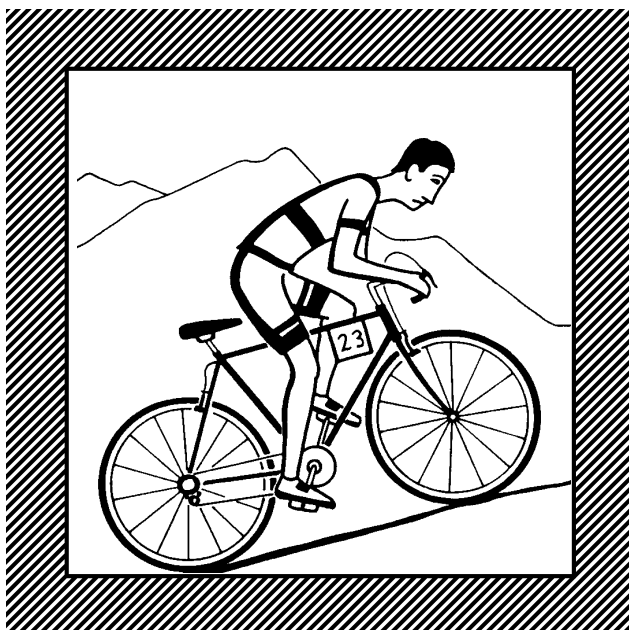


Un canvi de rumb que consistiria en, sense renunciar als recursos que la intel·ligència humana ha estat capaç d'inventar, descobrir o aprofitar, com, per exemple, entre molts d'altres, la bicicleta, l'olla a pressió o les sabates, i continuant invertint aquesta intel·ligència en inventar, descobrir i aprofitar tot allò que sigui útil i profitós en aquest nou rumb, començar seriosament a desaccelerar el ritme de vida, a asserenar-lo; amb tota la tecnologia i amb tota la intel·ligència començar aquest procés de moderació.

Amb el clar propòsit egoista d'anar millorant de mica en mica les nostres pròpies condicions de vida.



I, per tant, no amb l'ànim de recular a cap temps pretèrit (ja que, a més de no ser factible, mai han estat lliures de calamitats i misèries), sinó amb el propòsit d'anar de cara als nous temps amb una nova saviesa, més solidaris els éssers humans entre nosaltres mateixos, més respectuosos amb l'entorn que ens envolta, amb un esperit més serè, sense tantes ansietats ni compulsions generadores sovint de tantes violències evitables.



Per exemple, pedalant. I pedalant tranquil·lament, perquè encara que sigui pedalant, si pugem els colls competint, si ens agafem la vida com un seguit de metes volants, de vencedors d'etapes i guanyadors de voltes ciclistes, serà que no haurem entès l'encant i la virtut del nou rumb, i malgrat anar en bicicleta anirem per una camí errat.

I és que, segurament, allò de més interessant que ens pot aportar l'anar en bicicleta, com d'una manera encara més clara, òbviament, el caminar, no és el fet mateix d'anar en bicicleta o caminant, sinó, per dir-ho d'alguna manera, la possibilitat d'aprendre una mica a anar per la vida, en tots els àmbits (menjant, reposant, jugant, treballant), «com si anéssim en bicicleta», «passejant».



Pedalant o caminant tranquil·lament, sense presses.

Mirant i veient els paisatges.

Escoltant els ocells i la remor de les fulles dels boscos de ribera.

Gaudint de la ruta o el camí fets en bona companyia.

Respectant tant com sigui possible (tot i que ja hem dit a l'inici que això és relatiu i subjectiu), totes les formes de viure i d'existir que ens envolten, i totes les formes diferents d'entendre la vida d'aquells que viuen a prop nostre.



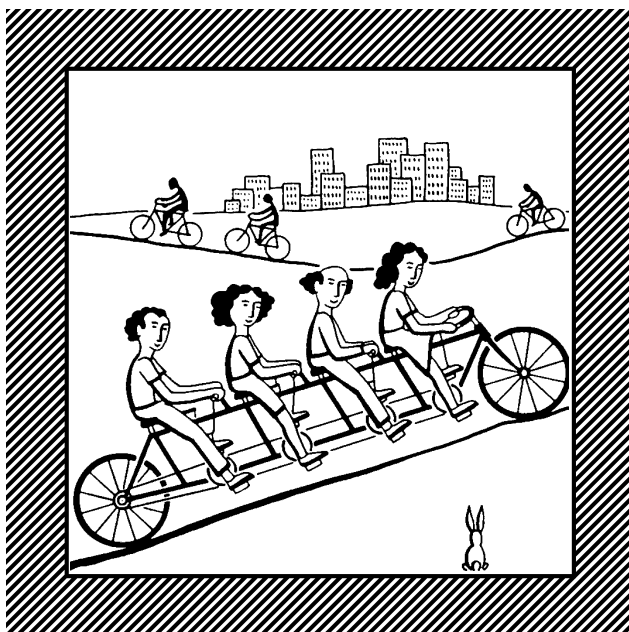
No és del tot fàcil. Al llarg del nostre procés evolutiu hem perdut qualsevol vestigi de «naturalitat» que ens pogués servir de referència clara.

Els avions, les bicicletes, les sandàlies, fins i tot els senzills cordons de les sabates, tot són artificis. Amb diferents graus de complexitat i sofisticació, però artificis al capdavant. Artificis generats per la necessitat també artificial de bellugar-nos constantment.

Sense qüestionar, naturalment, el dret a la mobilitat, però sí posant un interrogant sobre l'aparent inevitabilitat del moviment continu que ens posseeix (com si el dret a la mobilitat s'hagués convertit en una mena d'obligació ineludible d'exercir aquesta capacitat), podria ser escaient plantejar la següent reflexió:

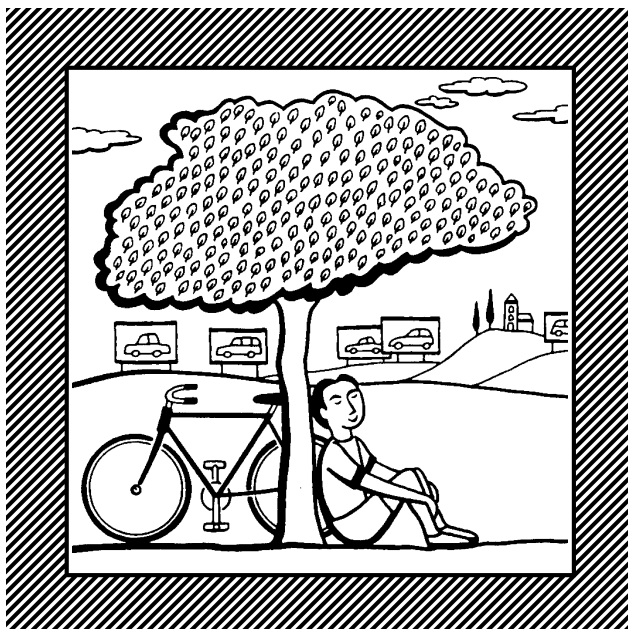


Si la vida és una mena de viatge, i si és obvi que la velocitat de desplaçament dificulta el coneixement del camí pel qual es transita (i sense coneixement no és possible ni l'afecte ni el respecte), i en la mesura que la velocitat col·lectiva que estem assolint i la ignorància consegüent que aquesta velocitat genera estan començant a deteriorar seriosament el nostre hàbitat comú, avui dia pot ser una qüestió intel·ligent i sensata començar a desaccelerar el nostre ritme de vida.



La bicicleta, extremadament complicada en comparació a les espardenyes del caminant, extremadament senzilla en comparació al cotxe de l'automobilista, pot ser un bon mitjà de transport que, a més de la seva òbvia utilitat, ens pot servir com una eina per anar assimilant, de mica en mica, aquest dessacelerament tan necessari.

A més, és un mitjà de transport popular, no elitista, a l'abast de la majoria d'economies. És, per tant, una opció solidària. Cosa que fa que el seu ús sigui factible viure'l amb una serena satisfacció, relativitzant així la limitació d'autonomia que implica en la mesura que es valora també l'ampliació de la solidaritat que fa possible.

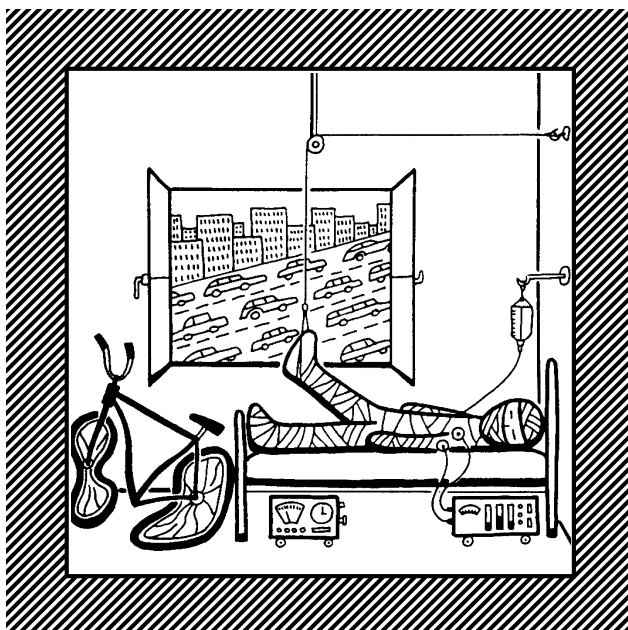


I és que avui desaccelerar-se implica en gran mesura anar contracorrent, no seguir l'orientació consumista i insolidària de la societat en què vivim.

Per exemple, cal no despistar-se a causa de la intoxicació publicitària automobilística que diàriament i massivament inunda tots els mitjans de comunicació.

Malgrat tot el que diguin tots els anuncis dels fabricants d'automòbils, sense cotxe (i sense moltes altres coses), és possible ser feliç.

Sí, anant en bicicleta o caminant, o senzillament assegut i quiet davall de l'ombra d'una figuera, és possible ser feliç.

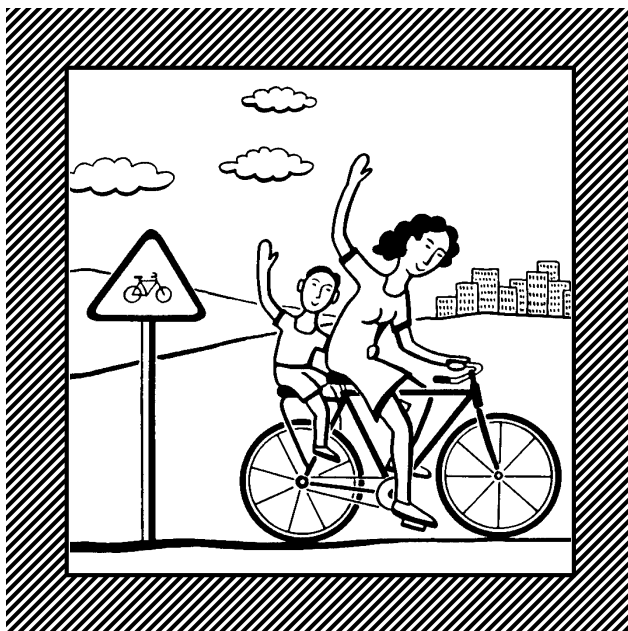


I, ja per acabar, un darrer consell molt important:

Si, encara que sigui esporàdicament, a l'hora de desplaçar-nos ens decidim per la bicicleta o les esparde-nyes, quan anem per la carretera o pel carrer, alerta amb els automobilistes!

No és que siguin mala gent, però encara estan en una fase evolutiva diferent i, de vegades, s'obliden que un dret bàsic de tota persona, i per tant també de tot ciclista i de tot vianant, és el dret a la seva integritat física.

Però cal ser optimistes i tenir una mica de paciència. Amb el temps, potser també s'aniran adonant del fantàstic invent que és la bicicleta.



Us imagineu una ciutat sense cotxes, només amb transports públics i bicicletes?

Us imagineu un país amb millors ferrocarrils i millors línies d'autobusos, un país en el qual la lucidesa dels seus habitants hagués trobat l'equilibri i l'eficàcia de saber combinar l'autonomia de les bicicletes amb els serveis d'uns bons transports públics per a les llargues distàncies?

Un país sense tants fums, ni tant soroll, ni tant estrès...

Us ho imagineu? Seria meravellós, oi que sí?

Doncs, si ens ho proposem, de mica en mica entre tots potser ho anirem aconseguint...