

MUCHO MÁS QUE DOS RUEDAS Y UNOS PEDALES

José Luis Yustos Gutiérrez

Enero 2014

José Luis Yustos Gutiérrez

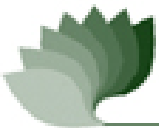
Psicólogo ambiental (Universidad Autónoma de Madrid), especializado en educación ambiental. Director y co-propietario de [A21soCtenible s.l.](#) Medio Ambiente, Desarrollo y Participación, consultora centrada en proyectos de movilidad urbana sostenible y segura, planificación hidrológica, prevención de incendios, formación técnica para Agentes Medioambientales y formación ambiental sobre desarrollo local y participación ciudadana.

[Facebook: José Luis Yustos Gutierrez](#)

[Twitter](#)

[Youtube](#)

Esta publicación no hace necesariamente suyas las opiniones y criterios expresados por sus colaboradores. Queda autorizada la reproducción de este artículo, siempre que se cite la fuente, quedando excluida la realización de obras derivadas de él y la explotación comercial de cualquier tipo. El CENEAM no se responsabiliza del uso que pueda hacerse en contra de los derechos de autor protegidos por la ley. El Boletín Carpeta Informativa del CENEAM, en el que se incluye este artículo, se encuentra bajo una Licencia [Creative Commons Reconocimiento-NoComercial-SinObraDerivada 3.0](#)



PEDALEAR ES BUENO PARA EL CORAZÓN

Todo lo que es importante en nuestras vidas está profundamente tintado de emociones y vivencias, que se mezclan con el conocimiento técnico dando lugar a “esa cosa” que los psicólogos llamamos aprendizaje significativo. Por eso para muchas personas hay relevancia vital en la bicicleta.

Mi primera bici era pequeña, pesada y de ruedas macizas; con ella aprendía a mantenerme en equilibrio mientras mi abuelo me acompañaba por las calles más tranquilas de la ciudad. Una ciudad y una época en la que era novedad el paso de un coche a nuestro lado. Poco después, cuando aún no había cumplido la década cogí por primera vez mi nueva bicicleta, una BH500 que hará sonreír, con su recuerdo, a la generación de los sesenta y setenta. Me lancé a tumba abierta por la calle de un polígono en construcción y terminé en el dentista. Fue una experiencia de uso de la bici como medio para el ocio y disfrute.

Años más tarde, ya adolescente, decidí abandonar el claustrofóbico autocar de transporte escolar y rodar todo el año escolar con aquella vieja BH500. Cuatro viajes diarios, de tres km cada uno, bajo el sol abrasador del mediodía de junio, las lluvias primaverales y las heladas invernales. Me convertí en un commuter, sin saberlo (más adelante veremos este término). Fue mi primera experiencia larga y fructífera de uso de la bici como medio de transporte alternativo. Luego he pedaleado por ciudades y cruzado comarcas enteras como ciclo-turista.

Seguramente, esta es la dicotomía más importante de la concepción del uso de la bicicleta: como medio de transporte funcional o simplemente ligada al ocio. Sin infravalorar ninguna de las dos facetas, actualmente el cambio de paradigma en la movilidad urbana está estrechamente ligado al papel que puede jugar la bicicleta como modalidad de transporte en unas ciudades que quieren avanzar hacia una movilidad más segura y sostenible.



Nuevos barrios diseñados para incluir la bici como medio de transporte, Albacete.

Conceptualmente hablamos de una diferencia sustancial. Dar relevancia al uso de la bici como medio de transporte significa rediseñar el espacio urbano existente y generar nuevos espacios, barrios y calles donde se integre desde un primer momento la bicicleta, con su porcentaje de espacio urbano propio.



Rediseñar los centros urbanos (Lyon, premio internacional Trofeo de la Bicicleta, 2005).

Para muchos habitantes del estado español la relevancia de la bicicleta aparece como una novedad de las ciudades del siglo 21. Pero realmente, volviendo la vista hacia atrás, podemos aprender mucho de los éxitos y fracasos vividos en otros lugares. Para muchos europeos el lugar más paradigmático del uso de la bici como medio de transporte es Amsterdam. Todos hablamos mucho de Amsterdam como referente de una ciudad amable con la bicicleta. Pero pocos conocemos porqué es posible ese uso. Ni los habitantes de esa ciudad son unos terrícolas especiales ni los urbanitas ibéricos son especialmente vagos (ver vídeo). Amsterdam cambió un **sistema urbano** para generar **nuevas situaciones** que facilitasen a las **personas** sus desplazamientos en bicicleta.



Amsterdam: commuters ciclistas en invierno cruzando un parque.

El problema al que nos enfrentamos al concebir el uso de la bici es uno de los tópicos de la psicología social. El ciudadano de a pie y en muchos casos el gestor atribuye el uso, o la falta del mismo, a disposiciones individuales, dando especial relevancia a las ideas, valores y creencias de las personas. Los psicólogos socioambientales sabemos que las **variables estructurales** que configuran un medio, en este caso un municipio o ciudad son claves para conseguir que el uso de la bici se generalice o, al contrario, para apagar la posible motivación que tengan algunos vecinos para sacar del trastero sus vehículos de dos ruedas con tracción humana.



Amsterdam, las variables estructurales y los commuters* ciclistas: ¿Cómo consiguieron los holandeses sus carriles bici?

No lo leas, míralo: <https://vimeo.com/30902522#>

Breve historia sobre el origen de los carriles bici en Holanda. Muy “jugoso” para entender la importancia de las ideas y prioridades claras a la hora de planificar una movilidad urbana sostenible y segura. En contraste, algunas ciudades españolas, actualmente, están “parcheando” el espacio urbano con iniciativas y carriles bici que parten de la nada y llegan a ninguna parte.

*** Commuter: persona que viaja diariamente una distancia considerable entre su lugar de residencia y su trabajo.**



Amsterdam: diseño urbano para una movilidad sostenible.

EL CICLISTA REBOZADO EN SITUACIONES GENERADAS POR UN SISTEMA

El ciudadano y las situaciones se pueden comparar con los alimentos rebozados. Da igual qué tipo de alimento sea sometido a un buen rebozado, sea carne o pescado, finalmente será identificado como rebozado.

Para los psicólogos sociales la influencia de las situaciones y de los sistemas que las generan es mucho más potente que las ideas y actitudes de las personas a la hora de explicar por qué usan la bicicleta.

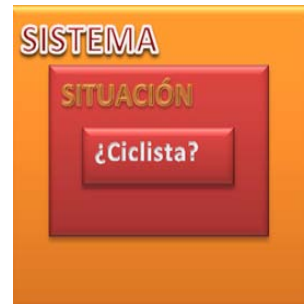
Desde un punto de vista conceptual podemos distinguir tres elementos explicativos para intentar averiguar por qué un ciudadano utiliza la bici para desplazarse por su municipio:

- **Persona**- es un potencial ciclista en el escenario de la vida cuya libertad a la hora de actuar se funda en su modo de ser personal, en sus características genéticas, biológicas, físicas y psicológicas.
- **Situación**- es el contexto en que, mediante sus recompensas y funciones normativas, tiene el poder de otorgar identidad y significado a los roles y estatus del actor.
- **Sistema**- está formado por los agentes y agencias que por medio de su ideología, sus valores y su poder crean situaciones y dictan los roles y las conductas de los actores en su esfera de influencia.



El **Sistema** incluye a la **situación**, pero es más duradero, más amplio, está formado por **personas**, por sus expectativas, sus normas, sus políticas y, quizás, sus leyes. Con el tiempo, los sistemas acaban adquiriendo una base histórica y, a veces, una estructura de poder político y económico que gobierna y dirige la conducta de quienes viven en su área de influencia (Zimbardo dixit).

La psicología social descubre fuerzas mayores que nosotros, que determinan nuestra vida mental y nuestros actos. La mayor de esas fuerzas es la situación social.



Excepto maravillosas excepciones, que por fortuna se van incrementando, el actual sistema urbano, aún genera una gran multitud de **situaciones** que actúan de freno en las **personas** que barajan la posibilidad de utilizar la bicicleta como medio de transporte. La inercia del sistema urbano, diseñado y regulado para facilitar la vida al coche (en marcha o aparcado), tiene que poner el norte en otro lugar para generar ciudades que emitan menos CO2 ligado al transporte, que generen hábitos de desplazamiento más saludables para los ciudadanos y, como dijeron los futuristas italianos, permita rodar a "la máquina más hermosa creada por el hombre".



Pintada en tienda de bicicletas.

TÚ CALCULAS

Uno de cada cinco niños en España tiene **sobrepeso** u **obesidad**. El **sobrepeso se debe antes a la vida sedentaria** que a malos hábitos de alimentación.

Sobrepeso en niños de 10 años

País	Sobrepeso (%)	Obesidad (%)
España	15%	1%
Suecia	10%	7%
Alemania	14%	10%
Dinamarca	14%	19%
Holanda	9%	27%

Niveles de uso de la bicicleta

Calcula el tiempo que Caperucita pasa sentada

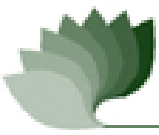
- 5 horas en el colegio
- 30 minutos en coche
- 3 horas frente al televisor, ordenador, etc.
- 60 minutos haciendo deberes
- 90 minutos comiendo
- ____ Total

Calcula el tiempo que pasas tú quieto/a a diario

- En el colegio ____ min.
- En transporte ____ min.
- Frente a la televisión, ordenador, etc. ____ min.
- Comiendo ____ min.
- Otras actividades en la silla ____ min.

Total = ____ horas

Panel de la exposición del Ceneam "Caperucita camina sola".



El artículo del gran escritor Antonio Muñoz Molina, publicado en El País el 17 de agosto de 2013, relata a la perfección esas situaciones que dificultan el uso de la bici y que obedecen a un sistema caduco que ha comenzado a cambiar y que aún tiene muchos pedales que dar.



Rediseño de una calle con carril bici, elementos de pacificación del tráfico y eliminación de espacios de aparcamiento en Megeve (Francia).

En todo este maremágnum de rediseños urbanos, de planificación para nuevos barrios que incluyan viales para bicis, etc. no hay que olvidar el **componente educativo** dirigido a diferentes sectores. En algunas ciudades, como Londres, desde los mismos centros educativos se desarrollan las "School-bike", espacios donde los escolares no sólo aprenden a montar en bicicleta sino que, además, depositan sus bicicletas cuando se les han quedado pequeñas o "viejas" para que otros menores puedan disponer de ellas, de este modo se evita que muchas bicis terminen en la basura y se incrementa el número de familias que pueden disponer de una bicicleta para sus hijos.



School-bike en colegio y Jornada de uso familiar de la bici organizada por el Ayuntamiento, Londres.



Este tipo de iniciativas, junto a los actos educativos apoyados por las instituciones, como el Ayuntamiento de Londres, ayudan a generar una cultura de uso de la bici donde toda la familia se siente involucrada y toma parte activa en el uso de la bici.



Pacificación del tráfico en zona residencial, Londres.

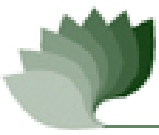
Dentro de esta dinámica de fomento del uso de la bicicleta, el **servicio de bici-registro** que ofrecen diversas ciudades españolas, ayuda a que los ciudadanos saquen sus bicis. Este registro de bicicletas disuade del robo, genera un "marcaje" indeleble en la bicicleta y permite recuperar la misma, facilitando así que además aumente el uso de la bicicleta. Es válido en todo el territorio nacional, es propiedad de la Red de Ciudades por la Bicicleta y cuenta con la participación de la Dirección General de Tráfico y de los Ayuntamientos adheridos. En esta línea, aprovechando la presencia en el Congreso Nacional de Medio Ambiente (CONAMA, 2012), los socios de la consultora A21soctenible realizamos el primer bici-registro de la ciudad de Madrid y promocionamos dicha iniciativa. (Más información: <http://www.biciregistro.es>)

LOS HIPSTERS LLEVAN FIXIES Y OTRAS CIEN POSIBILIDADES

El mundo de la bicicleta avanza a gran velocidad y sobrepasa ampliamente al simple ciudadano que quiere desplazarse seguro con su medio de transporte no contaminante.

Hace pocos años, cualquiera que platease la posibilidad de tener una policía municipal cercana al ciudadano, desplazándose de forma silenciosa y no contaminante en sus bicicletas, era tachado de utópico idealista carente de realismo. Pero como bien conocemos los psicólogos sociales, los cambios de tendencia, de entrada, nunca son bien vistos por las mayorías que deben cambiar ciertos criterios para incrementar la relevancia de la bicicleta en los desplazamientos urbanos y periurbanos. Es el juego de las mayorías y las minorías emergentes, en este caso, en bicicleta.

Si tuviésemos que elegir datos que nos hablaran del cambio de paradigma en el uso de la bici tendríamos, por un lado, el increíble **desarrollo tecnológico** que ha experimentado el sector en las últimas décadas, incrementando las posibilidades de este vehículo al sumar la posibilidad del uso de baterías eléctricas, que hacen aún más cómodo su uso, son las bicis eléctricas.



Bicicleta eléctrica plegable.

Pero ese no ha sido el único desarrollo tecnológico. Hoy en día las fixies (bicicletas minimalistas donde se reduce al mínimo sus elementos) aderezadas con atractivos diseños hacen furor entre los hipsters. Transformado este vehículo en una expresión estética.



El otro dato relevante hace referencia a la creciente cantidad de **colectivos laborales** que comienzan a utilizar la bicicleta como su medio de transporte en el trabajo (desde la policía hasta la asistencia médica o los servicios de correo), o incluso aquellos que convierten la bici en una auténtica herramienta de trabajo (bici-cargos y bici-taxis).



Bici-ambulancia en Cambridge.



Se necesitan cargociclistas. No importa sexo.

Lugar de empleo: toda Europa

<http://www.es.lowtechmagazine.com/2012/10/cargociclos-bicicletas-de-carga.html>

En Berlín, se comprobó que los cargo-ciclos con asistencia eléctrica pueden reemplazar hasta el 85 por ciento de los viajes en coche realizados por los servicios de mensajería. Las iniciativas similares ya se extienden por ciudades españolas.



Bici-cargo en Valladolid.



Bici-taxi eléctrico en México DF.



Policía en bici poniendo una multa a un coche aparcado sobre la acera, Albacete.



Policía en bici en París.

Las bicicletas han evolucionado hasta satisfacer las diferentes necesidades de sus potenciales usuarios, desde las peculiares bicis para parejas en paralelo hasta las bicis con habitáculo para transportar niños o los suplementos para utilizar la bici como medio publicitario. En este sentido, las Brompton, un clásico para la bici "de bolsillo", son una marca mito de la bici urbana plegable, una artesanía fabricada en Inglaterra que circula en muchas ciudades del mundo, algo parecido a los Mac para los adictos de Apple, pero con ruedas (Más información: <http://www.elcorreodelsol.com/articulo/la-bici-plegable-made-england>).





Bici-carrito para llevar a los niños a la guardería.

Cuando el amor surge sobre ruedas: la bicicleta para dos en paralelo

Un curioso invento para pedalear junto a tu pareja, sin que nadie vaya delante ni detrás.

<http://www.cookingideas.es/biciparados-20130822.html>



Bici-cortacesped, una vuelta más al diseño funcional.

MINORÍAS EN BICICLETA Y EL EFECTO BOLA DE NIEVE

La multitud de ejemplos de usos de la bicicleta que hemos visto en el apartado anterior nos demuestra que hay multitud de minorías que están trabajando por extender el uso de la bicicleta como medio de transporte funcional, ya sea a nivel particular (una persona se desplaza en bicicleta a su trabajo todos los días) como laboral (un policía utiliza en su trabajo como medio de transporte la bicicleta, una empresa de mensajería utiliza bici-cargos para sus servicios...).

En palabras de Moscovici (1980), actualmente estamos viviendo el tipo de influencia de las minorías que se conoce como "**efecto conversión**": una minoría (los pro-bici), sin obtener una aceptación sustancial de su punto de vista en un plano manifiesto, puede influir en los sujetos de manera que estos revisen las bases profundas de sus juicios, afectando el sistema cognitivo-perceptivo subyacente, es decir, consiguiendo efectos profundos (Moscovici y Lage, 1976).

Todas esas minorías (señoras que utilizan sus bicis para ir al trabajo, policías trabajando montados en sus bicis, bici-cargos distribuyendo paquetería por la ciudad, etc.) están generando el efecto de **bola de**



nieve o de demostración: la mayor influencia de la minoría aparece en condiciones en las que un miembro de la mayoría deserta de esta y se inclina por la minoría en un punto, o cuando cambia totalmente hacia la minoría.

Lo más particular de los grupos minoritarios es que no modifican un juicio, una respuesta o una actitud circunscrita, sino su marco de referencia (Perez y Mugny, 1986).

Buenos tiempos para pedalear sintiendo el viento en nuestras caras.

La pasión por la bicicleta. THE MAN WHO LIVED ON HIS BIKE.

<https://vimeo.com/35927275>

Hermoso corto sobre la bici.

En palabras de su autor: *"I love being on a bike, it helps me feel free. I get it from my dad. After days and days of cycling the streets of Montreal, come cold or sun, or even a little frightened, I dedicate this film to him."*

WINNER

Audience award - VeloBerlin Film Festival, 2013
Audience award, best adventure sports film - Durango Film Fest 2013
Best canadian or international film - Dawson City Intern. Film Fest. 2013
Honor. mention - Disposable Film Fest. 2013, San Francisco
Audience award - Sisački eko film festival 2013, Croatia

Un clásico de Truffaut con la bicicleta. LES MISTONS.

Bernadette, obsesión colectiva de un grupo de escolares, pedalea al encuentro de su novio. Basada en un relato de Maurice Pons.

<http://www.youtube.com/watch?v=NeOOS9s8NNs>

Dir. François Truffaut / France / 1957 Cast: Gérard Blain, Bernadette Lafont Narration: Michel François. Appears courtesy of CineHaus Entertainment <http://www.thecinehaus.com/>



A la compra en bici.