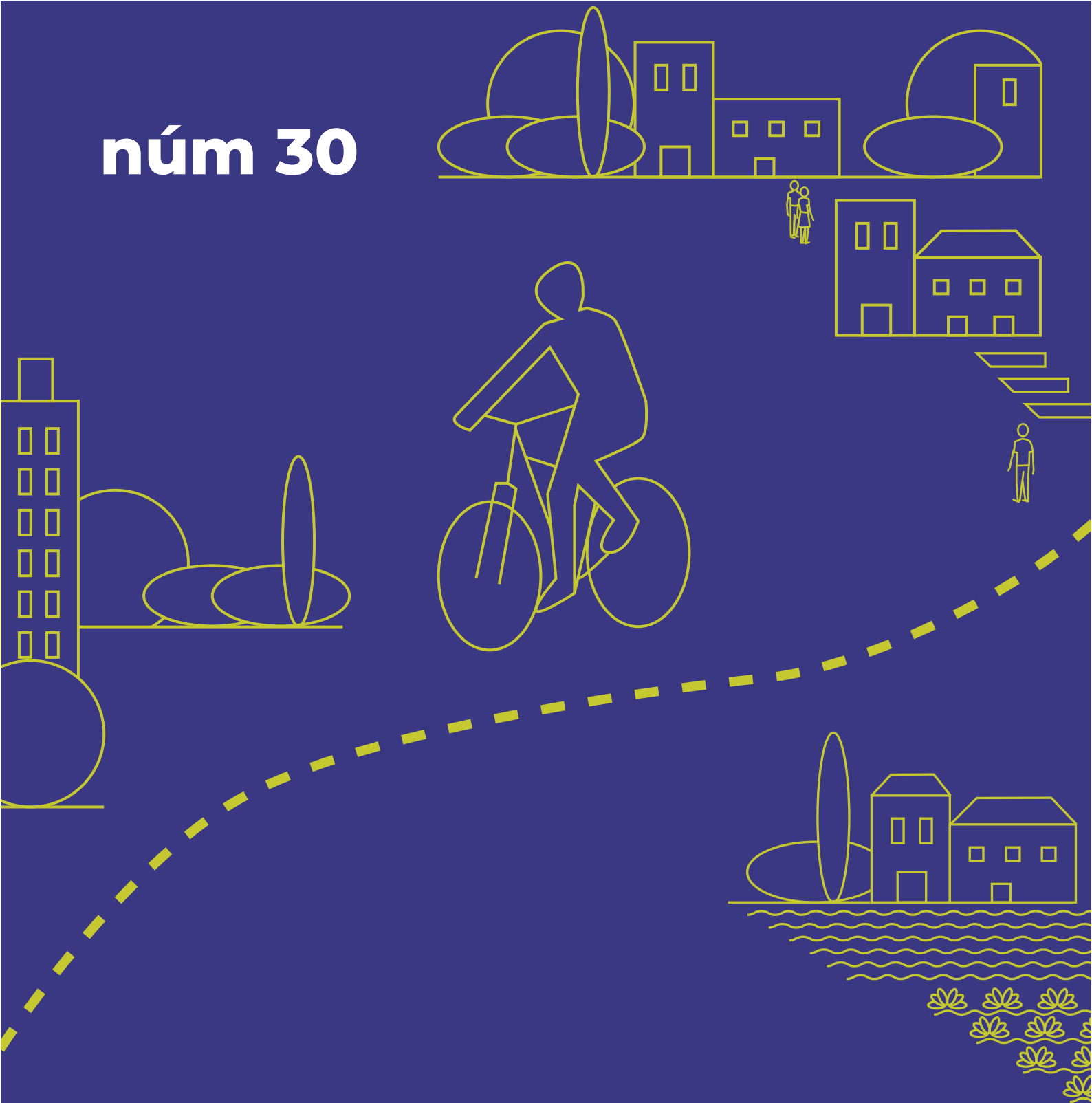


núm 30



Butlletí del CEACV

Bicicleta: la millor mobilitat sostenible

2020



CENTRE D'EDUCACIÓ AMBIENTAL

DE LA COMUNITAT
VALENCIANA





Els ODS del butlletí

Cada projecte, programa, acció o activitat amb implicacions associades a millores socioambientals té relació amb un o diversos dels objectius de desenvolupament sostenible de l'ONU. C cadascun dels 17 ODS que va establir l'ONU el 25 de setembre de 2015, forma part del conjunt d'objectius globals per a erradicar la pobresa, protegir el planeta i assegurar la prosperitat per a tots, com a part d'una nova agenda de desenvolupament sostenible. Cada objectiu té metes específiques que han d'assolir-se fins a l'any 2030. Per a aconseguir aquestes metes, tothom ha de fer la seua part: els governs i les diverses administracions públiques, el sector privat empresarial, la societat civil i cada ciutadà de manera personal.

En aquest butlletí (30), tractem el tema de la mobilitat sostenible i de forma més concreta l'ús de la bicicleta. Existeixen diversos ODS que es relacionen directament amb les accions que inclou aquesta temàtica; els més directament relacionats serien els números 3 (Salut i benestar), 11 (ciutats i comunitats sostenibles), 12 (Producció i consum responsables) i 13 (Acció pel clima), i podríem establir relacions amb molts altres dels restants ODS.

La mobilitat és inseparable de la societat actual, els desplaçaments per a realitzar qualsevol tipus d'activitat són continus, per anar a treballar, a comprar, a passar el temps d'oci... Tots aquests desplaçaments es realitzen de molt diverses formes, emprant mitjans molt diversos i amb diferents graus d'impacte ambiental.

La mobilitat s'ha convertit en un important aspecte relacionat amb la qualitat de vida, la salut, el consum o el canvi climàtic. Fomentar una mobilitat sostenible, de baix impacte ambiental que prioritze els desplaçaments a peu, amb bici o en transport públic, i que reduïska l'ús del vehicle privat (el cotxe) és imprescindible per a millorar les nostres ciutats i fer-les més habitables.

La bici apareix com un element bàsic per a aconseguir aquesta revolució de la mobilitat, versàtil, autònoma, no contaminant, econòmica, saludable... compleix a la perfecció les característiques fonamentals per a ser usada d'una forma massiva en espais urbans per a fer-los més humans i sostenibles.

A poc a poc, la introducció i expansió de la bicicleta com a mitjà de transport urbà farà que el trànsit es reduïska a les ciutats que aposten per ella, minorant-hi problemes com el soroll, la contaminació i l'estrés.

Els principals ODS per a aquest butlletí són:

[3 SALUT I BENESTAR](#)

[11 CIUTATS I COMUNITATS SOSTENIBLES](#)

[12 PRODUCCIÓ I CONSUM RESPONSABLES](#)

[13 ACCIÓ PEL CLIMA](#)

Índex

01

Editorial

Pàg. 05

02

Ressenya literària

Pàg. 07

03

Ressenya audiovisual

Pàg. 09

04

Webs

Pàg. 11

05

Apps

Pàg. 12

06

Bones pràctiques
ambientals

Pàg 13

07

Activitats CEACV

Pàg. 15

08

València en bici

Pàg. 17

09

Huí ens acompanya

Pàg. 19

11

El gira-sol

Pàg. 21

12

Centre de
documentació

Pàg. 23

01

Editorial

ELS AVANTATGES DELS MODELS DE MOBILITAT NETA A LES CIUTATS I LA NECESSÀRIA CONSCIENCIACIÓ I PARTICIPACIÓ DE LA CIUTADANIA

La manera en què ens desplacem té conseqüències sobre la qualitat de l'aire que respirem i, per tant, sobre la salut de les persones. Són cada vegada més les evidències de la connexió entre la qualitat ambiental, la salut dels ecosistemes i la salut de les persones. En entorns urbans, els principals contaminants atmosfèrics són els derivats dels desplaçaments en vehicles privats, essencialment òxids de nitrogen, òxids de sofre, monòxid de carboni i partícules sòlides en suspensió. Multitud de malalties estan identificades i relacionades directament i indirecta amb aquests contaminants. La contaminació de l'aire pot provocar afeccions en les vies respiratòries (des d'irritacions fins a malalties més agudes com la bronquitis, pneumònia, emfisema, etc.), problemes cardiovasculars, disminució de la capacitat immunològica, dermatitis, conjuntivitis, problemes neurològics, càncer, etc.

D'altra banda, en els vehicles de combustió, la crema de dièsel, gasolina, gas... emet gasos d'efecte d'hivernacle (GEI), que contribueix al canvi climàtic, i les conseqüències del qual (sequeres, inundacions, onades de calor, noves malalties, pèrdua de superfície terrestre deguda a l'augment del nivell de mar, etc.) també tenen altres efectes sobre el benestar i la salut de les persones. I no podem obviar el problema de la contaminació acústica derivada d'aquests models de mobilitat, que també provoca i/o agreuja diferents patologies.

La contaminació atmosfèrica també afecta els ecosistemes terrestres i marins. Per citar un parell d'exemples en l'ambient urbà: la concentració de partícules sòlides en l'aire (i també la seua deposició en les fulles) provoca una reducció de la insolació en les plantes i, per tant, en la seua activitat fotosintètica; moltes espècies d'ocells veuen minvat el seu sistema immunitari i reproductiu, per la qual cosa es redueix la seua esperança de vida i les seues poblacions. Tots ells repercuteixen també sobre els sistemes agropecuaris, minvant la producció i la qualitat dels aliments. Convé comentar també que la contaminació atmosfèrica genera impactes en el patrimoni arquitectònic: brutícia, corrosió, etc.

En l'actualitat, el principal problema ambiental en el medi urbà ve causat per la mala qualitat de l'aire, per això han de posar-se en marxa mecanismes per a revertir aquesta situació. En aquest sentit, l'Agenda 2030 de Nacions Unides ha establert l'Objectiu de Desenvolupament Sostenible 11, "aconseguir que les ciutats siguin més inclusives, segures, resilents i sostenibles". Per això, entre les seues metes més significatives inclou proporcionar un accés a sistemes de transport segurs, assequibles, accessibles i sostenibles.

Millorar la mobilitat en les ciutats exigeix posar en marxa mesures estructurals i incentivadores que faciliten la mobilitat sostenible, segura i activa: apostar per mitjans de transport més sostenibles, millorar el transport públic, ser més eficient en l'ús del vehicle privat, etc. Pel que fa a l'ús de la bicicleta, són necessàries bones xarxes de carrils bici dins de les ciutats, ciclovies d'interconnexió entre municipis, aparcaments, rutes segures, etc., així com instruments per a promoure el seu ús (ajudes per a la compra i reparació, etc.). Algunes ciutats ja han posat en marxa mesures d'aquest tipus amb resultats molt positius.

A més, és imprescindible arbitrar mesures orientades a la conscienciació, que despertem l'interés i la preocupació de les persones en aquestes qüestions i sumen adeptes. De nou, molts ajuntaments tenen en marxa programes per a conscienciar sobre els avantatges individuals i per a tota la societat de l'ús de mitjans de transport net. De tots ells els que estan donant millors resultats són aquells en els quals hi ha hagut una participació pública àmplia en la seua concepció i disseny, perquè això permet ajustar millor a les necessitats de la ciutadania el disseny, la planificació i la regulació de l'ús de les infraestructures, i les mesures disposades són acollides d'una manera millor.

Desplaçar-se caminant i amb bicicleta són els sistemes més aconsellables, sobretot en ciutats petites i mitjanes, perquè a més de no contaminar ni generar sorolls ni GEI, permeten la realització d'activitat física, amb els avantatges que això té per a la salut enfront del sedentarisme.

En l'edició de 2020 de la Setmana Europea de la Mobilitat, que se celebrarà del 16 al 22 de setembre, el tema triat és "Per una mobilitat sense emissions". Aquesta campanya es dirigeix a sensibilitzar, tant als responsables polítics com a la ciutadania, sobre els beneficis de l'ús de maneres de transport més sostenible (transport públic, bicicleta, desplaçaments a peu) enfront de les conseqüències negatives de l'ús del cotxe a la ciutat. Amb aquest tema, a més dels avantatges quant a la millora de la qualitat de l'aire, es pretén donar suport al repte d'aconseguir que Europa siga climàticament neutra l'any 2050, tal com senya el Pacte Verd Europeu. A pesar que en moltes ciutats s'han reduït en els últims anys els desplaçaments amb cotxe, les emissions degudes al transport continuen sent molt superiors respecte als nivells de 1990, la qual cosa accentua la necessitat urgent de fomentar modalitats de transport lliures d'emissions en les zones urbanes.

El CEACV participa en aquesta campanya des de l'any 2011. Enguany hem incorporat l'edició d'aquest butlletí com una de les nostres accions en el marc de la SEM2020.

Anna Pons
Directora del CEACV.



02

Ressenya literària

MENYS COTXES. Com moure's de manera sostenible.



Títol original: MENYS COTXES.

Com moure's de manera sostenible

Autor:

Coretin Le Martelot

Any:

2019

Pàgines:

63

Editorial:

errata naturae

El llibre forma part de la col·lecció “JO PASSE A L'ACCIÓ”, que va dirigit a tota mena de públic, abordant tots els àmbits de la nostra vida quotidiana i oferint una sèrie d'eines pràctiques per a abandonar hàbits de la nostra vida diària, perjudicials tant per a nosaltres com per al planeta.

Aquest llibre en concret (Menys cotxes) mostra la necessitat de realitzar un gran canvi en la forma en què ens movem per les nostres ciutats, analitza la forma en què ens desplaçem per a anar fins als nostres treballs o com anem als nostres llocs d'oci. El cotxe per a “TOT” hauria de ser substituït per una altra manera de desplaçar-se, la qual cosa generaria l'inici d'un poderós canvi.

El progrés tècnic, el creixement econòmic i l'energia barata va propiciar, en els anys 50 del passat segle, un creixement exponencial de la fabricació i ús de l'automòbil, creixement que s'ha mantingut fins a l'actualitat. De manera progressiva se'ns ha fet creure que és un element imprescindible, a més de la seua utilitat, el cotxe té un poder simbòlic com a element de prestigi, èxit i poder, com s'encarrega de recordar-nos contínuament la publicitat.

No obstant això, els avantatges que podria tindre el cotxe (desplaçaments més còmodes per la seua duració i la seua discrecionalitat), no amaguen uns inconvenients que ens afecten en la nostra vida quotidiana, embussos, multes, avaries, despeses de taller, pujada del preu de la gasolina, etc.

Cada vegada es fan més evidents les seues paradoxes del cotxe per a “TOT”, la llibertat cohabita amb els embussos, la independència amb l'endeutament, la qualitat de vida amb la contaminació crònica de l'aire cada vegada més irrespirable a les nostres ciutats.

Utilitzar menys el cotxe no significa prescindir-ne, reduir la seua freqüència d'ús és compatible amb mantindre controlat l'escalfament climàtic per davall de 2 °C, cada trajecte amb cotxe que s'evita contribueix a això. Canviar la nostra manera de desplaçar-nos és una manera de gaudir i millorar la nostra qualitat de vida.

Afortunadament en els països més rics, els menors de 35 anys, donen menys importància a l'ús del cotxe; aquests joves cada vegada es trauen menys el permís de conduir i encara que ho facen no significa que vagen a comprar cotxe. Hi ha un augment de la preocupació per l'ecologia, la consciència del que costa un cotxe i el desenvolupament d'altres alternatives, expliquen aquesta tendència.

L'autor ens dóna unes pautes per a reduir i en última instància eliminar l'ús del cotxe, una manera de reduir el seu ús és valdre's de l'experiència dels qui es desplacen d'una altra manera, caminen o agafen l'autobús, comparteixen cotxe, etc. Debatre amb ells és una cosa motivadora i poden sorgir idees que et facen reflexionar; en prendre una mica de perspectiva sorgeixen un munt de solucions, a més és important que aquestes solucions siguin flexibles, compartir un cotxe un dia no ha de ser la solució per a la resta de dies, i el mateix es pot dir de la utilització del transport públic, etc.

Tan important com fer el pas és el moment en el qual cal donar-lo, cal triar el dia adequat i l'època adequada, per exemple si ens desplaçarem amb bici, per raons del clima és millor començar a fer-ho a la primavera que a la tardor o a l'hivern. Els nous costums s'adaptin millor dins dels grans canvis, cal aprofitar un canvi de treball o d'habitatge per a canviar els nostres hàbits de mobilitat, encara que l'autor recomana no ser massa exigent amb tu mateix, cal començar a poc a poc i adaptar el ritme del canvi en funció dels teus desitjos i progressos, cadascú té el seu propi mètode.

Utilitzar menys el cotxe pot contribuir al fet que canvisis el lloc en el qual realitzes gran part de les teues activitats quotidianes, anar a la compra a les botigues del teu barri, o alternar-se els pares per a portar els menuts al col·legi, per exemple.

El trajecte de casa al treball no és només una combinació entre temps i despeses de desplaçament, sinó que implica una multitud de criteris personals, desplaçar-se usant menys el cotxe ens porta a una vida més tranquil·la i una ciutat més viva en la qual puguem caminar i respirar.

Miguel Ángel Bartolomé
Biòleg. Educador del CEACV



03

Ressenya audiovisual

Títol original:
NO SON LAS BICICLETAS

Any:
2014

ENLLAÇ

NO SON LAS BICICLETAS. Un documental dirigit per Ricardo Poery.

2014, Mèxic DF, entrevistes a persones de diferents edats i perfils, respostes íntimes i personals... En aquest documental de 42 minuts realitzat per al Programa Cultural Tierra Adentro, Ricardo Poery mostra diferents punts de vista sobre l'ús de la bicicleta, tots ells plens de valors humans i carregats d'una sensibilitat que en escoltar-los ens resulten testimoniatsges commovedors que sorgeixen a partir del fet de pedalar. Per descomptat que les bicis representen una forma sostenible de moure's per les ciutats i d'afavorir la salut pública, però són molt més que això perquè una vegada comencem a pedalar és com agafar les regnes de la nostra vida i seguir avant, amb ensopegades i complicacions, però sense parar. Pedalar és llibertat, és com "caminar de pressa" sense consumir gasolina ni contaminar però també és una metàfora que la vida segueix mentre pedalem, que si parem, morim. La dimensió política i social, la militància, l'art, la soledat o l'aïllament, són aspectes de l'ús de la bici que interessa molt mostrar al director d'aquest documental.

La manera d'abordar els testimoniatsges és fonamental per a seduir-nos. Primers plans dels/de les diferents protagonistes que ens parlen en primera persona o ens conten històries personals que ens interessin. Les entrevistes comencen amb Carlos, un xiquet de prop de 10 anys que recorda com va aprendre a anar amb bici i que sent quan la condueix. Després d'ell, un grup de joves ciclistes de DF relaten que per a ells pedalar és gaudir, és llibertat i també comunitat. Anar amb bici els ha canviat la seua manera de vestir, les seues amistats, els ha permès conèixer nous llocs de dia i de nit, inaccessible amb cotxe, i en definitiva els ha canviat la vida.

Aquests testimoniatsges senzills i directes donen pas a tots els altres personatges: un bicimissatger, una ciclista professional, un escriptor, un dissenyador gràfic, una jove artista.

De tots ells destaquen tres que han despertat la meua curiositat i m'han emocionat:

- L'escriptor Paco Ignacio Taibo compta com el seu pare, un jove periodista espanyol, fugint de la censura franquista, es va convertir en un dels millors comentaristes ciclistes en l'època de Bahamontes i Poblet. El jove periodista va veure en la bicicleta la manera d'eixir d'Espanya, de viatjar, de comprar llibres prohibits en "Ruedo Ibérico" la mítica llibreria de Tolosa de Llenguadoc a la qual acudien exiliats antifranquistes i com aquest, encara xiquet, va aprendre tot del ciclisme. Taibo ens presenta la bicicleta com a metàfora de la llibertat, com a "manera de trencar el cercol de l'Espanya repressora i dictatorial" Es tracta d'una llibertat política, filosòfica, més profunda que la simple llibertat de poder desplaçar-te per la ciutat...

- Andrey Vásquez ens parla de la soledat i l'aïllament que va suposar per a ell no aprendre a anar amb bici. Aquest jove dissenyador gràfic ens conta que la seua vida canvià quan els seus veïns i amics van començar a anar amb bici i ell no. Sense jocs ni amics, el seu germà li anava a ensenyar a conduir una bicicleta quan li la van robar. Anys després, ja adult i treballant, la seua vida segueix condicionada pel fet de no saber pedalar.
- Una joveníssima artista plàstica ens recorda l'obra de Fernando Traverso artista urbà i militant argentí dels anys 70 quan es van produir les desaparicions. Aquest autor pren consciència que cada vegada que "desapareixen" a algú a la seua ciutat, apareix la seua bicicleta lligada a un arbre, a la porta de sa casa, etc. Trenta anys després, l'any 2001-2002 aquest artista urbà va pintar en Rosario, la seua ciutat natal, grafitis a grandària real de bicicletes que representen els desapareguts pel terrorisme d'estat. En aquest cas la bicicleta se'ns presenta com a representació de l'absència dels desapareguts, com a símbol de la memòria històrica que ens permet veure el buit social que deixen les persones que desapareixen.

La menció final al moviment de les **Bicicletes blanques**, un moviment que sorgeix per a recordar a totes les persones que portant una bicicleta han sigut víctimes d'accidents de trànsit, és també commovedor i posa l'accent en les desigualtats que hi ha entre la vulnerabilitat dels qui pedalen i la superioritat dels conductors de cotxes.

No son las bicicletas és un documental rodat en 2014, no obstant això no ha passat de moda, ni el seu missatge ha caducat. Es tracta d'un documental atemporal que ens parla de memòria històrica, de llibertat política, d'aïllament social, d'art, de mort i tragèdia, es tracta d'històries humanes sorgides a partir de pedalar però que van més enllà de les bicicletes. No t'ho perdes.

Paloma Sánchez

Arqueòloga. Educadora del CEACV



04

Webs

Agència Municipal de la Bicicleta



AJUNTAMENT DE VALÈNCIA



AGÈNCIA MUNICIPAL DE LA BICICLETA



Sobre nosaltres



L'Agència informa



La bicicleta a València



Documents

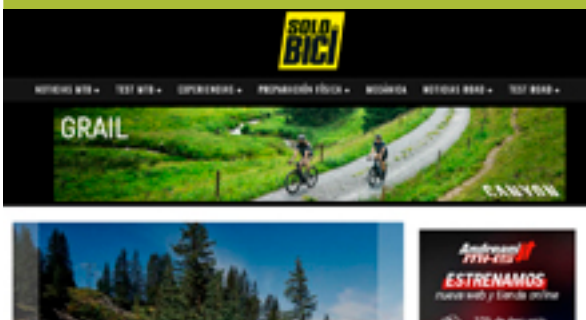
L'Agència Municipal de la Bicicleta de València, va ser creada el 30 de juliol de 2015 per Acord del Ple de l'Ajuntament de València. L'Agència és l'ens públic de l'Ajuntament de València que s'encarrega de la coordinació de les mesures necessàries per a incrementar l'ús de la bicicleta d'una forma adequada i segura, tant a la ciutat de València com en el seu terme municipal. La seua web està pensada per a donar resposta a les necessitats i requeriments dels usuaris de les bicicletes a València.

CiclismoUrbano



Aquest és un espai web sobre el ciclisme urbà. El seu objectiu és estimular i promoure el ciclisme urbà a Espanya. Ofereix informació pràctica per a l'usuari de la bici en ciutat, que va des de notícies fins a qüestions tècniques pròpies de la bicicleta. En col·laboració amb patrocinadors, botigues i altres organitzacions de ciclisme s'intenta iniciar un canvi d'actitud entre usuaris i oferir un suport al desenvolupament del ciclisme urbà a Espanya.

Solobici



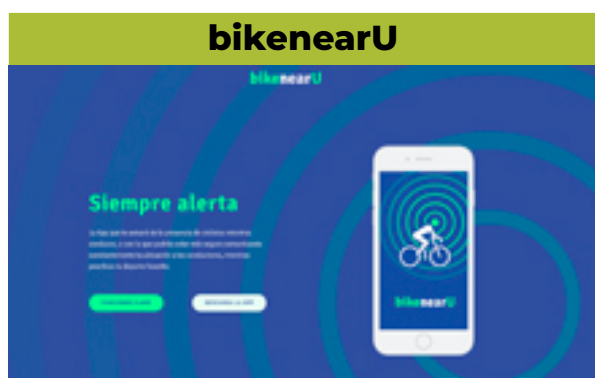
Solobici aborda aspectes més esportius del món de la bici, especialment a tot el que fa referència a la bicicleta tot terreny (BTT). Forma part d'una llegendària saga de revistes "SoloMoto" o "SoloCamión", que el pas del temps i un major interès per l'ús de la bici, ha derivat en aquesta nova publicació, en format web.

05

Apps



És una aplicació mòbil perquè els empleats d'una empresa pugen registrar els seus desplaçaments sostenibles al treball i guanyar premis per això. Només han d'indicar quin mitjà de transport sostenible utilitzaran i l'app monitorarà el recorregut, registrant els kg de CO2 no emesos a l'atmosfera. No sols està pensada per a l'àmbit de l'empresa, també per a la universitat o en l'àmbit urbà.



Una app que avisa de la presència de ciclistes a conductors o a altres ciclistes. Si eres el ciclista, només has d'activar el mode ciclisme i guardar el telèfon, BikenearU enviarà la posició perquè la resta d'usuaris conductors siguin alertats. Per contra, si eres usuari conductor, pots començar la teua ruta amb cotxe de manera que seràs automàticament notificat dels ciclistes presents en els voltants. A més, podràs visualitzar un mapa amb la localització exacta dels ciclistes pròxims a la ubicació.



Strava converteix el telèfon en un ordinador per a ciclistes. Facilita poder realitzar un seguiment de tots els paràmetres favorits de cada ciclista i analitzar-los després. L'aplicació és compatible amb rellotges i altres dispositius GPS. També és una xarxa social per a ciclistes, on es poden compartir entrenaments i rutes.

SONRÍES
CUANDO VAS
CUESTA ABAJOREDUCE EL RIESGO
DE INFARTOSIENTES
ALEGRÍAMEJORAS TU
SALUDBENEFICIOS DE
LA BICICLETAHACES
AMIGOSAHORRAS MUCHO EN
TRANSPORTETUS PIERNAS SE VUELVEN MÁS
ÁGILES QUE LAS DE MESI

TIRAMON

COMBATE LA
OBESIDAD

06

Bones pràctiques per a la mobilitat sostenible

BONES PRÀCTIQUES PER A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

La mobilitat sostenible intenta solucionar alguns dels problemes de les ciutats actuals, els quals estan majoritàriament acceptats per la societat: "és el preu per viure a la ciutat". Però en realitat hi ha altres models de ciutat on la mobilitat col·lectiva o la individual sense vehicle privat tenen més importància. Cadascun dels cotxes de la ciutat ocupa un espai, bé en desplaçar-se o bé en estar aparcat al carrer. Aquest espai podria gestionar-se de manera que, en distribuir-se d'una altra forma, afavorira la mobilitat sostenible. La qüestió és que aquesta gestió ha de realitzar-la l'Administració, per la qual cosa els ciutadans i ciutadanes no podem influir en aquesta, almenys directament.

No obstant això sí que podem decidir la nostra manera de moure'ns dia a dia. Aquestes decisions individuals tenen un efecte indubtable a nivell personal, però també a nivell de gestió de la mobilitat de la ciutat i tindran repercussió en les mesures que prenguen les administracions pertinents.

Imagine que t'estaràs preguntant... I què puc fer jo? Doncs, a continuació pots trobar algunes bones pràctiques perquè aportes el teu granet d'arena a la mobilitat sostenible de la teua ciutat:

1. Planteja't si és necessari utilitzar el cotxe en cada desplaçament que fas. Quan fas xicotets desplaçaments per la ciutat o el poble, pots anar a peu (la manera de desplaçar-se que menor impacte genera), anar en transport públic o en bicicleta. De fet, la bici és el mitjà de transport més ràpid en distàncies de fins a 3 quilòmetres, i fins a 5 encara és de les millors opcions.

2. Recapacita si és necessari tindre cotxe o cotxes privats. Tindre un o diversos cotxes comporta una sèrie de despeses que moltes vegades no valorem: impost de circulació, manteniment, reparacions, aparcament, rentada, gasolina, etc. En molts casos pot ser millor tindre un cotxe sol o no tindre'n cap, i usar el transport públic o la bicicleta per a la mobilitat urbana i el lloguer de cotxes o car-sharing per a la interurbana. En cas de necessitar un cotxe de manera imprescindible planteja't l'opció del vehicle elèctric, no genera emissions contaminants de manera directa i no produeix contaminació acústica.



3. Millora la teua salut física i mental. Quantes vegades t'has desesperat en un embús, i has donat mil voltes per a trobar un lloc per a aparcar, o t'has estressat pel trànsit? Caminar és el més barat, el més ecològic i també el més sa, perquè et serveix per a fer exercici i t'ajuda a disminuir el teu estrès. No és un esport exigent i repercutirà en la teua salut. Si el lloc on vas està massa lluny per a anar a peu, pots anar amb bicicleta (té una despesa major que caminar però molt de menor que un cotxe) i d'aquesta forma, també fas exercici. I si tampoc pots, utilitza el transport públic i aprofita el trajecte per a llegir, escoltar música o simplement per a relaxar-te.

4. Aposta per la bicicleta. Encara que anar a peu i en transport col·lectiu són altres opcions, creiem que la millor decisió és que la major part de la teua mobilitat la faces amb bicicleta. Un major ús d'aquesta reduiria els actuals problemes de mobilitat. Encara és necessari que en les polítiques d'urbanisme i mobilitat s'aposte més per la bici ja que és socialment molt beneficiosa. Per a això s'han de construir més carrils bici i "pacificar" el trànsit, posar més aparca-bicis, que es puguen combinar amb un altre tipus de transport públic, incrementar els serveis de bicis en lloguer compartit, etc. En el "Baròmetre de la bicicleta a Espanya, 2019" es pot observar que pràcticament el 90% de la població sap anar amb bici, que pràcticament en 3 de cada 4 llars almenys n'hi ha una, que la meitat aproximadament l'usa amb alguna freqüència mensual i que 1 de cada 4 l'usa totes les setmanes. Són bones dades i en general han augmentat respecte a 2017 sobretot degut a un major ús de la bicicleta per les dones, encara que s'espera que en 2020 l'ús augmente a causa de la crisi de la COVID-19 i a la percepció per la societat que anar amb bicicleta és un dels transports més segurs.



5. I recorda, la bici t'aporta també múltiples beneficis personals.

*Alberto Villalba
G. Ciències Ambientals. Educador del CEACV*

07

Coneix el CEACV

LA CIUTAT ES MOU, però ara... MOU LES TEUES PECES

1. RESUMEIXEN ACTIVITAT

L'activitat consisteix a anar construint la ciutat que volem, és a dir el model de ciutat que ens agradaria per a viure millor, aquell més adaptat a les nostres necessitats i perquè no, també pensant en les necessitats dels altres. Farem ús d'una taula amb un disseny previ de calçada, amb accessoris i mltjançant una sèrie de peces mòbils relacionades amb la mobilitat a la ciutat (bicicletes, autobusos, cadires per a persones amb mobilitat reduïda, vianants, etc.) dissenyarem aquella ciutat que ens facilita la vida, és a dir facilitadora, segura, saludable i amable.

La idea és fer la comparació entre la ciutat actual on vivim i aquella que triaríem per a viure millor, provocant diverses reflexions, el repartiment actual de l'ús públic de l'espai, la reflexió sobre el consum responsable, com hauria de ser la ciutat saludable i com contribuir cada persona per a fer front al canvi climàtic.

2. OBJECTIUS

- Plantejar-nos el model de ciutat en el qual realment ens agradaria viure.
- Dissenyar lliurement un model de ciutat que complisca les expectatives de cada participant.
- Reflexionar sobre el protagonisme del cotxe i d'altres vehicles motoritzats en el model de ciutat actual.
- Reflexionar referent a l'espai públic en tots els models de mobilitat que tenim en l'actualitat.
- Parar-nos a pensar sobre les repercussions que per a la salut té el model actual de mobilitat i actuar en conseqüència.
- Trencar el mite estatus/vehicle que utilitze.

3. FITXA TÈCNICA

Activitat destinada a qualsevol grup d'edat. Duració: 20 minuts. Grup: fins a 12 persones. .

4. MATERIALS

- Dossier.
- Banderola.
- Taula portàtil (plànol ciutat).
- Caixes contenedores de peces de fusta (CAIXA 1 i CAIXA 2).
- Fitxes del material que hi ha a les caixes contenedores (04).
- Mesa portàtil (plànol de la ciutat actual).
- Peces mòbils: vianants (50), persones amb cadira de rodes (10), bicis (32), autobús (5), cotxe (20), casa (10), edifici (10), comerços (5), col·legi-institut(2), hospital (2).
- Espai de 6 a 9 metres quadrats (6-9 m²)

5. DESENVOLUPAMENT DE L'ACTIVITAT

- Inicialment els participants escoltaran els objectius de l'activitat.
- En segon lloc, analitzaran el disseny de la calçada i altres espais en el plànol de la ciutat actual, comentant el que observen seguint un torn de paraula.
- Seguidament s'observaran i identificaran les peces mòbils que es disposaran en un espai a part.
- Cada participant triarà una peça mòbil.
- Es convidarà que cada participant col·loque damunt del pla ciutat les peces que cadascú haja triat.
- Mentre es van col·locant les peces cada participant pot dir per què ha triat la peça.
- Una vegada col·locades les peces, s'analitzarà la ciutat, de manera participativa s'analitzaran els espais i els seus protagonistes.
- L'activitat es pot fer amb un sol participant o amb un màxim de 12
- Si l'activitat es fa en grup, caldrà consensuar acords sobre el model de ciutat, com ocorre en els processos participatius.
- Si es fa en grup, caldrà consensuar acords com així passa en els processos participatius.

6. INVENTARI CAIXES

CAIXA 1

1 Bossa de roba amb:

- Vianant: 25 u
- Vianant en cadira de rodes: 5 u
- Bicicleta+ciclista: 8 u
- Bicicleta: 8 u
- Aparca-bicis: 1 u
- Cotxe: 10 u
- Tractor: 1 u
- Autobús: 2 u
- Casa: 5 u
- Edifici: 5 u
- Comerç: 2 u
- Institut: 1 u
- Hospital: 1 u.



CAIXA 2

1 Bossa de roba amb:

- Vianant: 25 u
- Vianant en cadira de rodes: 5 u
- Bicicleta+ciclista: 8 u
- Bicicleta: 8 u
- Aparca-bicis: 1 u
- Cotxe: 10 u
- Tractor: 1 u
- Autobús: 3 u
- Casa: 5 u
- Edifici: 5 u
- Comerç: 3 u
- Institut: 1 u
- Hospital: 1 u.

08

Altres
entitats

VALÈNCIA EN BICI

València amb bici (març 1990) és un col·lectiu que treballa en temes relacionats amb la defensa de la bicicleta, com a mitjà de transport respectuós amb l'entorn i amable amb la ciutadania. El col·lectiu naix com un grup d'usuaris de la bicicleta preocupats per defensar els interessos com a ciclistes urbans, també pretén contagiar la resta d'actors socials amb els quals col·labora. Des dels seus inicis forma part d'un grup ecologista preexistent, Acció Ecologista Agró-València amb bici. El col·lectiu també forma part d'una organització d'àmbit estatal denominada AMB BICI, coordinadora de grups d'usuaris de la bici i que duu a terme un gran paper en els canvis de la llei de trànsit que tant necessiten les ciutats per a fer de la bicicleta un vehicle preferent i civilitzador. Sempre s'ha tractat de treballar en xarxa amb altres organitzacions socials per a multiplicar esforços i resultats.



En general, el grup treballa amb dos objectius clars: la promoció del transport sostenible (públic, intermodalitat bici-tren, les millores en la circulació vianant-ciclista) i els efectes d'aquest en el medi ambient en pro de la qualitat de vida urbana i la no dependència del petroli.

Per a aconseguir aquests objectius el col·lectiu realitza **actes reivindicatius** (dies de la bici, bicifestacions, performances demanant carrils-bici, carrers 30, intermodalitat bici-tren, altres actes més lúdics com unes noces amb bici, una falla amb bici, o una desfilada de models en bici, així com d'altres que també porten nom com la Bicicrítica al Saler; Aperitius ciclistes, Dia Mundial de la Bicicleta, la Bicicleta aliada contra la COVID-19, la Bicicleta aliada amb el Medi Ambient, senyalització de la Xarxa metropolitana de vehicles no motoritzats juntament amb la plataforma Tanquem Co-frents, contribució a la creació de la xarxa ciclista metropolitana amb col·lectius com Per l'Horta).

També es fan **estudis i propostes tècniques**, articles per a la **premsa** i articles d'opinió, **reunions** de caràcter negociador amb l'administració, **divulgació** a través de les xarxes socials, creació d'audiovisuals **amb contingut educatiu**, consells per a saber circular entre el trànsit, mapeig de rutes recomanables, **intervencions per a la TV**, participació en **meses sobre mobilitat** (anell verd metropolitana, grup de treball de la DGT sobre educació viària i mobilitat, presentació a Alfafar de la xarxa salut). Participació en **manifestacions** (València no està en venda, La Massa crítica, Manifestació pel Clima, Cadena Ciclista 3J Sant Vicent-Bulevard Sud).

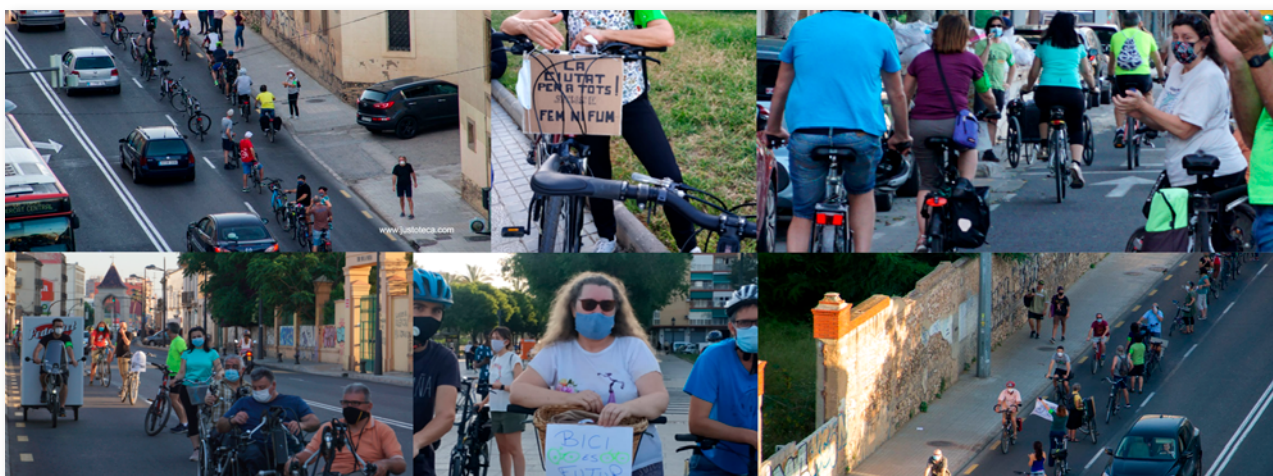


D'altra banda es creen **aliances** amb uns altres col·lectius per a la participació en accions diverses sobre la millora de la mobilitat urbana en general i metropolitana (amb el Fòrum Valencià de la Bicicleta, també amb la Coordinadora estatal ConBici). Altres activitats com l'assistència a les reunions preparatòries de les al·legacions a l'ampliació del port. Concentracions contra l'ampliació de la V-21. Assistència a la **Massa crítica internacional pel clima**, concretament el dia 8, per a donar suport a la Vaga pel clima del dia 27. S'ha participat activament en l'aniversari de l'anell ciclista i en el Dia sense cotxe. El desembre del 2019 part del col·lectiu participà en **la Marxa amb bici València-Madrid en ocasió de la COP25**, participant en la manifestació a Madrid, a causa del cim social.

També s'ha creat dins del col·lectiu un **grup de treball Formació en Educació** amb l'objectiu de crear la figura de coordinador/a de projectes educatius de mobilitat en els centres educatius.

Durant tot l'any es publica en les **xarxes socials** i en la **web** amb un seguiment d'usuaris de més de 20.000 persones i amb unes 250.000 interaccions a l'any.

València en Bici



09

Hui ens acompanya...

NO CONTAMINA, NO GASTA GASOLINA

“No contamina, no gasta gasolina”. Amb aquesta frase començàvem moltes de les rutes escolars que féiem dins del programa d'Educació Ambiental del CEA Polvoranca, en el municipi de Leganés, en la Comunitat de Madrid. Mitjançant recorreguts pel municipi, utilitzant els carrils bici existent, i sempre prenent l'eixida des del centre educatiu, volíem acostar i normalitzar l'ús de la bicicleta entre els escolars (Primària i Secundària), amb la idea de fomentar l'ús de la bicicleta més enllà d'un ús recreatiu o esportiu. Perquè la bicicleta és un mitjà de transport fonamental per a desplaçaments curts, dins del nostre barri o municipi.

És evident que, des del punt de vista individual, els costos d'adquisició i manteniment de la bicicleta són molt inferiors als d'un automòbil, entre 30 i 40 vegades inferiors. S'ha de destacar que és un mitjà de transport amb zero emissions, i el seu combustible són les nostres pròpies cames, per la qual cosa ens enforteix físicament i mentalment; afavoreix el nostre cor, el pedaleig crema calories, disminueix els nivells de colesterol en sang, augmenta el nostre sistema immunològic i ens protegeix millor de les malalties. Tot són avantatges! Està demostrat que les persones que munten amb bici són més felices, per això van sempre damunt de la bicicleta amb un somriure.

En l'actualitat, la mobilitat és un dels problemes socials més importants en l'ordre ambiental. La bicicleta es presenta com una alternativa de mobilitat en la qual tot són avantatges a causa dels seus desitjables efectes ambientals: nul·la emissió de gasos contaminants, màxima eficiència energètica i cap soroll. Promoure l'ús diari d'aquest transport, sobretot en distàncies inferiors a 5 km, és ja una tasca imprescindible per a millorar la salut ambiental de tots els ciutadans i de les ciutats en les quals se situen.

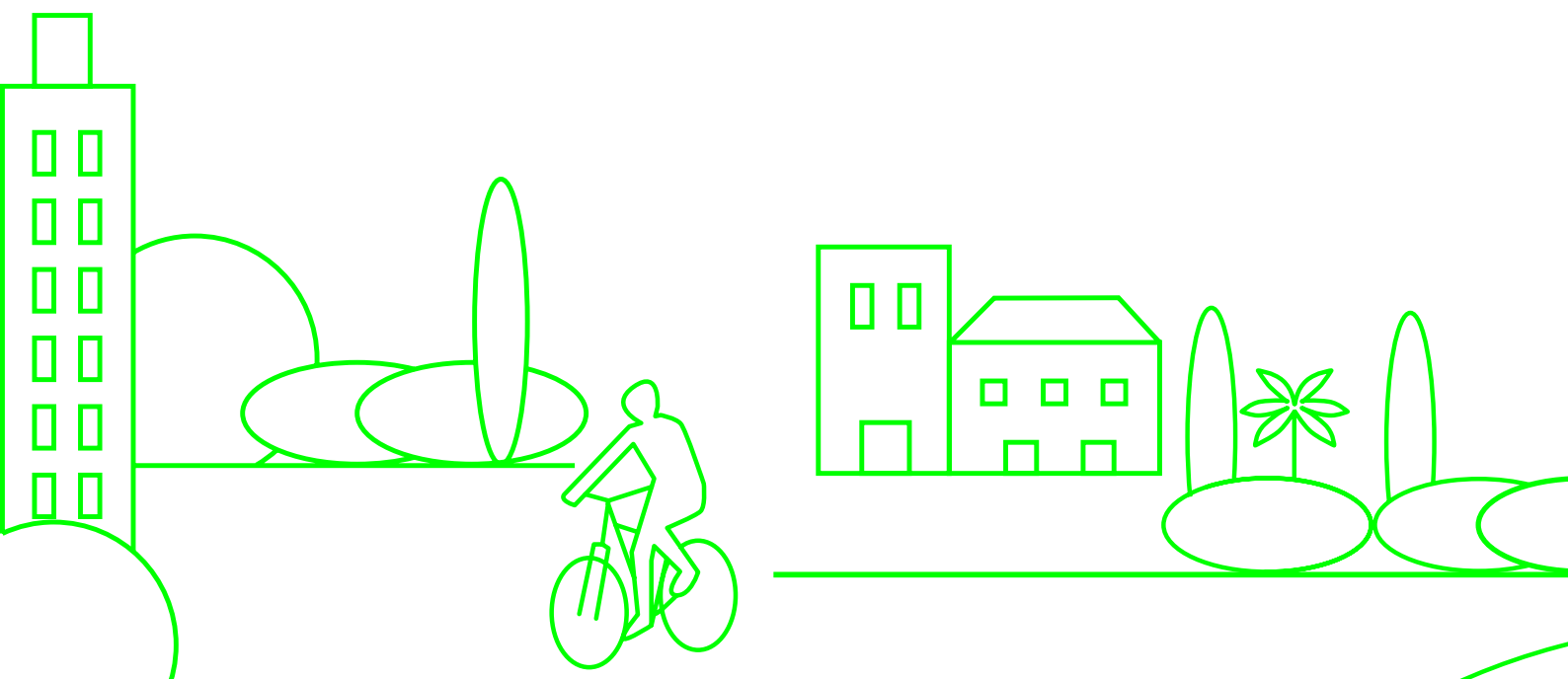
A les nostres ciutats i pobles, la bicicleta com a transport és bastant desconeguda amb nivells d'ús baixos, estant majoritàriament associada a l'esport i a l'oci. Però segons l'Observatori de la Bicicleta Pública a Espanya, hem passat de tres sistemes de lloguer de bicicletes públiques en 2004 als 53 en 2018, amb el major pic en 2010 amb 100 sistemes de lloguer. El que suposa un auge evident de l'ús d'aquest mitjà de transport públic dins de les nostres ciutats. Cada vegada són més ajuntaments els que se sumen a implantar aquesta manera de transport sostenible.

Encara que ciutats com Amsterdam o Berlín ens porten molt d'avantatge quant a l'ús de la bicicleta, cada vegada van apareixent al nostre país gran quantitat d'iniciatives que fomenten el seu ús. Una d'aquestes iniciatives és l'anomenat «Bicibús escolar», que consisteix a realitzar els desplaçaments escolars des dels domicilis dels participants (xiquets i adults acompanyants) fins

al col·legi de manera grupal i segura. Està organitzat i acompanyat per adults (pares, mares, avis, etc.). Compta amb una sèrie de parades on es va recollint els participants, i tots en grup es dirigeixen fins al centre educatiu, on aparquen les seues bicis i acudeixen a classe, molt més actius que els alumnes que van amb cotxe. Parlant amb els tutors ens deien que els alumnes que anaven en bicibús al col·le rendien més que els que anaven amb cotxe, perquè arribaven més desperts. Els hàbits que s'adquireixen de xiquet perduren, generalment, en l'edat adulta. Si assumeixen com a «natural» una vida lligada al cotxe, de majors demandaran el seu ús i deixaran de costat altres mitjans de transport públic.

Fomentem l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport sostenible, no sols durant la Setmana Europea de la Mobilitat, sinó durant tot l'any, fem el pas!

Ángel Javier España Báez
Educador ambiental i mestre



10

L'hort

El gira-sol

GIRA-SOL

Aquesta planta de la família Asteraceae que coneixem pel seu port tan cridaner i inspirador en l'art, és una herbàcia anual, que es cultiva com a alimentosa, oleaginosa i ornamental que pot arribar als 3 metres d'alçària o una mica menys en llocs ben secs. Presenta una flor composta, en la qual els capítols amb les seues llargues lígules grogues i d'aspecte solar són fàcilment identificables. Floreix entre juliol i setembre.

L'origen del seu cultiu es troba a l'Amèrica del Nord. A Espanya es va introduir entre els anys 60/70; en general va començar a cultivar-se a Europa per a aprofitar les seues llavors olioses; en l'actualitat la podem trobar a tot el món.

El gira-sol es desenvolupa segons les unitats tèrmiques acumulades (graus/dia) des de l'emergència a la maduració (1500-1700 °C) i per a un bon desenvolupament la temperatura òptima oscil·la entre els 18-25 °C.

Les varietats amb alt contingut oleic (80-90%) permeten un oli més saludable i estable.

SABIES QUE?

Se'n diu heliotropisme el moviment de les fulles i flors dels gira-sols en direcció al sol cada dia, això succeeix quan la planta encara no ha madurat.

Les llavors de gira-sol són riques en vitamina E i minerals com el calci, manganés, coure, fòsfor i seleni.

És un dels cultius de secà més representatius de la geografia espanyola (el 18% de la UE) i és el tercer país quant a superfície de sembra darrere de Romania i Bulgària. La importació de pipes des de l'Argentina, Rússia o Ucraïna redueix molt el valor de les pipes espanyoles.

Andalusia fou fins al 2018 la principal comunitat autònoma productora de gira-sols, i ha cedit aquest lloc a Castella i Lleó. Actualment s'aposta per desenvolupar varietats híbrides que siguin més beneficioses per als agricultors.

A LA TAULA!



TÒFONES DE GIRA-SOL

Ingredients

- $\frac{3}{4}$ de tassa de llavors de gira-sol
- $\frac{3}{4}$ 2 tasses de llavors de carabassa
- 1 i $\frac{1}{4}$ de coco ratllat
- 1 cullera de llavors de lli
- Polsim de canyella o pell de taronja o de llima
- 2 cullerades d'aigua
- 3 cullerades de pasta d'ametles
- 3 cullerades d'oli de coco
- $\frac{1}{4}$ de tassa d'ametles
- 2 cullerades de mel

Elaboració

Liquar les llavors i ametles fins a obtenir una farina i passar-les a un bol; agregar la resta dels ingredients i integrar amb les mans fins a formar un brioi; formar boletes i col·locar-les en una safata; deixar en la nevera almenys 30 min per a retirar-les 5 minuts abans de consumir-les.

REFRANY

El gira-sol fa reverències al sol quan fa calor.

BIBLIOGRAFIA

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 Candel

Biòloga.Educadora del CEACV

10

El centre de documentació del CEACV

Es poden realitzar consultes en sala. La biblioteca disposa de la consulta de materials en sala i assessorament d'un tècnic. També disposa d'un ordinador connectat a internet, per a qualsevol recerca d'informació o per a poder realitzar tasques que precisen d'un suport informàtic.

Utilitzar el servei de préstec extern. Permet el préstec de fins 4 documents durant un termini màxim de 15 dies. El préstec pot ser presencial.

Recerques bibliogràfiques. El Centre de Documentació del CEACV realitza, a petició de l'usuari, recerques bibliogràfiques per temes entre els materials que té disponibles.

Tècnic del Centre de Documentació–Biblioteca del CEACV: Víctor Benlloch

Tel. consulta: 962 617 938

Correu electrònic: biblioteca_cea@gva.es

Horari: dilluns a divendres de de 9:00-14:00 i dilluns a dijous de 16:00-18:00 (estiu vesprades tancat).

Ubicació 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 Centre de Documentació del CEACV sol·licita la cesió o donació de bibliografia per a augmentar els fons destinats a ús públic.**



**CENTRE
D'EDUCACIÓ
AMBIENTAL**

DE LA COMUNITAT
VALENCIANA