

LA BICICLETA, PROTAGONISTA

NO sospechaba el español de la década de los sesenta la problemática en que se complicaba con la conquista del automóvil utilitario. La alegría de rodar kilómetros por la geografía española durante los fines de semana fue muy pronto insuficiente; decidió renunciar a los transportes colectivos para trasladarse al lugar de trabajo en automóvil.

Nuestras ciudades se convirtieron en garajes y los automóviles invadieron bulevares, aceras, plazas públicas, jardines y solares.

Al mismo tiempo que el automovilista contemplaba con cierta ironía la presencia de algunos ciclistas en las calles de la ciudad, los urbanistas se anticipaban a declarar, insistentemente, que el automóvil tiene los días contados; que el hombre está a punto de resolver este problema agudo del transporte con más modernos medios de comunicación que le permitirán resolver desde su departamento negocios, gestiones, trámites y compras. El videoteléfono y otros procedimientos modernos harán posible la celebración de entrevistas y visitas sin necesidad de desplazamientos.

A los pronósticos de los urbanistas se añaden ahora las dificultades que plantea la escasez de gasolina y, como consecuencia de esta situación, el español vuelve los ojos—ahora sin ironía—a los países supercivilizados donde cate-dráticos, hombres de negocios, respetables señoras y niños se trasladan a sus universidades, despachos, mercados y colegios en silenciosas, gráciles y resplandecientes bicicletas.

Hasta hace muy poco tiempo el comercio de bicicletas se mantenía

discretamente. Los cardiólogos contribuían a sostenerlo recomendando a los pacientes adultos ejercicios diarios en bicicleta—si éstos vivían en zona residencial—o en bicicletas fijas, en el caso de habitar departamentos más o menos reducidos.

Aquella gran recompensa que en otro tiempo estaba unida al aprobado de la reválida del bachillerato—el níquel flamante del manillar, radios, cuadro, pedales—ha sido superada por el 600 o por el Mini. Los niños no tienen sitio en las grandes ciudades, por las que hasta hace pocos años circulaban solos, libremente, sin riesgo alguno. Los automóviles los han ahuyentado como a gorriones.

En los primeros años de este siglo, un niño perteneciente a familia acomodada, hijo único y, por tanto, muy cuidado, recorría en bicicleta el trayecto que va desde la parte alta de la madrileña calle de Lagasca hasta la Carretera de San Jerónimo. Y como ello se debía a menesteres escolares, el niño efectuaba el mismo itinerario cuatro veces al día. De vez en vez se cruzaba con un coche de caballos o con alguno de los contadísimos automóviles de radiador dorado.

Aquel niño era el poeta y académico Vicente Aleixandre, el cual, desde la atalaya de sus setenta y cinco años, gusta detenerse en estas añoranzas de cuando Madrid era una ciudad apacible, amplia y cómoda.

Después de la última guerra mundial la bicicleta se utilizaba todavía en las ciudades españolas para el reparto de mensajes. Aquella película italiana "El ladrón de bicicletas" angustió a los espectadores, y más tarde "La muerte



"Bronce", obra del escultor Cristino Mallo

de un ciclista" le valió su popularidad a Juan Antonio Bardem.

Por diversidad de circunstancias la bicicleta atrae ahora la atención de aquellos que piensan en posibles soluciones para el futuro inmediato. Es decir, que este vehículo que permanecía en el ostracismo, salta ahora a primer plano de la actualidad como protagonista.

La curiosidad del lector ansia siempre saber pormenores de la historia de aquellos protagonistas que sucesivamente van configurando su época. Mas como no se mantiene la notoriedad en el tiempo, sino por muy fundamentadas razones, el comentar la historia de la bicicleta creemos que bien vale un artículo.

Algunas personas, sólo por el hecho de haber conocido siempre este modelo de bicicleta, al que han ido introduciéndose sucesivamente algunos perfeccionamientos, no alcanzan a imaginar su proceso evolutivo, en el que han estado interesados durante casi dos siglos los más peregrinos ingenios de la mecánica inglesa y francesa en particular.

Parece que el precursor de la bicicleta ha sido el conde de Sirvac, que en 1790 logró un pequeño velocipedo sin pedales, que, sin

duda, se guardará en algún museo. Constaba éste de dos ruedas unidas por un listón de madera, sobre la cual se encajaba la figura de un animal—león, caballo o perro—, que serviría de asiento.

En un principio se pusieron en circulación para designar este mecanismo varias voces: celerífero, velocífero o velocipedo, indistintamente.

Fue éste precursor de la "draisiana", que en 1818 perfeccionó el ingeniero Karl Friedrich, barón Von Sauerbronn, por medio de un sistema de propulsión diferente, accionado alternativamente con los pies en el suelo como punto de apoyo. Francia no lo aceptó; pero Inglaterra no titubearía en adoptarlo para su estudio, al tiempo que le daba nombre de "hobby horse", caballo de mentrillas.

En 1865 la aparición del pedal haría surgir el biciclo; la paternidad del doble manubrio se debería al cerrajero Ernest Michaux y a su hermano Pierre.

El biciclo requería deportistas de aventajada estatura, muy ágiles, pues la distancia del sillín al suelo no solía ser menor de dos metros, lo que hacía casi acrobática la posición de marcha y penoso el mantenerse a horcajadas.

Es preciso señalar que ya en

1879 el inglés Lawson había ideado la transmisión por cadena del movimiento del pedal al eje de la rueda trasera, así como el sillín y el manillar.

Tres nombres prevalecen asociados a nuevas aportaciones al mecanismo de la moderna bicicleta: el parisiense Meyer, que introdujo los rayos o radios metálicos; el norteamericano Donald, al construir el primer velocipedo con armadura de tubo, y Montagne, autor de la rueda trasera motriz.

Truffault, de Tours, introdujo la llanta hueca—1875—, cuya forma posterior, con sección en media luna, hubo de hallar algún tiempo después Warwick.

En la exposición de París de 1878 el velocipedo continuaba considerándose como vehículo peligroso, al tiempo que muy incómodo. La velocidad se supeditaba aún al gran diámetro de las ruedas delanteras, que habían alcanzado en algunos modelos hasta 2,5 metros. Fue el marsellés Rousseau quien propuso sustituir la rueda motriz de gran diámetro por un par de ruedas dentadas y piñón unidos por una cadena.

Los ingleses introdujeron inmediatamente los rayos tangentes.

Los cojinetes de bolas, el piñón libre, el cambio de velocidades y la suspensión a las ruedas han perfeccionado la moderna bicicleta.

La moda femenina de la posguerra del catorce incorporó la falda pantalón, y la mujer comenzó a practicar el ciclismo. La aplicación del motor de gasolina dio origen a un nuevo vehículo que adquiriría considerable importancia en el mundo del deporte; nos referimos a la motocicleta.

El moderno ciclomotor presta a la silueta de la mujer un dinamismo suave, aéreo, deslizante, de infinita gracia, difícil de percibir en el interior de un utilitario.

Pero, al parecer, la imagen de una Europa en bicicleta como consecuencia de la crisis del petróleo hallará también dificultades por falta de neumáticos, cuya fabricación está implicada en el mismo círculo vicioso del que intentamos salir de la mejor manera posible.