

n° 30



Boletín del CEACV

Bicicleta: la mejor movilidad sostenible

2020



CENTRE D'EDUCACIÓ AMBIENTAL

DE LA COMUNITAT
VALENCIANA





Los ODS del boletín

Cada proyecto, programa, acción o actividad con implicaciones asociadas a mejoras socioambientales tiene relación con uno o varios de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU. Cada uno de los 17 ODS que estableció la ONU el 25 de septiembre de 2015, forma parte del conjunto de objetivos globales para erradicar la pobreza, proteger el planeta y asegurar la prosperidad para todos, como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible. Cada objetivo tiene metas específicas que deben alcanzarse hasta el año 2030. Para alcanzar estas metas, todo el mundo tiene que hacer su parte: los gobiernos y las diversas administraciones públicas, el sector privado empresarial, la sociedad civil y cada ciudadano de forma personal.

En este boletín (30), tratamos el tema de la movilidad sostenible y de forma más concreta el uso de la bicicleta. Existen varios ODS que se relacionan directamente con las acciones que incluye esta temática, los más directamente relacionados serían los números 3 (Salud y bienestar), 11 (ciudades y comunidades sostenibles), 12 (Producción y consumo responsables) y 13 (Acción por el clima), y podríamos establecer relaciones con muchos otros de los restantes ODS.

La movilidad es inseparable de la sociedad actual, los desplazamientos para realizar cualquier tipo de actividad son continuos, para ir a trabajar, a comprar, a pasar el tiempo de ocio... Todos estos desplazamientos se realizan de muy diversas formas, empleando medios muy diversos y con distintos grados de impacto ambiental.

La movilidad se ha convertido en un importante aspecto relacionado con la calidad de vida, la salud, el consumo o el cambio climático. Fomentar una movilidad sostenible, de bajo impacto ambiental que priorice los desplazamientos a pie, en bici o en transporte público, y que reduzca el uso del vehículo privado (el coche) es imprescindible para mejorar nuestras ciudades y hacerlas más habitables.

La bici aparece como un elemento básico para conseguir esta revolución de la movilidad, versátil, autónoma, no contaminante, económica, saludable... cumple a la perfección las características fundamentales para ser usada de una forma masiva en espacios urbanos para hacerlos más humanos y sostenibles.

Poco a poco la introducción y expansión de la bicicleta como medio de transporte urbano hará que el tráfico se reduzca en las ciudades que apuesten por ella, aminorando en ellas problemas como el ruido, la contaminación y el estrés.

Los principales ODS para este boletín son:

[3 SALUD Y BIENESTAR](#)

[11 CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES](#)

[12 PRODUCCIÓN Y CONSUMO RESPONSABLES](#)

[13 ACCIÓN POR EL CLIMA](#)

Índice

01

Editorial

Pág. 05

02

Reseña literaria

Pág. 07

03

Reseña audiovisual

Pág. 09

04

Webs

Pág. 11

05

Apps

Pág. 12

06

Buenas prácticas

Pág. 13

07

Actividades CEACV

Pág. 15

08

Valencia en bici

Pág. 17

09

Hoy nos acompaña

Pág. 19

11

El girasol

Pág. 21

12

Centro de documentación

Pág. 23

01

Editorial

LAS VENTAJAS DE LOS MODELOS DE MOVILIDAD LIMPIA EN LAS CIUDADES Y LA NECESARIA CONCENCIACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LA CIUDADANÍA

El modo en que nos desplazamos tiene consecuencias sobre la calidad del aire que respiramos y, por tanto, sobre la salud de las personas. Son cada vez más las evidencias de la conexión entre la calidad ambiental, la salud de los ecosistemas y la salud de las personas. En entornos urbanos, los principales contaminantes atmosféricos son los derivados de los desplazamientos en vehículos privados, esencialmente óxidos de nitrógeno, óxidos de azufre, monóxido de carbono y partículas sólidas en suspensión. Están identificadas multitud de enfermedades directa e indirectamente relacionadas con estos contaminantes. La contaminación del aire puede provocar afecciones en las vías respiratorias (desde irritaciones hasta enfermedades más agudas como la bronquitis, neumonía, enfisema, etc.), problemas cardiovasculares, disminución de la capacidad inmunológica, dermatitis, conjuntivitis, problemas neurológicos, cáncer, etc.

Por otro lado, en los vehículos de combustión, la quema de diésel, gasolina, gas, ... emite gases de efecto invernadero (GEI), que contribuye al cambio climático, y cuyas consecuencias (sequías, inundaciones, olas de calor, nuevas enfermedades, pérdida de superficie terrestre debida al aumento del nivel de mar, etc.) también tienen otros efectos sobre el bienestar y la salud de las personas. Y no podemos obviar el problema de la contaminación acústica derivada de estos modelos de movilidad, que también provoca y/o agrava distintas patologías.

La contaminación atmosférica también afecta a los ecosistemas terrestres y marinos. Por citar un par de ejemplos en el ambiente urbano: la concentración de partículas sólidas en el aire (y también su deposición en las hojas) provoca una reducción de la insolación en las plantas y, por tanto, en su actividad fotosintética; muchas especies de aves ven mermado su sistema inmunitario y reproductivo, por lo que se reduce su esperanza de vida y sus poblaciones. Todos ellos repercuten también sobre los sistemas agropecuarios, mermando la producción y la calidad de los alimentos. Conviene comentar también que la contaminación atmosférica genera impactos en el patrimonio arquitectónico: suciedad, corrosión, etc.

En la actualidad, el principal problema ambiental en el medio urbano viene causado por la mala calidad del aire, por ello deben ponerse en marcha mecanismos para revertir esta situación. En este sentido, la Agenda 2030 de Naciones Unidas ha establecido el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11, "lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles". Por ello, entre sus metas más significativas incluye proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles.

Mejorar la movilidad en las ciudades exige poner en marcha medidas estructurales e incentivas que faciliten la movilidad sostenible, segura y activa: apostar por medios de transporte más sostenibles, mejorar el transporte público, ser más eficiente en el uso del vehículo privado, etc. En lo que se refiere al uso de la bicicleta, son necesarias buenas redes de carriles bici dentro de las ciudades, ciclovías de interconexión entre municipios, aparcamientos, rutas seguras, etc. así como instrumentos para promover su uso (ayudas para la compra y reparación, etc.). Algunas ciudades ya han puesto en marcha medidas de este tipo con resultados muy positivos.

Además, es imprescindible arbitrar medidas orientadas a la concienciación, que despierten el interés y la preocupación de las personas en estas cuestiones y sumen adeptos. De nuevo, muchos ayuntamientos tienen en marcha programas para concienciar sobre las ventajas individuales y para toda la sociedad del uso de medios de transporte limpio. De todos ellos los que están dando mejores resultados son aquellos en los que ha habido una participación pública amplia en su concepción y diseño, pues ello permite ajustar mejor a las necesidades de la ciudadanía el diseño, la planificación y la regulación del uso de las infraestructuras, y las medidas dispuestas son mejor acogidas.

Desplazarse caminando y en bicicleta son los sistemas más aconsejables, sobre todo en ciudades pequeñas y medianas, pues además de no contaminar ni generar ruidos ni GEI, permiten la realización de actividad física, con las ventajas que ello tiene para la salud frente al sedentarismo.

En la edición de 2020 de la SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD, que se celebrará del 16 al 22 de septiembre, el tema elegido es "Por una movilidad sin emisiones". Esta campaña se dirige a sensibilizar, tanto a los responsables políticos como a la ciudadanía, sobre los beneficios del uso de modos de transporte más sostenible (transporte público, bicicleta, desplazamientos a pie) frente a las consecuencias negativas del uso del coche en la ciudad. Con este tema, además de las ventajas en cuanto a la mejora de la calidad del aire, se pretende apoyar el reto de lograr que Europa sea climáticamente neutra en el año 2050, tal como señala el Pacto Verde Europeo. A pesar de que en muchas ciudades se han reducido en los últimos años los desplazamientos en coche, las emisiones debidas al transporte siguen siendo muy superiores respecto a los niveles de 1990, lo que acentúa la urgente necesidad de fomentar modalidades de transporte libres de emisiones en las zonas urbanas.

El CEACV viene participando en esta campaña desde el año 2011. Este año hemos incorporado la edición de este boletín como una de nuestras acciones en el marco de la SEM2020.

Anna Pons
Directora del CEACV.



02

Reseña literaria

MENOS COCHES. Cómo moverse de manera sostenible.



Título original: *MENOS COCHES. Cómo moverse de manera sostenible*

Autor: Coretin Le Martelot

Año: 2019

Nº Páginas: 63

Editorial: errata naturae

El libro forma parte de la colección “YO PASO A LA ACCIÓN”, que va dirigido a todo tipo de público, abordando todos los ámbitos de nuestra vida cotidiana y ofreciendo una serie de herramientas prácticas para abandonar hábitos de nuestra vida diaria, perjudiciales tanto para nosotros como para el planeta.

Este libro en concreto (Menos coches) muestra la necesidad de realizar un gran cambio en la forma en que nos movemos por nuestras ciudades, analiza la forma en que nos desplazamos para ir hasta nuestros trabajos o como vamos a nuestros lugares de ocio. El coche para “TODO” debería ser sustituido por otra forma de desplazarse, lo que generaría el inicio de un poderoso cambio.

El progreso técnico, el crecimiento económico y la energía barata propició en los años 50 del pasado siglo, un crecimiento exponencial e la fabricación y uso del automóvil, crecimiento que se ha mantenido hasta la actualidad. De forma progresiva se nos ha hecho creer que es un elemento imprescindible, además de su utilidad, el coche tiene un poder simbólico como elemento de prestigio, éxito y poder como se encarga de recordarnos continuamente la publicidad.

Sin embargo, las ventajas que podría tener el coche (desplazamientos más cómodos por su duración y su discrecionalidad) no esconden unos inconvenientes que nos afectan a nuestra vida cotidiana, atascos, multas, averías, gastos de taller, subida del precio de la gasolina, etc.

Cada vez se hacen más evidentes sus paradojas del coche para “TODO”, la libertad cohabita con los atascos, la independencia con el endeudamiento, la calidad de vida con la contaminación crónica del aire cada vez más irrespirable en nuestras ciudades.

Utilizar menos el coche no significa prescindir de él, reducir su frecuencia de uso es compatible con mantener controlado el calentamiento climático por debajo de 2°C, cada trayecto en coche que se evita contribuye a ello. Cambiar nuestra forma de desplazarnos es una manera de disfrutar y mejorar nuestra calidad de vida.

Afortunadamente en los países más ricos, los menores de 35 años, le dan menos importancia al uso del coche, estos jóvenes cada vez se sacan menos el carnet de conducir y aunque lo hagan no significa que vayan a comprar coche. Hay un aumento de la preocupación por la ecología, la consciencia de lo que cuesta un coche y el desarrollo de otras alternativas, explican esta tendencia.

El autor nos da unas pautas para reducir y en última instancia eliminar el uso del coche, una forma de reducir su uso es valerse de la experiencia de quienes se desplazan de otra manera, caminan o toman el autobús, comparten coche, etc. debatir con ellos es algo motivador y pueden surgir ideas que te hagan reflexionar; al tomar un poco de perspectiva surgen un montón de soluciones, además es importante que estas soluciones sean flexibles, compartir un coche un día no tiene que ser la solución para el resto de días, y lo mismo se puede decir de la utilización del transporte público, etc.

Tan importante como dar el paso es el momento en el que hay que darlo, hay que elegir el día adecuado y la época adecuada, por ejemplo si vamos a desplazarnos en bici, por razones del clima es mejor empezar a hacerlo en primavera que en otoño o en invierno. Las nuevas costumbres se adaptan mejor dentro de los grandes cambios, hay que aprovechar un cambio de trabajo o de vivienda para cambiar nuestros hábitos de movilidad, aunque el autor recomienda no ser demasiado exigente contigo mismo/a, hay que empezar poco a poco y adapta el ritmo del cambio en función de tus deseos y progresos, cada cual tiene su propio método.

Utilizar menos el coche puede contribuir a que cambies el lugar en el que realizas gran parte de tus actividades cotidianas, ir a la compra a las tiendas de tu barrio o alternar se los padres para llevar los niños al colegio por ejemplo.

El trayecto de casa al trabajo no es solo una combinación entre tiempo y gastos de desplazamiento sino que implica una multitud de criterios personales, desplazarse usando menos el coche nos lleva a una vida más tranquila y una ciudad más viva en la que podamos caminar y respirar.

Miguel Ángel Bartolomé
Biólogo. Educador del CEACV



03

Reseña
audiovisual

Título original:

NO SON LAS BICICLETAS

Año:

2014

NO SON LAS BICICLETAS.**Un documental dirigido por Ricardo Poery.**

2014, México DF, entrevistas a personas de diferentes edades y perfiles, respuestas íntimas y personales... En este documental de 42 minutos realizado para el Programa Cultural Tierra Adentro, Ricardo Poery muestra diferentes puntos de vista sobre el uso de la bicicleta, todos ellos llenos de valores humanos y cargados de una sensibilidad que al escucharlos nos resultan testimonios conmovedores que surgen a partir del hecho de pedalear. Por supuesto que las bicis representan una forma sostenible de moverse por las ciudades y de favorecer la salud pública, pero son mucho más que eso pues una vez empezamos a pedalear es como coger las riendas de nuestra vida y seguir adelante, con tropiezos y complicaciones, pero sin parar. Pedalear es libertad, es como "andar rápido" sin consumir gasolina ni contaminar pero también es una metáfora de que la vida sigue mientras pedaleamos, de que si paramos, morimos. La dimensión política y social, la militancia, el arte, la soledad o el aislamiento, son aspectos del uso de la bici que interesa mucho mostrar al director de este documental.

La forma de abordar los testimonios es fundamental para seducirnos. Primeros planos de los/as diferentes protagonistas que nos hablan en primera persona o nos cuentan historias personales que nos interesan. Las entrevistas comienzan con Carlos, un niño de alrededor de 10 años que recuerda como aprendió a ir en bici y que siente cuando la conduce. Tras el, un grupo de jóvenes ciclistas de DF relatan que para ellos pedalear es disfrutar, es libertad y también comunidad. Ir en bici les ha cambiado su manera de vestir, sus amistades, les ha permitido conocer nuevos lugares de día y de noche, inaccesibles en coche, y en definitiva les ha cambiado la vida.

Estos testimonios sencillos y directos dan paso a todo los demás personajes: un bicimensajero, una ciclista profesional, un escritor, un diseñador gráfico, una joven artista.

De todos ellos destaco tres que han despertado mi curiosidad y me han emocionado:

- El escritor Paco Ignacio Taibo cuenta como su padre, un joven periodista español, huyendo de la censura franquista, se convirtió en uno de los mejores comentaristas ciclistas en la época de Bahamontes y Poblet. El joven periodista vió en la bicicleta la manera de salir de España, de viajar, de comprar libros prohibidos en "Ruedo Ibérico" la mítica librería de Toulouse a la que acudían exiliados antifranquistas y como el mismo, todavía niño, aprendió todo del ciclismo. Taibo nos presenta la bicicleta como metáfora de la libertad, como "forma de romper el cerco de la España represora y dictatorial" Se trata de una libertad política, filosófica, más profunda que la simple libertad de poder desplazarte por la ciudad...

- Andrey Vásquez nos habla de la soledad y el aislamiento que supuso para él no aprender a ir en bici. Este joven diseñador gráfico nos cuenta que su vida cambió cuando sus vecinos y amigos empezaron a ir en bici y él no. Sin juegos ni amigos, su hermano le iba a enseñar a conducir una bicicleta cuando se la robaron. Años después, ya adulto y trabajando, su vida sigue condicionada por el hecho de no saber pedalear.
- Una jovencísima artista plástica nos recuerda la obra de Fernando Traverso, artista urbano y militante argentino de los años 70 cuando se produjeron las desapariciones. Este autor toma conciencia de que cada vez que “desaparecen” a alguien en su ciudad, aparece su bicicleta atada a un árbol, en la puerta de su casa, etc. Treinta años después, en el año 2001-2002 este artista urbano pintó en Rosario, su ciudad natal, graffitis a tamaño real de bicicletas que representan los desaparecidos por el terrorismo de estado. En este caso la bicicleta se nos presenta como representación de la ausencia de los desaparecidos, como símbolo de la memoria histórica que nos permite ver el hueco social que dejan las personas que desaparecen.

La mención final al movimiento de las **Bicicletas blancas**, un movimiento que surge para recordar a todas las personas que llevando una bicicleta han sido víctimas de accidentes de tráfico, es también conmovedor y pone el acento en las desigualdades que hay entre la vulnerabilidad de los que pedalean y la superioridad de los conductores de coches.

No son las bicicletas es un documental rodado en 2014, sin embargo no ha pasado de moda, ni su mensaje ha caducado. Se trata de un documental atemporal que nos habla de memoria histórica, de libertad política, de aislamiento social, de arte, de muerte y tragedia, se trata de historias humanas surgidas a partir de pedalear pero que van más allá de las bicicletas. No te lo pierdas.

Paloma Sánchez

Arqueóloga. Educadora del CEACV



04

Webs

Agencia Municipal de la Bicicleta



Sobre nosaltres



L'Agència informa



La bicicleta a València



Documents

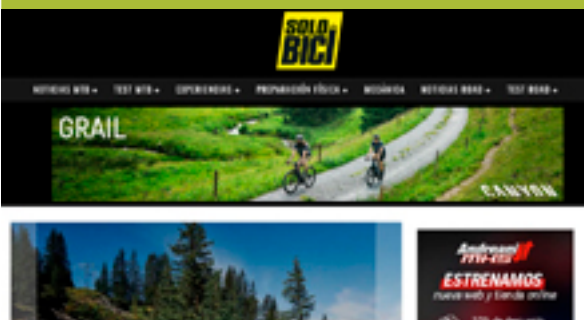
La Agencia Municipal de la Bicicleta de València, fue creada el 30 de julio de 2015 por Acuerdo de Pleno del Ayuntamiento de València. La Agencia es el ente público del Ayuntamiento de Valencia que se encarga de la coordinación de las medidas necesarias para incrementar el uso de la bicicleta de una forma adecuada y segura, tanto en la ciudad de València como en su término municipal. Su web está pensada para dar respuesta a las necesidades y requerimientos de los usuarios de las bicicletas en València.

CiclismoUrbano



Este es un espacio web sobre el ciclismo urbano. Su objetivo es estimular y promover el ciclismo urbano en España. Ofrece información práctica para el usuario de la bici en ciudad, que va desde noticias hasta cuestiones técnicas propias de la bicicleta. En colaboración con patrocinadores, tiendas y otras organizaciones de ciclismo se intentan iniciar un cambio de actitud entre usuarios y ofrecer un apoyo al desarrollo del ciclismo urbano en España.

Solobici



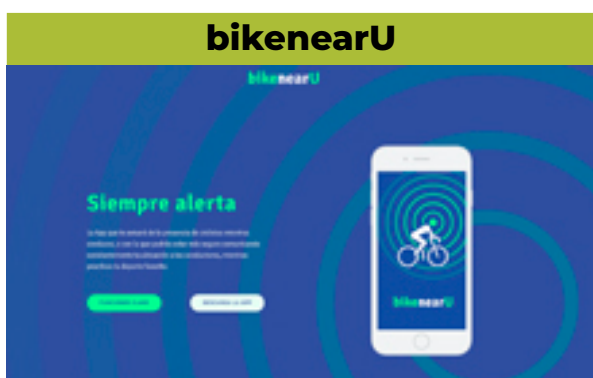
Strava convierte el teléfono en un ordenador para ciclistas. Facilita poder realizar un seguimiento de todos los parámetros favoritos de cada ciclista y analizarlos después. La aplicación es compatible con relojes y otros dispositivos GPS. También es una red social para ciclistas, donde se pueden compartir entrenamientos y rutas.

05

Apps



Es una aplicación móvil para que los empleados de una empresa puedan registrar sus desplazamientos sostenibles al trabajo y ganar premios por ello. Solo tienen que indicar que medio de transporte sostenible van a utilizar y la app monitorizará el recorrido, registrando los kg de CO2 no emitidos a la atmósfera. No solo está pensada para el ámbito de la empresa, también para la universidad o en el ámbito urbano.



Una app que avisa de la presencia de ciclistas a conductores o a otros ciclistas. Si eres el ciclista sólo hay que activar el modo ciclismo y guardar el teléfono, BikenearU enviará la posición para que el resto de usuarios conductores sean alertados. Por el contrario, si eres usuario conductor, puedes comenzar tu ruta en coche de forma que serás automáticamente notificado de los ciclistas presentes en las inmediaciones. Además, podrás visualizar un mapa con la localización exacta de los ciclistas próximos a la ubicación.



Strava convierte el teléfono en un ordenador para ciclistas. Facilita poder realizar un seguimiento de todos los parámetros favoritos de cada ciclista y analizarlos después. La aplicación es compatible con relojes y otros dispositivos GPS. También es una red social para ciclistas, donde se pueden compartir entrenamientos y rutas.

BENEFICIOS DE
LA BICICLETAMEJORAS TU
SALUDSIENTES
ALEGRÍAREDUCE EL RIESGO
DE INFARTONO CONSUMES
PETRÓLEOCOMBATE LA
OBESIDADCON ELLO EL
PLANETA NO SE
CALIENTAHACE QUE EL
CIELO
SEA MÁS RESPIRABLE,
MÁS AMABLEHACES
AMIGOSAHORRAS MUCHO EN
TRANSPORTETUS PIERNAS SE VUELVEN MÁS
ÁGILES QUE LAS DE MESI

TIRAMÓN

06

Buenas prácticas para
la movilidad sostenible**BUENAS PRÁCTICAS PARA LA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

La movilidad sostenible intenta solucionar algunos de los problemas de las ciudades actuales, los cuales están mayoritariamente aceptados por la sociedad: “es el precio por vivir en la ciudad”. Pero en realidad existen otros modelos de ciudad donde la movilidad colectiva o la individual sin vehículo privado tienen mayor importancia. Cada uno de los coches de la ciudad ocupa un espacio, bien al desplazarse o bien al estar aparcado en la calle. Dicho espacio podría gestionarse de manera que, al distribuirse de otra forma, favoreciera la movilidad sostenible. La cuestión es que esta gestión debe realizarla la administración, por lo que los ciudadanos y ciudadanas no podemos influir en ella, al menos directamente.

Sin embargo sí podemos decidir nuestra forma de movernos día a día. Estas decisiones individuales tienen un efecto indudable a nivel personal, pero también a nivel de gestión de la movilidad de la ciudad y tendrán repercusión en las medidas que tomen las administraciones pertinentes. Imagino que te estarás preguntando... ¿Y qué puedo hacer yo? Pues a continuación puedes encontrar algunas Buenas Prácticas para que aportes tu granito de arena a la movilidad sostenible de tu ciudad:

1. Plantéate si es necesario utilizar el coche en cada desplazamiento que haces. Cuando haces pequeños desplazamientos por la ciudad o el pueblo, puedes ir a pie (la forma de desplazarse que menor impacto genera), ir en transporte público o en bicicleta. De hecho, la bici es el medio de transporte más rápido en distancias de hasta 3 kilómetros, y hasta 5 todavía es de las mejores opciones.

2. Recapacita si es necesario tener coche o coches privados. Tener uno o varios coches conlleva una serie de gastos que muchas veces no valoramos: impuesto de circulación, mantenimiento, reparaciones, aparcamiento, lavado, gasolina, etc. En muchos casos puede ser mejor tener un coche solo o ninguno, y usar el transporte público o la bicicleta para la movilidad urbana y el alquiler de coches o car-sharing para la interurbana. En caso de necesitar un coche de forma imprescindible plantéate la opción del vehículo eléctrico, no genera emisiones contaminantes de forma directa y no produce contaminación acústica.



3. Mejora tu salud física y mental. ¿Cuántas veces has estado desesperándote en un atasco, dando mil vueltas para encontrar un sitio para aparcar, o estresándote por el tráfico? Caminar es lo más barato, lo más ecológico y también lo más sano, porque te sirve para hacer ejercicio y te ayuda a disminuir tu estrés. No es un deporte exigente y repercutirá en tu salud. Si el lugar donde vas está demasiado lejos para ir a pie, puedes ir en bicicleta (tiene un gasto mayor que andar pero mucho menor que un coche) y de esta forma, también haces ejercicio. Y si tampoco puedes, utiliza el transporte público y aprovecha el trayecto para leer, escuchar música o simplemente para relajarte.

4. Apuesta por la bicicleta. Aunque ir a pie y en transporte colectivo son otras opciones, creemos que la mejor decisión es que la mayor parte de tú movilidad la hagas en bicicleta. Un mayor uso de esta reduciría los actuales problemas de movilidad. Aún es necesario que en las políticas de urbanismo y movilidad se apueste más por la bici ya que es socialmente muy beneficiosa. Para ello se deben construir más carriles bici y “pacificar” el tráfico, poner más aparca-bicis, que se puedan combinar con otro tipo de transporte público, incrementar los servicios de bicis en alquiler compartido, etc. En el “Barómetro de la bicicleta en España, 2019”



se puede observar que prácticamente el 90% de la población sabe ir en bici, que prácticamente en 3 de cada 4 hogares al menos hay una, que la mitad aproximadamente la usa con alguna frecuencia mensual y que 1 de cada 4 la usa todas las semanas. Son buenos datos y en general han aumentado respecto a 2017 sobretodo debido a un mayor uso de la bicicleta por las mujeres, aunque se espera que en 2020 el uso aumente debido a la crisis del COVID19 y a la percepción por la sociedad de que ir en bicicleta es uno de los transportes más seguros.

5. Y recuerda, la bici te aporta también múltiples beneficios personales.

*Alberto Villalba
G. Ciencias Ambientales. Educador del CEACV*

07

Conoce el CEACV

LA CIUDAD SE MUEVE, pero ahora... MUEVE TU LAS PIEZAS

1. RESUMEN ACTIVIDAD

La actividad consiste en ir construyendo la ciudad que queremos, es decir el modelo de ciudad que nos gustaría para vivir mejor, aquel más adaptado a nuestras necesidades y por que no, también pensando en las necesidades de los demás. Haremos uso de una tabla con un diseño previo de calzada, con accesorios y mediante una serie de piezas móviles relacionadas con la movilidad en la ciudad (bicicletas, autobuses, sillas para personas con movilidad reducida, peatones, etc.) diseñaremos aquella ciudad que nos facilita la vida, es decir facilitadora, segura, saludable y amable. La idea es hacer la comparación entre la ciudad actual donde vivimos y aquella que escogeríamos para vivir mejor, provocando varias reflexiones, el reparto actual del uso público del espacio, la reflexión acerca del consumo responsable, como debería ser la ciudad saludable y como contribuir cada persona para hacer frente al cambio climático.

2. OBJETIVOS

- Plantearnos el modelo de ciudad en el que realmente nos gustaría vivir.
- Diseñar libremente un modelo de ciudad que cumpla las expectativas de cada participante.
- Reflexionar acerca del protagonismo del coche y de otros vehículos motorizados en el modelo de ciudad actual.
- Reflexionar al respecto del espacio público en todos los modelos de movilidad que tenemos en la actualidad.
- Pararnos a pensar sobre las repercusiones que para la salud tiene el modelo actual de movilidad y actuar en consecuencia.
- Romper el mito estatus/vehículo que utilizo.

3. FICHA TÉCNICA

Actividad destinada a cualquier grupo de edad. Duración: 20 minutos. Grupo: hasta 12 personas.

4. MATERIALES

- Dossier.
- Banderola.
- Mesa portátil (plano ciudad).
- Cajas contenedoras de piezas de madera (CAJA 1 y CAJA 2).
- Fichas del material que hay en las cajas contenedoras (04).
- Mesa portátil (plano de la ciudad actual).
- Piezas móviles: peatones (50), personas con silla de ruedas (10), bicis (32), autobús (5), coche (20), casa (10), edificio (10), comercios (5), colegio-instituto(2), hospital (2).
- Espacio de 6 a 9 metros cuadrados (6-9 m²)

5. DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD

- Inicialmente los participantes escucharán los objetivos de la actividad.
- En segundo lugar, analizarán el diseño de la calzada y demás espacios en el plano de la ciudad actual, comentando lo que observan siguiendo un turno de palabra.
- Seguidamente se observarán e identificarán las piezas móviles que se dispondrán en un espacio aparte.
- Cada participante escogerá una pieza móvil.
- Se invitará a que cada participante coloque encima del plano ciudad las piezas que cada cual haya escogido.
- Mientras se van colocando las piezas cada participante puede decir porque ha elegido la pieza.
- Una vez colocadas las piezas, se analizará la ciudad, de manera participativa se analizarán los espacios y sus protagonistas.
- La actividad se puede hacer con un solo participante o con un máximo de 12.
- Si la actividad se hace en grupo habrá que consensuar acuerdos sobre el modelo de ciudad, como ocurre en los procesos participativos.
- Si se hace en grupo habrá que consensuar acuerdos como así pasa en los procesos participativos.

6. INVENTARIO CAJAS

CAJA 1

1 Bolsa de tela con:

- Peatón: 25 u.
- Peatón en silla de ruedas: 5 u.
- Bicicleta+ciclista: 8 u.
- Bicicleta: 8 u.
- Aparca-bicis: 1 u.
- Coche: 10 u.
- Tractor: 1 u/ Autobús: 2 u.
- Casa: 5 u/ Edificio: 5 u.
- Comercio: 2 u.
- Instituto: 1 u.
- Hospital: 1 u.



CAJA 2

1 Bolsa de tela con:

- Peatón: 25 u.
- Peatón en silla de ruedas: 5 u.
- Bicicleta+ciclista: 8 u.
- Bicicleta: 8 u.
- Aparca-bicis: 1 u.
- Coche: 10 u.
- Tractor: 1 u.
- Autobús: 3 u.
- Casa: 5 u.
- Edificio: 5 u.
- Comercio: 3 u.
- Instituto: 1 u.
- Hospital: 1 u.

08

Otras
entidades

VALÈNCIA EN BICI

València en Bici (marzo 1990) es un colectivo que trabaja en temas relacionados con la defensa de la bicicleta, como medio de transporte respetuoso con el entorno y amable con la ciudadanía. El colectivo nace como un grupo de usuarios de la bicicleta preocupados por defender los intereses como ciclistas urbanos, también pretende contagiar al resto de actores sociales con los que colabora. Desde sus inicios forma parte de un grupo ecologista preexistente, Acció Ecologista Agró-València en Bici. El colectivo también forma parte de una organización de ámbito estatal denominada CON BICI, coordinadora de grupos de usuarios de la bici y que lleva a cabo un gran papel en los cambios de la ley de tráfico que tanto necesitan las ciudades para hacer de la bicicleta un vehículo preferente y civilizador. Siempre se ha tratado de trabajar en red con otras organizaciones sociales para multiplicar esfuerzos y resultados.



En general, el grupo trabaja con dos objetivos claros: la promoción del transporte sostenible (público, intermodalidad bici-tren, las mejoras en la circulación peatón-ciclista) y los efectos de éste en el medio ambiente en pro de la calidad de vida urbana y la no dependencia del petróleo.

Para conseguir dichos objetivos el colectivo realiza **actos reivindicativos** (días de la bici, bicifestaciones, performances pidiendo carriles-bici, calles 30, intermodalidad bici-tren, otros actos más lúdicos como una boda en bici, una falla en bici, o un desfile de modelos en bici, así como otros que también llevan nombre como la Bicicrítica al Saler; Aperitivos ciclistas, Día Mundial de la Bicicleta, la Bicicleta aliada contra el Covid19, la Bicicleta aliada con el Medio Ambiente, señalización de la red Metropolitana de vehículos no motorizados junto con la plataforma Tanquem Cofrents, contribución a la creación de la xarxa ciclista metropolitana con colectivos como Per l'Horta).

También se realizan **estudios y propuestas técnicas**, artículos para la **prensa** y artículos de opinión, **reuniones** de carácter negociador con la administración, **divulgación** a través de las redes sociales, creación de **audiovisuales con contenido educativo**, consejos para saber circular entre el tráfico, mapeo de rutas recomendables, **intervenciones para la TV**, participación en **mesas sobre movilidad** (anillo verde metropolitano, grupo de trabajo de la DGT sobre educación vial y movilidad, presentación en Alfafar de la xarxa salut). Participación en **manifestaciones** (València no está en venda, La Massa crítica, Manifestació pel Clima, Cadena Ciclista 3J Sant Vicent-Bulevard Sud).

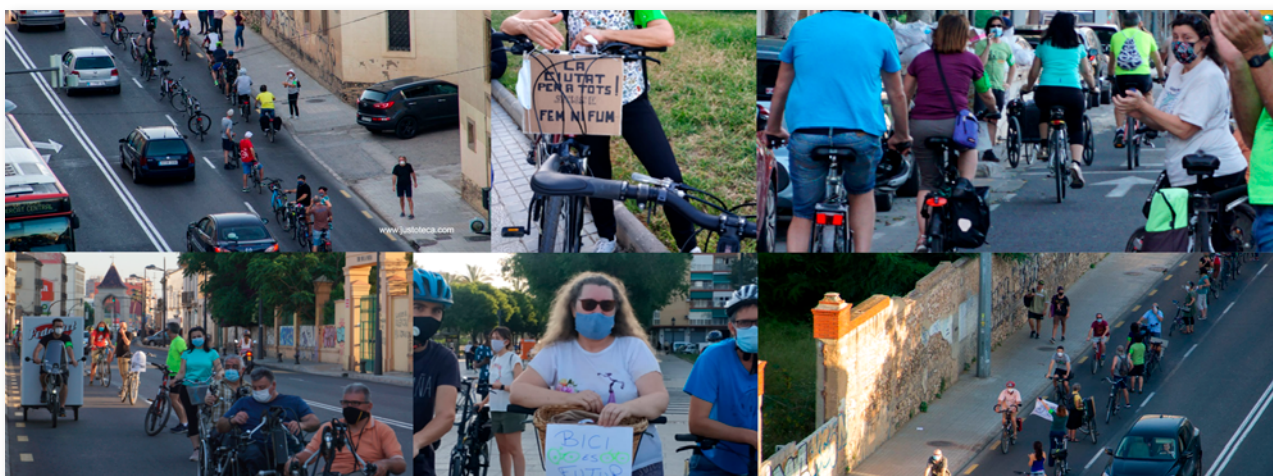


Por otra parte se crean **alianzas** con otros colectivos para la participación en acciones diversas sobre la mejora de la movilidad urbana en general y metropolitana (con el Foro Valenciano de la Bicileta, también con la Coordinadora estatal ConBici). Otras actividades como la asistencia a las reuniones preparatorias de las alegaciones a la ampliación del puerto. Concentraciones contra la ampliación de la V21. Asistencia a la **Massa crítica internacional por el clima**, concretamente el día 8, para dar soporte a la Huelga por el clima del día 27. Se ha participado activamente en el aniversario del anillo ciclista y en el Día sense cotxe. En diciembre del 2019 parte del colectivo participó en la **Marcha en bici Valencia-Madrid** en ocasión de la COP25, participando en la manifestación en Madrid, debido a la cumbre social.

También se ha creado dentro del colectivo un **grupo de trabajo Formación en Educación** con el objetivo de crear la figura de Coordinador/ra de proyectos educativos de movilidad en los centros educativos.

Durante todo el año se publica en las **redes sociales** y en la **web** con un seguimiento de usuarios de más de 20.000 personas y con unas 250.000 interacciones al año.

València en Bici



09

Hoy nos acompaña...

NO CONTAMINA, NO GASTA GASOLINA

“No contamina, no gasta gasolina”. Con esta frase empezábamos muchas de las rutas escolares que hacíamos dentro del programa de Educación Ambiental del CEA Polvoranca, en el municipio de Leganés, en la Comunidad de Madrid. Mediante recorridos por el municipio, utilizando los carriles bici existente, y siempre tomando la salida desde el centro educativo, queríamos acercar y normalizar el uso de la bicicleta entre los escolares (primaria y secundaria), con la idea de fomentar el uso de la bicicleta más allá de un uso recreativo o deportivo. Porque la bicicleta es un medio de transporte fundamental para desplazamientos cortos, dentro de nuestro barrio o municipio.

Es evidente que, desde el punto de vista individual, los costes de adquisición y mantenimiento de la bicicleta son muy inferiores a los de un automóvil, entre 30 y 40 veces inferiores. Destacar que es un medio de transporte con cero emisiones, y su combustible son nuestras propias piernas, por lo que nos fortalece física y mentalmente; favorece nuestro corazón, el pedaleo quema calorías, disminuye los niveles de colesterol en sangre, aumenta nuestro sistema inmunológico y nos protege mejor de las enfermedades. ¡Todo son ventajas! Está demostrado que las personas que montan en bici son más felices, por eso van siempre encima de la bicicleta con una sonrisa.

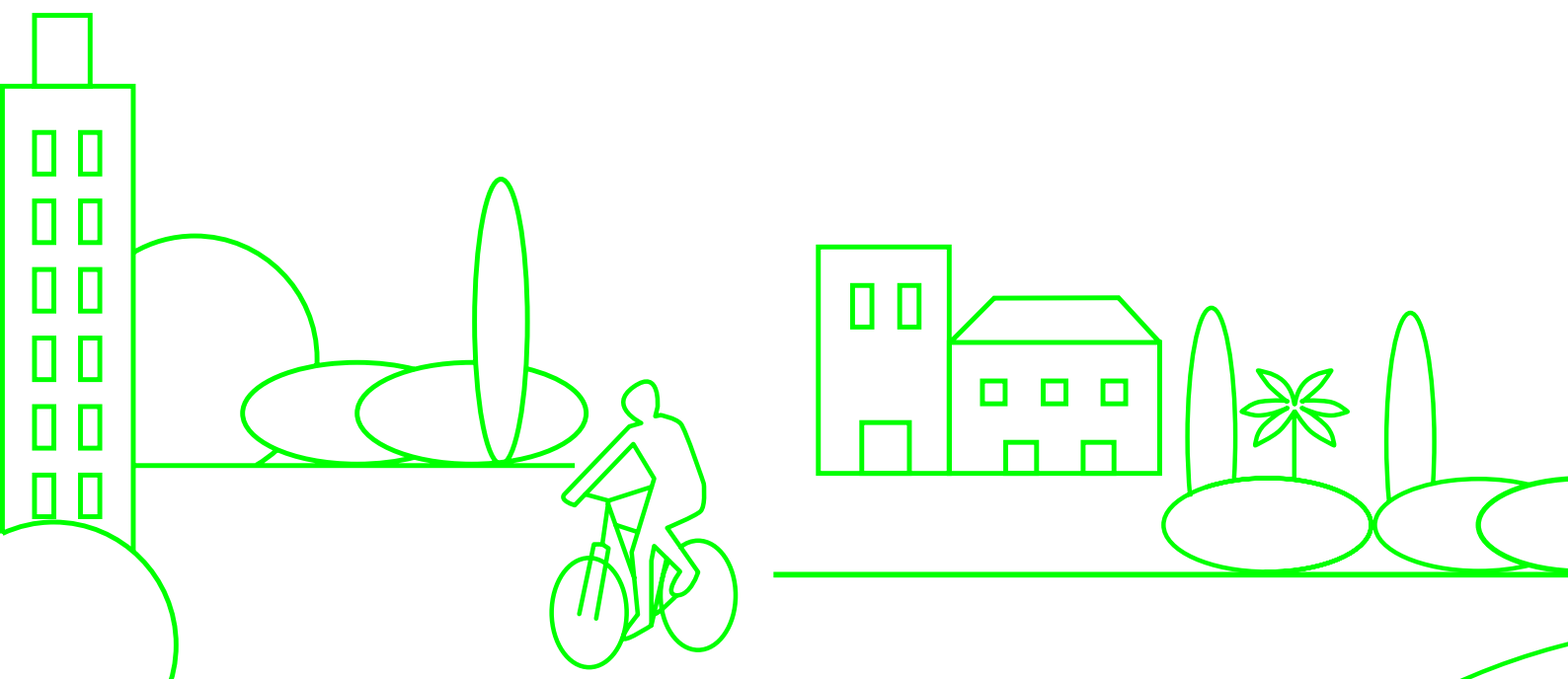
En la actualidad la movilidad es uno de los problemas sociales más importantes en el orden ambiental. La bicicleta se presenta como una alternativa de movilidad en la que todo son ventajas debido a sus deseables efectos ambientales: nula emisión de gases contaminantes, máxima eficiencia energética y ningún ruido. Promover el uso diario de este transporte, sobretodo en distancias inferiores a 5 km, es ya una tarea imprescindible para mejorar la salud ambiental de todos los ciudadanos y de las ciudades en las que se ubican.

En nuestras ciudades y pueblos, la bicicleta como transporte es bastante desconocida con niveles de uso bajos, estando mayoritariamente asociada al deporte y al ocio. Pero según el Observatorio de la Bicicleta Pública en España, hemos pasado de 3 sistemas de alquiler de bicicletas públicas en 2004 a los 53 en 2018, con el mayor pico en 2010 con 100 sistemas de alquiler. Lo que supone un auge evidente del uso de este medio de transporte público dentro de nuestras ciudades. Cada vez son más ayuntamientos los que se suman a implantar este modo de transporte sostenible.

Aunque ciudades como Ámsterdam o Berlín nos llevan mucha ventaja en cuanto al uso de la bicicleta, cada vez van apareciendo en nuestro país gran cantidad de iniciativas que fomentan su uso. Una de estas iniciativas es el llamado “Bicibús escolar”, que consiste en realizar los desplazamientos escolares desde los domicilios de los participantes (niños y adultos acompañantes) hasta el colegio de forma grupal y segura. Está organizado y acompañado por adultos (padres, madres, abuelos, etc.). Cuenta con una serie de paradas donde se va recogiendo a los participantes, y todos en grupo se dirigen hasta el centro educativo, donde aparcan sus bicis y acuden a clase, mucho más activos que los alumnos que van en coche. Hablando con los tutores nos decían que los alumnos que iban en bicibús al cole rendían más que los que iban en coche, porque llegaban más despiertos. Los hábitos que se adquieren de niño perduran, generalmente, en la edad adulta. Si asumen como “natural” una vida ligada al coche, de mayores demandarán su uso y dejarán de lado otros medios de transporte público.

Fomentemos el uso de la bicicleta como medio de transporte sostenible, no solo durante la Semana Europea de la Movilidad, sino durante todo el año, demos el paso!

Ángel Javier España Báez
Educador ambiental y maestro



10

El huerto

El girasol

GIRASOL

Esta planta de la familia Asteraceae que conocemos por su porte tan llamativo e inspirador en el arte, es una herbácea anual, que se cultiva como alimenticia, oleaginosa y ornamental que puede alcanzar hasta los 3 metros de altura o algo menos en lugares bien secos. Presenta una flor compuesta, en la que los capítulos con sus largas lígulas amarillas y de aspecto solar son fácilmente identificables. Florece entre julio y septiembre.

El origen de su cultivo se encuentra en Norteamérica. En España se introdujo entre los años 60/70; en general empezó a cultivarse en Europa para aprovechar sus semillas aceitosas; en la actualidad la podemos encontrar en todo el mundo.

El girasol se desarrolla según las unidades térmicas acumuladas (grados/día) desde la emergencia a la maduración (1500-1700 °C) y para un buen desarrollo la Tª óptima oscila entre los 18-25 °C.

Las variedades con alto contenido oleico (80-90%) permiten un aceite más saludable y estable.

¿SABIAS QUÉ...?

Se le llama heliotropismo al movimiento de las hojas y flores de los girasoles en dirección al sol cada día, eso sucede cuando la planta todavía no ha madurado.

Las semillas de girasol son ricas en vitamina E y minerales como el calcio, manganeso, cobre, fósforo y selenio.

Es uno de los cultivos de secano más representativos de la geografía española (el 18% de la UE) y es el tercer país en cuanto a superficie de siembra detrás de Rumanía y Bulgaria. La importación de pipas desde Argentina, Rusia o Ucrania reduce mucho el valor de las pipas españolas.

Andalucía fue hasta el 2018 la principal comunidad autónoma productora de girasoles, cediendo ese puesto a Castilla y León. Actualmente se apuesta por desarrollar variedades híbridas que sean más beneficiosas para los agricultores.

Aporta una importante cantidad de vitaminas (A, B, C y E), minerales y compuestos antioxidantes y su valor calórico es muy bajo (100 gramos equivalen a unas 33 kcal), señala Carmen García Torrent, licenciada en Ciencia y Tecnología de los Alimentos.

A LA MESA



TRUFAS DE GIRASOL

Ingredientes

- $\frac{3}{4}$ de taza de semillas de girasol
- $\frac{3}{4}$ 2 tazas de semillas de calabaza
- 1 y $\frac{1}{4}$ de coco rallado
- 1 cucharada de semillas de lino
- Pizca de canela o piel de naranja o de limón
- 2 cucharadas de agua
- 3 cucharadas de pasta de almendras
- 3 cucharadas de aceite de coco
- $\frac{1}{4}$ de taza de almendras
- 2 cucharadas de miel

Elaboración

Licuar las semillas y almendras hasta obtener una harina y pasarlas a un bowl; agregar el resto de los ingredientes e integrar con las manos hasta formar un bollo; formar bolitas y colocarlas en una bandeja; dejar en la nevera al menos 30 min para retirarlas 5 minutos antes de consumirlas.

EL REFRANERO

El girasol reverencia al sol cuando hace calor.

BIBLIOGRAFÍA

El girasol

https://es.wikipedia.org/wiki/Helianthus_annuus

El cultivo del girasol español en peligro de extinción

https://www.abc.es/economia/abci-cultivo-girasol-espanol-mas-tradicional-peligro-extincion-201905091435_video.html?ref=https:%2F%2Fwww.google.com%2F

Helianthus annuus L.

<http://herbarivirtual.uib.es/ca/general/675/especie/helianthus-annuus-l->

4 recetas con semillas de girasol

<https://www.lolialliati.com/4-recetas-con-semillas-de-girasol/>

Pepa Prósper Candell

Bióloga. Educadora del CEACV

11

El centro de documentación del CEACV

Se pueden realizar consultas en sala. La biblioteca dispone de la consulta de materiales en sala y asesoramiento de un técnico. También dispone de un ordenador conectado a internet, para cualquier búsqueda de información o para poder realizar labores que precisen de un soporte informático.

Utilizar el servicio de préstamo externo. Permite el préstamo de hasta 4 documentos durante un plazo máximo de 15 días. El préstamo puede ser presencial.

Búsquedas bibliográficas. El Centro de Documentación del CEACV realiza, a petición del usuario, búsquedas bibliográficas por temas entre los materiales que tiene disponibles.

Técnico del Centro de Documentación–Biblioteca del CEACV: Víctor Benlloch

Tel. consulta: 962 617 938

Correo electrónico: biblioteca_cea@gva.es

Horario: lunes a viernes de 9:00-14:00 y lunes a jueves de 16:00-18:00 (verano tardes cerrado).

Ubicación del CEACV:

CENTRE D'EDUCACIÓ AMBIENTAL DE LA COMUNITAT VALENCIANA
Alqueria dels Frares. Partida de Gausa.
Carretera de la Siderúrgica, km. 2
46500 Sagunt (València)

*** El Centro de Documentación del CEACV solicita la cesión o donación de bibliografía para aumentar los fondos destinados a uso público.**



**CENTRE
D'EDUCACIÓ
AMBIENTAL**

DE LA COMUNITAT
VALENCIANA