

ISABEL PORRAS NOVALBOS

Sin Cadenas

GUÍA EXPRÉS PARA APRENDER
A MONTAR EN BICI Y SER MÁS LIBRE



culBuks

ISABEL PORRAS NOVALBOS

Sin Cadenas

GUÍA EXPRÉS PARA APRENDER
A MONTAR EN BICI Y SER MÁS LIBRE

culBuks

www.culbuchs.com



SIN CADENAS

Guía exprés para aprender a montar en bici y ser más libre.

© Copyright 2017. Isabel Porras Novalbos.

www.santacleta.com

© Copyright 2017. Editorial Culbuks.

Diseño y maquetación: Editorial CulBuks.

Impreso en España.

Primera edición de julio de 2017

Ilustraciones: Cecilia Bueno Unzeta.

Fotografías: V. Hernandez Herrador y Macarena Hernández.

Encuétranos en nuestra web: www.culbuks.com

ISBN: 978-84-947124-0-1

Depósito Legal: SE 1311-2017

Todos los derechos reservados. Ninguna parte de este libro puede ser reproducida o transmitida en ningún formato electrónico o físico sin el permiso explícito y por escrito del autor. Esta obra ha sido publicada por su autor mediante el sistema de auto publicación bajo el sello editorial CulBuks, para su distribución y puesta a disposición del público. El titular del sello editorial no se responsabiliza de los contenidos de esta obra, ni de su distribución fuera de su plataforma on-line.

*A mi bebé. Eva. La mujer que más
amor, fuerza y tiempo me ha
regalado para escribir este libro.*

*Y a esa persona, una de cada diez en
España, que no sabe montar en bici,
en especial al 85 % de mujeres que no
tuvieron la oportunidad de aprender.
Para todas ellas es este libro.*





Índice

Los lunares de mujer palpitan libertad y pedales.	9
Prólogo.	11
Introducción.	15
Primera parte: Entrando en materia.	23
La historia de tu bici.	25
Segunda parte: El método.	43
El método de aprendizaje.	45
Primera sesión.	48
Segunda sesión.	52
Tercera sesión.	58
Cuarta sesión.	61
Historias de mujeres.	70
Tercera parte: Y después...	81
Pedaleando en solitario.	83
Algunas bicis recomendadas.	98
Cuarta parte: Efectos secundarios	111
Para saber de dónde venimos y hacia dónde vamos.	125
Gracias	132



Foto de V. Hernández Herrador.





Los lunares de mujer palpitan libertad y pedales

Primero presentarme. Me llamo **Isa** y cuando voy en bici me siento libre. También soy una predicadora: me dedico a enseñar a montar en bici a otras mujeres. ¿Por qué? Pues porque hay muchas que no saben. Tengo la suerte de habitar en una ancestral tierra de lunares, llana y soleada. Esto no es un desierto. Es Sevilla. La ciudad de la bicicleta en España. Donde todos los barrios están conectados por un carril bici de color verde. Donde casi no hay días de lluvia, ni atascos y donde hay poco trabajo y días sin pan. Los turistas son tantos que van a pie, pedalean e incluso les puedes ver en coche de caballos. No nací aquí, pero esto es bonito y aquí vivo.

¿Qué más decir de esta ciudad, de su forma de vivir y de moverse? Hay una imagen de Sevilla que me encanta. No es un traje de flamenca, un bar de tapas, el Guadalquivir o la Torre del Oro. A mí lo que me gusta es ver mujeres en bicicleta. Mujeres poderosas que no tienen miedo a elegir su forma de transportarse. Mujeres que van con la sillita de su hija a la espalda en la bici, que van solas o acompañadas, o con una *cargobike*, con sus paquetes y sus quehaceres diarios. Esto es común verlo en Sevilla. Aquí estamos tranquilas. El tráfico motorizado está a un lado y las bicis están al otro. La percepción del riesgo es mínima. Aun así, tan sólo un 35 por ciento de las personas que van

en bici en la ciudad son mujeres. La brecha de género llega hasta algo que parece tan insignificante como la bicicleta, aunque no lo es. Cabe destacar que es una de las mejores estadísticas de uso de la bicicleta en mujeres de España.

Cuando la bicicleta se normaliza, cuando las calles se llenan de bicis, cuando es un elemento más en la ciudad, se demuestra que también la brecha de género baja. La idea es clara. Cuantas más personas van en bici, más mujeres van en bici. Cuando hay una masa crítica potente es cuando se logra que la accidentalidad en la ciudad baje. En países como Holanda donde la bicicleta es un elemento prioritario en sus políticas de movilidad urbana, más del 50 por ciento de los usuarios de la bici son mujeres. Para mí, Sevilla no es una postal de la Giralda, es una postal de una ciudad que ha logrado que 70.000 personas vayan en bici, muchas de ellas mujeres.

Coincido con la frase de aquella sufragista norteamericana que decía: «El uso de la bicicleta ha hecho más por la emancipación de la mujer que cualquier otra cosa en el mundo». Yo lo sé, porque la palabra que más escucho a las mujeres que enseño a montar en bici es «libertad». Para mí, empoderarse, no dejarse aplastar y quererse viva, comienza por sentirse libre y por hacer pequeños gestos como estos, como montar en bici. La bicicleta es un símbolo, pero también es una realidad para hacernos más visibles, ser más fuertes, estar más unidas y formar más parte de la ciudad que queremos. Una potente herramienta para cambiar la ciudad y para darnos más fuerza.

Artículo escrito para la Revista de *Eldiario.es* «La Ciudad Civilizada». Abril 2017.

MIS LUNARES EN SEVILLA:

#CasaPumarejo. Catalogada a la altura de la Catedral. Símbolo de los movimientos sociales y de la lucha vecinal.

#LaMuralladeSevilla. Respira entrecruce de siglos y coge el carril bici circular para ir al Río.

#MyhomeSantaCleta. Centro de Ciclismo y espacio dedicado a la bicicleta por antonomasia.

#HuertodelReyMoro. Huertos urbanos y jardines. Hermosura de zona verdedonde brota su barrio abierto.

#ParqueSanJerónimo. La Sevilla real. Pasea en bici hasta encontrar el Huevo de Colón.

#RutaCamas. Sal de la zona urbana por carril hasta mirar Sevilla de lejos: puro placer.



Prólogo

Un día de abril de 1991, en mi ciudad Tilburg, Holanda, decidí que era demasiado aburrido estudiar sólo en la Universidad y con los libros. Decidí que quería conocer gente nueva. Gente cuya vida era diferente a la mía. Quería salir de mi zona de confort y decidí empezar un voluntariado. Esa semana mis ojos se vieron atrapados por un pequeño y simple anuncio: «estamos buscando mujeres que quieran enseñar a mujeres inmigrantes a montar en bicicleta». Eso fue todo. Visité el Centro para Mujeres Inmigrantes, conocí al coordinador, tomé café y tuve una buena conversación. Empecé a organizar los cursos, a enseñar, llegué a mujeres en otras ciudades, desarrollé materiales en holandés y, junto con otras personas hice un estudio sobre las lecciones de bicicleta para que sirviera a mujeres de todo el mundo.

Me inspiraron las mujeres como Judith de Kenia que dijo: «Aprendí a montar en bicicleta, así que ahora puedo aprender cualquier cosa». Esta es mi cita favorita y la comparto con cualquiera que esté abierto a este mensaje.

Desde 1991 muchas cosas han cambiado. En aquel entonces la gente de los Países Bajos se reía cuando se enteraba de que estaba enseñando a mujeres adolescentes y adultas a pedalear. La gente no tenía ni idea de que la cultura de la bicicleta era muy diferente a otros países. Existían serios obstáculos para que las mujeres comenzaran a montar

en bicicleta. No todo el mundo es consciente, pero se han hecho progresos. La *Agenda Nacional de la Bicicleta 2017-2020* mencionó ocho objetivos, incluyendo «promoción segmentada de la bicicleta». Dos acciones específicas son elevar el nivel de calidad de las lecciones de bicicleta ofrecidas a los habitantes no nativos y ancianos; y estimular a las ciudades para que ofrezcan lecciones de bicicleta a los habitantes de origen no nativo. Después de más de 25 años todavía hay mucho trabajo por hacer en este tema en Holanda, aunque finalmente parece que estamos en una etapa donde existe cierto reconocimiento de que enseñar a mujeres a montar en bici además de ser una buena idea demuestra que es algo en lo que vale la pena invertir.

No sólo nuestro país ha cambiado con los años. Yo también he cambiado. Mi pasión por contribuir a una sociedad donde todos tienen acceso a la bici sólo ha ido creciendo a lo largo de los años. No porque el uso de la bicicleta sea un objetivo en sí mismo, sino porque veo con mis propios ojos cómo el ciclismo urbano es una herramienta para el cambio. Aprender a montar en bicicleta da poder a la gente, aumenta la autoestima y mejora el sentido de la igualdad y la libertad. Da acceso a medios de transporte eficientes, saludables y sociales. Además, cuantas más personas monten en bicicleta y cuantos menos coches haya, más beneficios habrá en nuestras ciudades y en nuestras sociedades en general. Vamos a vivir con menos contaminación, con menos accidentes de tráfico y a crear una ciudad donde todos, hombres y mujeres, jóvenes y viejos y también personas con discapacidad, puedan moverse independientemente y participar plenamente en la sociedad.

Mi viaje para enseñar a muchas mujeres a montar en bicicleta y compartir mis experiencias ha enriquecido mi vida de una manera que no hubiera sido posible sino hubiera tenido esa brillante idea en 1991 de ampliar mi horizonte y salir de mi zona de confort. He conocido a muchas mujeres grandes e inspiradoras, he visto milagros donde las mujeres ven una bicicleta por primera vez de cerca y simplemente se montan, he llorado junto a mujeres que tenían tantos problemas personales que no podían hacer frente ni a aprender a montar en bici, ni con su vida en general. He aprendido a ver cómo aprender a montar en bicicleta refleja tu vida en rasgos generales. Hay altibajos y si te enfocas en lo que no quieres, como caerse o tropezar en un bolardo, probablemente ocurrirá. Tienes que concentrarte en lo que quieres.

Deseo que todas las mujeres tengan la oportunidad de aprender a montar en bicicleta, donde quiera que vivan, cualquiera que sea su edad, sea cual sea su origen, sea cual sea su capacidad. Esta guía de aprendizaje *Sin Cadenas* es una bella y rica contribución a ese objetivo. Me siento honrada con la oportunidad de escribir este prólogo y felicitar a Isabel Porras con su excelente trabajo y desearle todo lo mejor para llevar la guía más allá. Continuemos inspirando a las mujeres de todo el mundo a difundir la increíble oportunidad de enseñar a otras mujeres a montar en bicicleta.

*Angela van der Kloof.
Experta en Movilidad Urbana y profesora
de enseñar a montar en bicicleta.
Tilburg, 2017.*





Introducción

Ya han pasado cinco años desde que comencé a enseñar a montar en bicicleta a personas adultas. Fue entonces cuando pusimos en pie la idea romántica de dedicar nuestra vida a fomentar el uso de la bicicleta en la ciudad. Han sido años de emprendimiento y precariedad, pero sobre todo han sido años de retorno social. Le hemos devuelto a la sociedad lo que nos ha dado. En 2012 abrimos las puertas del Centro de Ciclismo Urbano Santa Cleta (una cooperativa sin ánimo de lucro que sirviera de espacio de encuentro al ciclista urbano). Y, desde aquí, cientos de personas han aprendido a montar en bici, gracias a ellas mismas, a su inversión de tiempo, a su confianza, a sus ganas de aprender algo que no sabían y deseaban hacerlo. Cientos de mujeres, cada una con su historia, con su pasado, con sus caídas y sus vueltas a levantar, han echado abajo esa creencia limitante de: «a mí no se me da bien ir en la bici» o «yo no sé montar, ya lo intenté y me caí». He visto a muchas mujeres que creían que no podían montar en bici y después de dedicarle un poco de tiempo e interés han salido pedaleando en pocas horas. Desde Santa Cleta nos gusta compartir sus historias para motivar a otras mujeres. Estamos seguras que tras la lectura de estas líneas caerán abajo esas creencias limitantes, esos muros que nos ponemos nosotras mismas y que no nos dejan avanzar. Han sido muchas horas de ver como comienza una nueva era para la movilidad de muchas mujeres, caso por caso. Esos límites que tenemos en nuestras cabezas con una pequeñísima inversión de tiempo se solventa. He visto a muchas mujeres de

30, 40, 50 y 60 años, funcionarias, profesoras, estudiantes y médicos con una sonrisilla torcida diciendo: «fíjate, no me lo puedo creer, pero si he pedaleado, y es tan fácil» o «cómo no lo había intentado antes».

Pues así es, este libro sólo pretende recoger la experiencia aprendida tras los años de experiencia de enseñar a montar en bici a mujeres adultas (la mayoría) en el aula de adultas de Santa Cleta. La idea es que este texto sea una herramienta útil para aquella persona que quiere aprender a montar sola, o con alguna persona que la acompañe. También está dedicado a madres y padres que quieran enseñar a sus hijos, que en muchos casos, los niños también tienen muchas inseguridades y hay que tener unos conocimientos de cómo enseñar a montar en bici para que el final de la historia sea el «viento en la cara». También está dedicado a personas que quieran dedicarse a la docencia en este tipo de materias, que trabajen en tiendas de bicis que vayan a ofertar cursos de enseñar a montar en su barrio, o trabajadoras técnicas que quieran ayudar a dar libertad, autonomía, empoderamiento e independencia. Espero que las personas que lean este libro, al menos, intenten aprender a montar en bici y si ya saben montar, al menos, enseñen a alguien. Vayan a un parque o a una explanada con su bici o con una bici apta para la causa. Encontrar una explanada sin tráfico al menos durante cuatro días diferentes en un período que no supere las dos semanas es uno de las primeras primeras necesidades. Y, que cada uno de estos días se practiquen unos ejercicios diferentes y progresivos en dificultad. La historia siempre termina igual. El viento en la cara, pedaladas, sensación de libertad y una gran sonrisa.

MI HISTORIA Y TU HISTORIA

Admitamos la realidad. Cuando tenía 18 años en mi barrio, en Madrid, lo que la gente quería era sacarse el carné de conducir y tener más movilidad y libertad por la ciudad. Esté era el único paradigma de movilidad. La ciudad sólo prestaba un planteamiento: el vehículo privado o horas en diferentes transportes públicos masificados para recorrer pocos kilómetros urbanos. Cuando tenía 20 años prácticamente todas mis amigas tenían carné y coche (compartido con su familia). En mi caso, fui más tardía, aprobé a los 24 años tras quedarme atrapada en un atasco a causa de una manifestación en pleno examen de

conducir en Guadalajara. Todo fue bien y obtuve mi licencia. Con mi primer coche, regalo de mi padre, ya no me salían las cuentas entre taller, revisiones y gasolina. Fue mucho para mi economía postuniversitaria. Además, ha sido un generador de estrés familiar desde mis más mozos recuerdos. Si cierro los ojos y visualizo a mi madre y mi padre en una escena cotidiana, la primera imagen que se me viene a la cabeza es verles dentro del coche. Mi padre conduciendo, muy tranquilo, y despacio. Y mi madre de copiloto diciendo: «cuidado, Jose Manuel», «¿Has visto a ese?», «más despaciooooo». «Mariloli, no puedo ir más despacio», contestaba él.

De esta forma, tenemos en nuestro programa cerebral grabado a fuego lento, en nuestro imaginario mental, cual es la mejor manera de moverse, en parte porque lo hemos visto hacer a nuestros padres. Así que, mi rebelión contra el coche tan sólo duró hasta los 24 donde ya la gente te miraba con cierta desaprobación, como si simplemente no tuvieras el carné porque eras una vaga, o te acribillaban ante posibles situaciones 'horribles' relacionadas con «lo vas a necesitar». «¿Y si te sale un trabajo en Colmenar» (claro, hay sitios cercanos en el mundo donde tan sólo el sueño del automóvil nos puede hacer llegar). Y, vaya, me lo creí. Así que al terminar la carrera, de regalo heredé el coche de mi padre, me saqué el carné y comencé a utilizar el automóvil como medio de transporte habitual.

No tuve la fortuna de toparme con la bici hasta los 27 años y eso fue trabajando en el extranjero en Ginebra, en Suiza, donde allí, ya tenían la ciudad perfectamente equipada con carriles bici, buena señalización, y digamos unas pautas de convivencia urbana más desarrolladas y seguras (como por ejemplo, los peatones no se abalanzaban al carril bici y se cabreaban contigo por estar utilizando un espacio público con una bici). Así que, nada más llegar me hice con un bicicleta de segunda mano, para más señas de metal alemán del bueno, de los 80, con un hermoso color butano, y que se llamaba *Poderosa*. No me moví de otra forma por la ciudad durante años. Con *Poderosa* a todos lados. Ahora me doy cuenta que gracias a que esa ciudad me brindó la oportunidad de conocer y vivir que la bicicleta es un medio de transporte, me enganché, descubrí que es mucho más que un medio de transporte y me creí el mensaje de que es un elemento más en planificación urbana. Lo cierto es que mis trayectos eran de menos

de 7 kilómetros y la población de Ginebra no llegaba a doscientas mil personas. Resumiendo, tuve la fortuna de encontrar una ciudad que me permitió iniciarme en el tema de la bici urbana y romper la primera barrera mental de nuestras creencias y límites de: «¿cómo voy a ir en bici a todos lados?». Allí mis compañeros iban en bici, los mensajeros profesionales iban en bici, incluso recuerdo con sorpresa cuando vi a uno de los directores de mi lugar de trabajo llegar en bici a diario. Esto, desgraciadamente, no lo he visto en mis ambientes laborales en España. En Ginebra, en el trabajo, en la planta baja, había duchas por si alguien quería quitarse el sudor nada más llegar, y en el garaje, muy accesible al entrar, había un espacio amplio y habilitado para parking de bicis, del que nunca escuché ninguna historia de robos. En el parking había cámaras, por cierto. Es curioso que hasta años después de estas experiencias vitales no me di cuenta de lo importante que son algunas cosas como estas infraestructuras, no sólo públicas, como el carril bici, sino a nivel general, como un espacio para dejar la bici donde vas a trabajar. Pude vivir que ir en bici está legitimado por todas, porque tu jefa también va en bici o porque uno de los directores se da una ducha nada más llegar si un día ha sudado más de la cuenta.

Por motivos de trabajo después de vivir en Ginebra tuve que ir a vivir a Sevilla, y descubrí con sorpresa el movimiento de bicicletas, los 70.000 trayectos a diario de ciclistas y los centenares de kilómetros de carriles que conectaban la ciudad. No tardé en hacerme con una bici, que me regaló un amigo de Madrid, que no la quería y le ocupaba sitio. Era una de estas bicis inmortales, posiblemente de quinta mano. De Vitoria. ¡Fabricación nacional! Mi BH roja juntas otra vez. La de toda la vida, el mismo modelo de paseo con el que había aprendido a montar en los 80. Ahora para todo: pasear, ir a la compra, al trabajo... Así que, apostando por la coherencia, decidí devolver a mi padre el coche para que él le encontrara el uso que yo acababa de descubrir que no le iba a dar. Yo tenía una bici.

Cada una tenemos nuestra historia. Cada una nos movemos y nos trasladamos a diario para hacer todo lo que necesitamos, pero realmente, ¿nos hemos parado a pensar si lo queremos hacer como lo hacemos?, ¿si nos gusta conducir o ir en transporte público? Pues posiblemente sí, pero hay más opciones reales de las que barajamos y además necesitamos luchar por construir una ciudad que nos pue-

da permitir movernos de formas diversas, no sólo en coche, como sucede en muchas de las grandes ciudades. Muchas personas que conozco ni se plantean la bicicleta como un medio de transporte. Personas de diferentes ciudades, nacionalidades y países no piensan que tengan la capacidad o la posibilidad de ir a trabajar todos los días en bici, cuando la realidad potencial es que sí podrían hacerlo. Pero, todavía queda esperanza porque muchas otras personas ya han hecho el cambio de mentalidad y las ciudades españolas cada vez están dando más pasos hacia la bici y se están equipando más, en muchos casos de forma institucional, y en otros desde abajo.

Pero todavía mi sorpresa ha sido mayor cuando he conocido a gran cantidad de personas que no sabían montar en bici y que por ende en ningún momento habían visto tener la necesidad de aprender. En muchos casos en sus 40 o 50 años de vida. Sin embargo, como he dicho antes, la realidad de las ciudades esta cambiando y esto también significa una influencia de cambio hacia las personas. En Sevilla hay más de 200 kilómetros de carril bici y más de 70.000 personas se mueven a diario pedaleando. Esto ha significado la revolución de la ciudad, de su ecología, la mejora de la calidad del aire y por lo tanto de la salud de sus gentes. Ha cambiado su paisaje urbano y como no podía ser de otra forma esta revolución ha cambiado la visión y el comportamiento frente a la bici de mucha gente. Y esa es la verdadera revolución. La revolución de las mentes.

Para mí, una señal de que estoy en lo cierto es la cantidad de llamadas que recibo de gente que quiere aprender a montar en bici. Escucho cada historia y cada motivación. Cada uno quiere aprender por un motivo, pero hay que tener en cuenta algunas razones generales obvias. Igual que cuando yo tenía 18 años veía que mis amigas se sacaban el carné de conducir antes que yo, ahora alguna que otra amiga tiene que ver como muchas de sus amigas llegan en bici al bar donde han quedado o la facultad. Muchas no lo cuentan hasta que no tienen mucha confianza: «es que no sé montar, en mi casa nunca hubo bici». Con los amigos hombres todavía se dan situaciones más conflictivas, porque ni siquiera lo hacen público en la mayoría de los casos. Sé de hombres que no saben montar y que no van a hacer un curso para aprender. De hecho, hablaré en femenino en estas páginas porque más del 90 por ciento de las personas a las que les he

enseñado a montar en bici eran mujeres, mientras que sé de algunos casos de hombres que no saben montar, pero que simplemente no lo dicen y se niegan a hacer un curso de aprendizaje. Bueno, cada una y uno vivimos con la carga de nuestros límites culturales y los hombres también se cortan las alas a sí mismos en muchas cosas. Este es un claro ejemplo. Por otro lado, la realidad es que según una encuesta realizada en Sevilla, el 85 por ciento de las personas que no sabían montar en bici eran mujeres, por lo que una vez más se repite el patrón del patriarcado de que las mujeres tienen una movilidad más reducida. Hay que destacar que la brecha de género en el uso de los transportes es gigante, tanto a nivel local, como global. La estadística de uso de la bici por parte de la mujer es menor en Sevilla, en España y salvo excepciones como en ciudades de Holanda, hay menos mujeres que montan en bici en todo el mundo. Sin embargo, no hay que ser negativas sino todo lo contrario, porque hay luz al final del túnel. Hay un potencial de crecimiento considerable en el uso de la bici por parte de la mujer que no hay que perder de vista.

NUESTROS LÍMITES

Los límites de cada una vienen desde nuestra primera historia. Desde nuestro primer contacto con la bicicleta. He escuchado centenares de historias que explicaban de dónde venían los miedos a montar en bici o las primeras caídas.

Esther me decía: «Nos regalaron una bicicleta con 8 años más o menos a mí y a mi hermano. Mis padres nos llevaban al parque pero yo recuerdo ir con los ruedines. Mis padres no han montado nunca en bicicleta y no recuerdo que luego nos enseñaran a montar sin ruedines».

Otro alumno, Sergio, ingeniero informático de Manresa (Barcelona) de poco más de 32 años, me contó: «Yo tendría 5 o 6 años, fue en el campo de mis abuelos. En la entrada hay una cancela y luego hay una larga pendiente de cemento que sube hasta la casa. Estaba aprendiendo con mis padres en esa pendiente, primero con ruedines y luego sin ellos. El caso es que al quitar los ruedines lo de ir en bici no se me daba bien, me caía, y supongo que acabé negándome a seguir intentándolo».

A Sergio y a Esther les costó poco más de hora y media comenzar a pedalear, hicieron el curso en pleno invierno, hacía frío y el tiempo no se prestaba mucho ni a la bici, ni a estar en la calle en general. Pero muchas veces viene gente con tantas ganas, que aunque se ponga a llover lo que quieren es intentar pedalear. Muchas alumnas se sorprenden con la facilidad con la que aprenden a montar. La sorpresa es grande, más que por lo fácil que es comenzar a montar en bici, por que creían que «no iban a poder» o que no se les «iba a dar bien montar en bici». Ahí es donde están esos límites mentales, que son tirados abajo tan sólo con ponerse a ello e intentar pedalear. Son ellas y ellos quienes no quieren suspender la clase, cuando días antes han estado a punto de no venir. Porque el paso más importante está en venir al curso o si la persona va a intentar aprender por su cuenta ponerse a ello. ¿Por qué? Pues porque de repente, algo que llevan toda la vida viendo que hacen los demás, una vez que se ponen a ello, les sale. Y eso, es mucho más que un subidón de adrenalina. Es una auténtica revolución y por lo que he visto un gran trabajo para la mejora de la autoestima.

Muchas alumnas coinciden en que aprender no es difícil, aunque obviamente hay que invertir horas y mucha paciencia. Sobre todo para combatir a los mayores enemigos: el miedo y la inseguridad. Las personas que no han aprendido a montar en los cursos (que en los años que llevo enseñado a adultas a montar en bici he tenido muy pocos casos) han tenido relación con bloqueos mentales. Eran personas que ya venían de su casa con una frase escrita en su frente: «yo no voy a poder». Incluso personas que se pasaban horas luchando encima de la bici, no hacían por tocar el pie con el pedal, habían vencido el miedo de ponerse encima de una bici, pero no de pedalear. ¿Por qué? Pues porque simplemente tenían miedo a caerse, miedo a hacer el ridículo o simplemente miedo a pedalear; y a pesar de intentar aprender a montar en bici en un curso, luego no hacían los ejercicios, no intentaban pedalear y se quedaban estáticas, congeladas encima de la bicicleta. Han sido muy pocos casos, pero algunos eran llamativos por el nivel de fobia en los que les daba miedo hasta subir los pies a los pedales. Por tanto, siguiendo las leyes de la física nunca llegaron a pedalear. Pero, repito, han sido casos contados con los dedos de una mano, mientras que las personas que han aprendido en pocas horas han sido centenares. Las motivaciones y los impedimentos no han sido físicos, sino mentales.

Una vez enseñé a montar a una mujer sorda, que no me dijo que era sorda porque me leía los labios y se comunicaba perfectamente, pero que después de unas cuantas situaciones me confirmó que si no me veía la cara no podía escucharme. En este caso, podíamos haber pensado y se podía haber dado el caso de encontrar una mayor dificultad de aprendizaje a causa de un límite físico, ya que el equilibrio está relacionado con la vista y con el oído, pero por mi experiencia los límites físicos se superan en la medida que la persona quiere superarlos. Son los límites mentales los que hay que echar abajo.

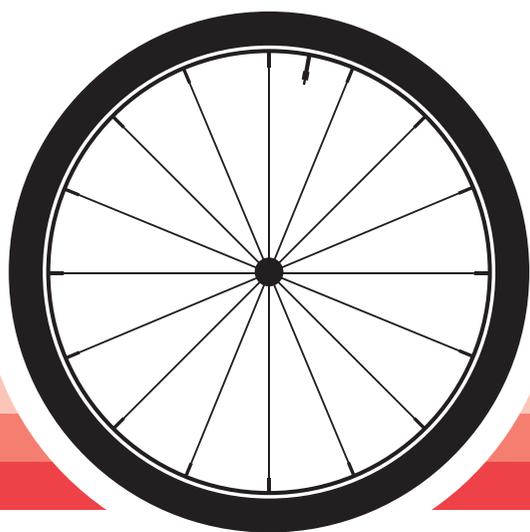
Así que, si eres una de esas personas que no han aprendido a montar en bici, porque un día se subieron en una y se cayeron o les dio miedo, es hora ya de asumir que el pasado, pasado está y que es un verdadero placer mirar al miedo a la cara y pedalear. Para ello nacen estas páginas, en las que describo un método y unos consejos que te van a ayudar a ser más libre e independiente.

En gran parte del texto utilizaré el femenino, ya que las mujeres son las alumnas mayoritarias. Sin embargo, el libro está dedicado a todas las personas que quieran aprender a montar en bici o que quieran enseñar a alguien con este método.

Todo lo que vas a encontrar está basado en las experiencias de mis clases de aprendizaje de montar en bicicleta para adultos durante años.

Algunos nombres de las alumnas que han prestado sus testimonios han sido cambiados para reservar su privacidad, pero todos los testimonios son verídicos.

Primera parte



*Entrando
en materia*





La historia de tu bici

La bicicleta es la herramienta que vamos a utilizar para movernos. Así que elegirla bien a la hora de aprender a montar es muy importante, para que la herramienta no sea un freno en ningún caso. Después de dar clase he visto algunas pautas comunes con las que las personas se sienten más seguras y por lo tanto se lanzan más a intentarlo. Así que, te digan lo que te digan, tu bicicleta tiene que ser un instrumento que te de a ti, persona que vas a aprender a montar en bici, la mayor seguridad. Así que, la bici la tienes que elegir tú dentro de tus posibilidades.

En muchas ocasiones, personas con buenas intenciones nos quieren prestar una bicicleta y aparecen con una bici que no usan que puede ser de una talla grande, con una rueda de 700, o con la barra alta. Estos detalles hacen que nos sintamos cómodas a la primera o no. Así que lo mejor es evitar tallas grandes, ruedas grandes y barras altas. En mis clases normalmente utilizo bicicletas de adulto pero tienen un cuadro un poco más pequeño y también utilizo bicicletas plegables. Por otro lado, con bicicletas de paseo, sencillas y sin marchas también se aprende mejor que con otro tipo de bicis como de las de carretera o montaña.

CÓMO DEBE SER TU BICI EN LOS COMIENZOS

Paso 1. Bicis pequeñas

En mis clases utilizo básicamente dos modelos de bicicleta de paseo. Ambas tienen características comunes: son de paseo, de barra baja, tienen un tamaño pequeño y una rueda también pequeña. Son bicicletas baratas que no me importa que se destrocen, de hecho están para eso, para darles vida y velocidad.

A todas las alumnas les recomiendo una bici portuguesa que tiene un tamaño de cuadro un poco más pequeño de lo habitual, ya que creo que tiene ese tamaño perfecto para las niñas de entre 14 años y 16 años que están apunto de dar el estirón y para la mayoría de las mujeres que rondan la estatura de 1,60 cm, que en España hay muchas. Este tipo de bicis van bien porque las personas van cómodas, pero sienten más seguridad que con una bici más grande. El otro modelo que uso es una bici plegable, una básica, como son la mayoría de las plegables. Las plegables suelen tener la rueda de 20 pulgadas en la mayoría de los casos. Con lo cual, la gente percibe que con la plegable es más fácil, porque tiene la rueda más pequeña. Y, lo importante, es que la gente perciba que con esa bici va a ser facilísimo aprender. Con frecuencia, se inclinan por la plegable, a pesar de que a mí me parece mejor el otro modelo porque tiene el manillar más estable. Las bicis plegables se han puesto muy de moda en el entorno urbano, pero al tener unos cierres (para poderlas plegar llevan una especie de bisagras) con el tiempo pueden dar problemas y duran menos que las bicis normales de calidades similares. Lo que quiere decir que si te vas a comprar una plegable para aprender a montar te recomiendo que sea de buena calidad, si no se destrozan muy rápido. Pero, lo importante ahora, no es encontrar la bici perfecta, sino encontrar la bici que nos dé más seguridad y por lo tanto nos facilite aprender. En conclusión, a veces utilizo plegables porque las alumnas las prefieren, pero yo no las recomiendo para aprender por que el manillar es más inestable.

A la hora de elegir con que bici vas a aprender, más que fijarse en marcas, hay que fijarse en una serie de características. Que sea una bici robusta y estable, pero que a la vez no sea muy pesada. Lo ideal

sería que fuese de aluminio, que pesan menos que las de acero. Los modelos de paseo, como he comentado antes, son los más adecuados, porque realmente lo que queremos hacer es comenzar a pasear. Las diferencias principales son que la rueda es más fina que la de montaña, el manillar es más alto lo que te permite llevar la espalda más erguida y por tanto la postura es más cómoda. Que sean de barra baja también ayuda, ya que mucha gente tiene miedo de darse con sus partes nobles en la barra.

De lo que hay que huir es de aprender a montar en bici con una de montaña porque la postura es más incómoda para ir por ciudad. Tampoco son recomendables las bicis públicas, ya que normalmente son más pesadas. Sin embargo, una vez que ya sepamos montar ir en la bici pública de nuestra ciudad es una buena opción, igual que es una buena opción ir con nuestra propia bici.

Paso 2. El sillín bajito, bajito

Después de haber seleccionado la bicicleta con la que vamos a aprender y con la que nos sentimos seguras, el siguiente paso es adaptarla a nuestra estatura. Lo que hago con mis alumnas es bajarles el sillín para que ellas mismas toquen el suelo con los pies mientras están sentadas. Si quieres aprender tú sola o con alguna persona que te acompañe lo mejor es bajar el sillín en tu primer encuentro con tu bici para comenzar con la premisa de incentivar la seguridad. Al principio, en la primera hora que la persona está con la bici, no nos gusta tener los pies en el aire y sentir descontrol, así que lo mejor es tener el sillín bajo y que los pies toquen el suelo. Repito: los pies siempre en el suelo al principio, ya habrá tiempo de ir subiendo el sillín. Cualquier ciclista que oiga esto, lógicamente, se horrorizará porque hay posturas biomecánicas muy indicadas para llevar la bici de la medida exacta y la pierna semiflexionada, con muy poca flexión, que toque el pedal a la perfección, pero nosotras, de momento no vamos a competir sino que vamos a hacer que nuestra bici sea parte de nuestra vida.

Yo recomiendo aprender con el sillín más bajo de lo aconsejablemente sano, durante una o dos horas, y que poco a poco cuando la persona va cogiendo confianza lo vaya subiendo. No se trata de ir encogida,

con el sillín bajísimo para siempre, ya que llevar el sillín bajo es malo para las articulaciones y sobre todo para la rodilla, así que en cuanto aprendamos tenemos que ponerlo aproximadamente a la altura de la cadera, en una posición aconsejable para nuestra estatura. Para saber a que altura debe estar el sillín (una vez que queramos subirlo) nos colocamos al lado de la bici y lo ponemos aproximadamente donde tengamos la cadera, o el cinturón del pantalón. La realidad es que no hay que llegar con la planta del pie entera apoyada en el suelo si estamos sentados en el sillín.

Paso 3. Espejo retrovisor

Hay gente que quiere ver qué pasa a sus espaldas. Muchas personas cuando empiezan a montar en bici y a utilizar las vías ciclistas, tienen la sensación de que se les puede echar alguien encima por la espalda, sobre todo porque van despacio o frenan en cuanto ven algún obstáculo (algo lógico cuando estás aprendiendo) pues tienen miedo de parar. Lo cierto es que el de detrás en el carril o donde sea tiene la obligación de verte y lo suyo es ir tranquila. Y si no, existen espejos retrovisores, muy parecidos a los de las motos, que son baratos y se instalan con un tornillo en muy poco tiempo. Así que si cuando comienzas a coger la bici quieres saber que hay detrás, puedes ponerte uno a modo de truco para que te de seguridad. Todo sea por crear seguridad e ir ganando confianza. Sin embargo, no es necesario llevar espejo retrovisor.

LA MOTIVACIÓN, EL PUNTO DE PARTIDA

La ilusión por hacer las cosas, las ganas, la motivación que nos obliga a ponernos en movimiento son piezas fundamentales en todo aprendizaje. He visto personas a las que se le daba fatal ponerse encima de una bici, que les daba mucho miedo. Personas de todo tipo, gente joven y gente mayor, unas decían que hacían deporte y otras que estaban totalmente oxidadas. Todas lo han conseguido sólo con las ganas, con querer aprender. Lo importante es no dejarlo y buscarte excusas que te den esa motivación. No parar hasta lograrlo es muy gratificante. A eso hay que aspirar. Y, en este caso se puede aspirar,

porque nuestro objetivo, que puede parecer lejano en un principio es más fácil de lo que parece. Tenemos que estar en movimiento, encima de la bici, hasta lograrlo, y seguir los pasos hasta que nos salga. He visto gente que sólo con darse cuenta de que lo estaba intentando, y que estaba encima de una bici, les hacía sonreír de felicidad. La motivación de aprender es poder disfrutar de ello. Ten por seguro que en el momento que te pongas, lo vas a conseguir.

ALGUNOS CONSEJOS



Disfruta del proceso sin la presión de conseguir la victoria al momento

Lo importante es que el ánimo no decaiga. Por experiencia, lo que suele pasar cuando comienzas a aprender a montar en bici es que poca gente pedalea en la primera hora. De hecho, yo dejaría claro que al montarte por primera vez en la bici, el objetivo no es pedalear, aunque suene extraño, sino familiarizarse con la bici. Una vez que te sientes cómoda encima de ella, es cuando puedes intentar pedalear. Si te montas y te impone, te da miedo o crees que te vas a caer, entonces mejor es hacer una serie de ejercicios de «familiarización y conocimiento».

En la primera sesión con nuestra bici vamos sin pedales, como si la bicicleta fuera un correpasillos. Una de las primeras herramientas para ganar confianza es localizar donde está el freno. Hay que ir frenando varias veces al principio, al comienzo sólo se practica el equilibrio, el frenado y los giros. Después de una hora u hora y media en la bici, ya estamos más familiarizados con ella y nos será más fácil practicar el pedaleo. Si no nos sale a la primera aparecen reacciones como impotencia, bloqueo, tristeza o enfado. Sí, la segunda clase a veces se hace dura. Así que, hay que tener en cuenta que no se trata de conseguir pedalear en la primera o segunda hora, sino ver que evolucionamos. Sentir que cada vez estamos más cómodos en la bicicleta, observar

que movemos el manillar con más soltura, que nos da menos miedo, que logramos ir más rectos... Hay que darse cuenta de que cada vez nos estamos familiarizando más con la bici y estamos dejando atrás nuestro estatus de 'pato' con la bici. Lo importante es saber que estamos en un proceso y sentir que avanzamos y que sólo estar ahí con nuestra bici intentándolo es la victoria. He visto a muchas personas que cuando se han dejado de obsesionar con el «no me sale», de repente, se han puesto a pedalear. Hay que confiar en que el cerebro está recibiendo la información suficiente para ejecutar las pedaladas y confiar en que lo harás.



La prisa deja de existir si quieres aprender a montar en bici

Estamos teniendo una experiencia muy gratificante. Aprender a montar en bici a la edad adulta es algo maravilloso. Así que, claramente, hay que dejar las prisas en casa. Muchas personas no han intentado montar en bici en 30, 40 y 50 años de vida, así que si se tarda en aprender un día, o tres días no hay diferencia. Subirte en una bicicleta debe ser un momento de relax, no hay presión alguna. Es hora de tomarte tu tiempo para cada uno de los movimientos y los avances que vas a hacer con tu bicicleta. Por ejemplo, la primera vez que te subas a una bici, tómate tu tiempo para colocarte, para poner tu trasero en el sillín, poner tu espalda recta en una buena posición. Observa si tienes los brazos muy tensionados, si agarras el manillar con una fuerza descomunal como si fuera a escaparse, procura cogerlo suavemente, observa como puedes agarrarlo sin hacer fuerza y comprueba que lo puedes controlar igual. Observa como te colocas y ve poco a poco, ya que aprender a montar en bici es algo para disfrutar, así que dedicarle un tiempo significa que es tiempo bien invertido. Seguramente te acuerdes de cuando eras niña, de cuando lo intentaste y te caíste, de cuando lo dejaste. Así que disfruta del reencuentro con la infancia y recuerda que nunca es tarde.

Te cuento un caso. Victoria vino a mis clases animada por su amiga de la infancia María, ninguna de las dos sabía montar en bicicleta. Las dos

eran mujeres de treinta y... con sus estudios universitarios, trabajos de éxito, parejas y su clara independencia. María era más impulsiva, se conocían desde pequeñas y Victoria era la tranquila, la que lo hacía todo con prudencia «poco a poco» pero con una perseverancia digna de mención. Sin parar y sin descanso. Vinieron las dos juntas a mis clases, hice un curso para ellas dos. Victoria me contó que su madre no sabía montar y que ya a estas alturas no lo iba a intentar. «Recuerdo que tenía un triciclo de muy pequeña y después no pasé a la bicicleta, imagino que porque mi madre no sabía. El caso es que tampoco sentí la necesidad y siempre he sido bastante miedosa y prudente. Ya de adolescente, gané una bicicleta en un concurso de cuentos y se quedó en casa de una amiga de aquel entonces. Ahí seguirá, si es que no la ha tirado. En ese momento -12 ó 13 años-, intenté montar pero el método era totalmente equivocado: sin impulso, mirando al suelo, sin saber usar los frenos...».

Victoria y María se conocían perfectamente. Victoria necesitó tres horas de estar sin pedales, de practicar poco a poco, de hacer una pedaleda frenar y parar, hasta que comenzó a soltarse. María a los 30 minutos de hacer ejercicios sin pedales ya quería comenzar a pedalear, muy impulsiva escuchó las explicaciones de las necesidades a la hora de montar en bici: mirar al horizonte, mirar a un punto fijo... María en muy poquito tiempo, seguida por su impulso, montaba en bici como si hubiera montado toda la vida. No paraba de pedalear. Cuando ya llevábamos varias horas, varios días, al final del curso, Victoria y María pedaleaban las dos sin ningún problema. María al final del curso se había bloqueado un poco, porque quería «hacerlo mejor» en menos tiempo, las prisas no le jugaron una buena pasada. Victoria tuvo sus momentos complicados llevados por la prudencia, ya que le costó varias horas decidir subir los pies a los pedales, pero al terminar el curso estaba más contenta que María con el resultado, ya que había ido mejorando poco a poco.

Cuando las personas aprenden a montar en bici se puede ver la personalidad de cada una, si es tranquila, si es impaciente o si es una persona miedosa. Esto afecta a cómo nos enfrentamos a aprender a montar. Sin embargo, cada mujer aprende a su manera. Todas aprenden, que es lo importante. Algunas en 30 minutos están pedaleando y el bloqueo les viene cuando quieren hacerlo mejor, y hay otras que hasta las seis

horas de estar encima de la bici no suben los pies a los pedales. Todas las formas están bien, cada una tiene su personalidad y su forma de aprender, así que sólo hay que disfrutar de la nuestra e intentarlo.

Victoria me contó: «Quise aprender animada por María, que tampoco sabía y pensando en superar un miedo más. En este mismo año me he sacado el carné de conducir. Espero, a medio plazo, que la bici sea un elemento de ocio y un medio de transporte hacia mi trabajo».

Victoria se compró una bici lila, italiana, preciosa, con un cuadro pequeño y con una rueda de 20 pulgadas. Con toda la intención de continuar pedaleando y con su perseverancia no me quedaba duda alguna de que así sería. Justo al terminar el curso me enteré de que se había quedado embarazada y por las inseguridades y miedos a caídas y sobre esfuerzos, había decidido aparcar la bici en pleno proceso de integrarla en su vida. Así que hay que tener en cuenta que los ciclos de las mujeres también marcan a la hora de reducir la movilidad y crean situaciones más complejas, o al menos diferentes a los hombres. De hecho, Victoria antes de quedarse embarazada estaba haciendo varios trayectos diarios en bicicleta, pero una vez que se enteró del embarazo dejó de cogerla y volvió a utilizar sus medios de transporte habituales: a pie y en transporte público. Le gustaba el carril bici, pero se quejaba de que la gente que montaba en bici mejor que ella iba muy rápido. Así que también hay que tener en cuenta que hay elementos que nos ponen las cosas más difíciles. Por lo que en ocasiones hay que perseverar a largo plazo y hacer las paradas en el camino que nos parezcan necesarias.



No te bloquees... ¡MALOS PENSAMIENTOS FUERA!

Intenta imaginarte montando en bici. ¡Hay que visualizarlo! No estés todo el tiempo pensando «yo no lo voy a conseguir», porque a veces nos empeñamos en hacer realidad nuestros pensamientos negativos y no paramos hasta que lo conseguimos. Muchas personas han venido a mis clases repitiendo constantemente «a mí no me va a salir» y en cuanto se despistaban y se ponían a pensar en otra cosa, se po-

nían a pedalear. Cuando caían otra vez en los pensamientos negativos volvían a lo mismo, a estar paradas sin ni siquiera subir los pies a los pedales. Así que, mejor que pienses que vas a aprender a montar en bici, porque es la realidad, es fácil, todo el mundo puede, tú no eres diferente a los demás y porque con una pequeñísima inversión en horas (yo diría un mínimo de seis) y siguiendo el método que te voy a explicar estoy segura que pedalearás.

Prácticamente todas las personas que han hecho el curso han aprendido y sólo me he encontrado algunos casos de personas con fobia a caerse que no han aprendidos, siempre por motivos psicológicos y no físicos. Porque les daba miedo, así que mientras lo intentes, ya puedes contar con la seguridad de que lo vas a conseguir.

Fernanda tendría más de 60 años, porque su hija que ya era mayor había decidido regalarte un Bono para que diera clases de montar en en bici conmigo. Primero vino a la tienda, y me preguntó los horarios que tenía, todos los de ese mes le venían mal y al siguiente también le venían mal. No podía utilizar el bono. Así que le pregunté:

—¿Pero tú quieres aprender a montar en bici? ¿O has venido porque tu hija te ha regalado el curso de montar? porque si no estás muy convencida y no quieres aprender no va a funcionar y te puedo devolver el dinero».

—Bueno, mi hija me lo ha regalado, pero la verdad que yo sí que quiero aprender—, respondió.

—Vale, entonces vamos a poner una fecha y un horario que te venga bien.

Así lo hicimos, planifiqué un curso solo para ella, el día que dijo que podía venir. Me adapté porque a pesar de que era una mujer jubilada tenía muchos compromisos. Pasaron varios meses y finalmente, no le quedó más remedio que hacer el curso. Así que comenzamos, le quité los pedales a la bicicleta y nos fuimos a una explanada cercana, con una leve inclinación, para que la ayudara con el impulso. Le expliqué los elementos básicos: mirar al horizonte, no mirar a los pedales ni a la bicicleta, concentrarse, mirar a un punto fijo, —ya que el equilibrio está en la vista y mirar a un punto fijo ayuda mucho a ir rectas con la bici— a colocarse recta de forma natural, sin dejar caer el peso del cuerpo a

los lados, la importancia del impulso y los frenos... Fernanda no tuvo más remedio que comenzar a ejercitar el equilibrio y hacer el primer ejercicio. Coger carrerilla encima de la bici sin pedales y levantar los pies. Lo hizo una o dos veces e iba bien. Entonces se bajó.

—A mí no me va a salir. Ya tengo 60 años. Estas son las cosas de mi hija. No se cómo le he hecho caso. Soy una blanda, con su padre también lo ha intentado pero no está aquí haciendo el idiota. Esto es una pérdida de tiempo. Me voy.

—Si te quedas aprendes y si te vas no. Tu hija lo ha hecho con la mejor de las intenciones. — le dije.

—Yo no me puedo arriesgar, a mi edad, a una caída.

Se fue. ¿Cuál fue el impedimento? ¿La edad? ¿o el bloqueo mental previo de creer que no iba a aprender?



El miedo a la caída

La mayoría de mis alumnas ya se han caído de la bici, en su cabeza. En su imaginario mental antes de empezar la primera clase ya han visualizado como tienen un accidente y terminan en el suelo. Lo primero que hay que saber es que es muy difícil caerse. Hay que desprenderse de esa imagen mental de peligro, de hecho, lo más fácil es no caerse. Más peligroso puede ser un mal tropezón andando que una caída con la bici cuando estamos aprendiendo. Y normalmente cuando vamos andando no vamos pensando que nos vamos a tropezar ¿no?

Para empezar, la primera vez que salgas con tu bici es prácticamente imposible terminar en el suelo, porque vas a ir tocando el suelo con los pies todo el tiempo (como hemos explicado antes al comenzar a familiarizarnos con la bici, lo mejor es quitar los pedales). Nunca he tenido un susto al comienzo de las clases. Alguna caída tonta puede ocurrir, pero tampoco tiene más importancia que un tropezón cualquiera. Nor-

malmente, cuando comenzamos a pedalear vamos, muy, muy despacio, no hay prácticamente velocidad, así que caerse en el sitio y sin velocidad, no registra peligro alguno. Hay que desmitificar los golpes y las caídas, porque aunque no suelen suceder, si nos sucede, lo lógico es que nos volvamos a levantar y no tengamos ninguna complicación.



Embarazo, maternidad y bicicletas

Varias de mis alumnas, una vez embarazadas, me llamaron para pedirme consejo sobre si podían seguir montando en bici en su estado. Yo les contesté que sólo ellas podían responder a esa pregunta. Solo tú puedes enfrentarte a tus miedos y sabes cual es el nivel de prudencia o valentía que quieres asumir. Si pienso en la accidentalidad, y los problemas graves que acarrear los vehículos a motor, estadísticamente lo más peligroso es que te subas en un coche. Tienes muchas más posibilidades de llevarte un golpe (embarazada o no) en un coche que en una bici, a la vista están las estadísticas. Sin embargo, para muchas personas la percepción de riesgo cuando van en bici es elevada, por lo tanto, si no te sientes segura y te puede causar estrés, esto no es bienvenido en el embarazo.

El embarazo es un momento psicológico muy especial para las mujeres, hay muchos cambios, miedos y muchas cosas nos generan un estrés que no es necesario asumir. Es algo biológico, cuando estás embarazada ya estás protegiendo y cuidando a tu cría, y en muchos casos tomas precauciones que habitualmente no tomabas. Yo utilizo la bicicleta como transporte diario. Me he quedado embarazada dos veces. La primera vez perdí el embarazo de forma natural y como dijo el ginecólogo «por mi experiencia te puedo decir que cuando pasa esto, el bebé no viene bien y es mejor así». Esta frase durante meses me sirvió de poco, porque después de perder el bebé me quedé cargada de culpa y con la mosca detrás de la oreja de si había hecho algo mal o no debía haber montado en bici. En esta primera vez leí blogs de mujeres que hacían cicloturismo, habían viajado por medio continente, se habían quedado embarazadas por el camino, en cada país se habían hecho una ecografía o una revisión y tenían bebés sanos que habían

nacido sin ningún problema. Me cansé de leer opiniones de todo tipo, testimonios de mujeres que decían que eran ciclistas y que durante el embarazo habían parado de entrenar las horas habituales siguiendo recomendaciones médicas. Otras que decían que la bicicleta ayuda al embarazo y habían aumentado su ritmo de uso, ya que es uno de los ejercicios más recomendados. Hay blogs de mujeres que cuentan con valentía sus viajes en bici con sus hijos pequeños y sus embarazos como toda una hazaña, cuando creo que debería considerarse normal que cada uno viva, viaje y se transporte como quiera. En mi caso, sin mucha seguridad médica de qué era lo correcto, pregunté a mi médico de cabecera. Un hombre de unos casi 60 años, al cual tengo aprecio y me dijo: «las mujeres embarazadas han ido hasta en burro toda la vida y no he visto que pasara nada. Una mujer embarazada no es una mujer enferma y puede hacer su vida normal, estar embarazada ya es símbolo de salud». Tras este comentario de rigor científico total, fui y pregunté a la matrona del mismo centro de la seguridad social y me dijo: «ni en bici, ni en moto, ni en nada. Tú tranquilita, que te puedes caer y no queremos que tengas una caída mientras estás embarazada». Así que, la polémica estaba servida y el rigor científico o al menos una opinión consensuada en el tema era algo bastante relativo.

Normalmente, cuando estás embarazada, salvo excepciones, te dicen que continúes haciendo tu vida habitual. A las mujeres deportistas sus entrenadoras no les quitan su ejercicio, sino que lo van regulando y quizá en algunos casos bajan la intensidad. Yo hice vida normal en mi segundo embarazo, utilicé la bicicleta en algunos trayectos, aunque también andaba más de una hora al día porque me gusta caminar. En mi segundo embarazo, cuando ya estaba avanzado y montaba en bici no me sentía cómoda, tenía mucha tripa, y además me comenzó a generar estrés. Tenía la carga de haber perdido el embarazo anterior y hacer mi vida 'habitual' me era muy complicado, todo me suponía un sobre esfuerzo y ni si quiera cogí un tren para ver a mi familia en Madrid. Todos los comentarios de las mujeres de mi familia, mi hermana y mi madre, eran: «mejor quédate en casa. No hace falta que vengas, así no te tienes que mover».

Cuando eres una mujer embarazada sientes una gran responsabilidad que solo tú puedes gestionar. Por un lado, no cometer ninguna imprudencia, pero por otro lado no puedes dejarte llevar por las presiones sociales, y los miedos generalizados (muchas veces son miedos

transmitidos desde el cariño que vienen envueltos en amor familiar) que al final te causan parálisis a la hora de moverte.

Sin embargo, de la historia que acabo de contar sobre las alumnas que se quedan embarazadas, lo que quiero destacar es que los ciclos de vida de las mujeres son más complejos que los de los hombres, y a la vista está el ejemplo del uso de la bicicleta. No sólo es más alto el número de mujeres que no saben montar en bici, sino que se encuentran con situaciones más complejas a la hora de integrar la bici en sus vidas. Por ello, creo que tenemos que estar pendientes de nuestros ciclos vitales, para que ello no nos suponga límites o perder oportunidades. Una mujer tiene todo el derecho a sentir inseguridad cuando va en bicicleta estando embarazada, a agudizar sus miedos, y a decidir no montar en bici durante un embarazo. Sin embargo, después creo que hay que volverse a enfrentar a las inseguridades personales. Digamos que muchas veces podemos estar obligadas a dejar de hacer algo, pero una vez que pase ese periodo, si es lo que queremos hay que hacer el esfuerzo de retomarlo. Eso es lo importante, no dejar la bici y si se presentan situaciones que no son favorables, se puede parar sabiendo que ya llegarán mejores momentos.

TUS MOTIVOS

Hazte una lista de motivos por los que vas a aprender a montar en bici. Cada cual que elija los suyos, para mí las razones son claras: las personas mejoran su movilidad y su salud yendo en bici, mejoran la ciudad, hacen que su vida sea más digna de ser vivida. Algunas quieren aprender solo por ocio, por combatir el sobrepeso, o por temas de deporte y salud. Salir en la bici es más económico que ir al gimnasio. La bici es salud: puedes mejorar tu capacidad pulmonar, bajar las pulsaciones y fortalecer el sistema cardíaco, reducir el riesgo de infarto, mejorar tu resistencia física y la coordinación motriz. Es un deporte muy fácil de realizar con bajo impacto y que tiene muchos buenos efectos tanto en nosotras como en el entorno.

En mi caso, la principal causa por la que comencé a trasladarme en bici a diario fue porque era la forma más sencilla, segura y rápida de moverme. Era el medio de transporte eficaz para mis trayectos sin lugar a dudas. Me soluciona mis trayectos de una forma más rápida, barata y más sencilla

Mis motivos

Quiero aprender a montar en bici porque...

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

que si fuera en transporte público o en un vehículo a motor. Estos fueron factores determinantes, aunque después han venido muchos más. En el plano emocional, me siento muy feliz yendo en bici, tengo la sensación de aportar una gota de agua al incendio de contaminación con el que vivimos en la ciudad y me siento más libre. Poder ir a trabajar en bicicleta a diario no tiene precio y me siento afortunada de poder hacerlo.

ENFÓCATE EN TU OBJETIVO



La planificación

¡No te olvides de hacer un calendario de acciones!

Muchas cosas son improvisadas, pero otras necesitan una planificación y una estrategia. Así que, aconsejo a quien quiere aprender a montar en bicicleta, hacer un calendario con los ratos libres que le quieres dedicar a tu «curso personal de aprender a montar en bicicleta». Así que para aprender a montar en bici, lo mejor es que mires tu agenda y veas el tiempo que le vas a dedicar en las próximas semanas y dónde vas a aprender a montar en bici. En qué parque cercano, o en qué espacio sin tráfico que no te complique la vida mucho el llegar, y si puede, quién va a ser la persona que te va a hacer compañía. Una amiga o amigo que tenga paciencia, que le guste la bici y que simplemente quiera acompañarte con su bici puede ser una buena opción. Un ciclista profesional mejor no, porque va a querer unos resultados imposibles.

Muchas de mis alumnas han intentado aprender con su pareja y lo único que han conseguido es terminar discutiendo. «Estuve con mi novio, pero lo único que hacía era ponerme nerviosa»; «Fui con mi padre y me trataba como una niña pequeña cogiéndome de la espalda y empujándome». Así que te recomiendo elegir bien a la persona que va a ser tu acompañante en este proceso de aprendizaje. Si puede ser, es mejor que sea una actividad entre mujeres ya que muchas cosas nos vienen enseñadas por hombres, la compañía de una amiga

puede ser magnífica (aunque no elimino la de un amigo). Mi experiencia es que en los cursos que hago donde todas las alumnas son mujeres se suele generar un buen clima de confianza y me gusta que haya espacios para las mujeres, que no es fácil encontrarlos.

Así que cuanto más trabajes tu plan de acción, localices un sitio bonito, tranquilo, y estés bien acompañada, tengas una bici acorde a la situación y pongas lo que quieres conseguir en cada una de las sesiones que hagas, lograrás un buen plan de acción. Quizá en la primera sesión que hagas con tu bici tan sólo puedas dedicarte a estar sentada en la bici, frenar y ejercitar el equilibrio, y planificar que en tu cuarta sesión puedas coger tu bici y atravesar media ciudad hasta llegar a un parque al que tenías ganas de llegar como objetivo final.

Además, no puedes olvidar incluir en tu plan la regularidad con la que vas a coger tu bici, que pasos vas a dar y en cuanto tiempo lo quieres conseguir.



La meta grande y las metas pequeñas

En cada una de las sesiones con tu bicicleta puedes exigirte una meta, al principio pequeña como por ejemplo no dejar de practicar con la bici antes de una hora y media, y una vez que lleves varias sesiones, antes de terminar el último día debes plantearte conseguir una meta final u objetivo. Una vez conseguido ese objetivo puedes considerar que has superado con éxito tu curso particular de aprender a montar en bici creado por ti misma.

En la primera sesión que hago con mis alumnas les digo que lo único importante es que aprendan a frenar y a ir rectas (esto sin pedalear) simplemente encima de la bici. Ellas van andando y van montadas encima de la bici y poco a poco van frenando. La meta es conseguir ir recto, ir cogiendo velocidad, evolucionar y sobre todo concienciarlos de la importancia del freno. Saber frenar es controlar la bici, y por lo tanto da la seguridad necesaria. Sin embargo, a mis alumnas

siempre les cuento que tienen que esforzarse mucho en cada clase, porque sin excepción cuando llevan varias sesiones nos iremos todas (pedaleemos como pedaleemos) hasta un parque que está a unos 15 minutos en bici de la explanada donde damos las clases. Poner un objetivo a corto plazo, puede presionar un poco, pero también hace que las alumnas aprovechen más el tiempo, a la vez que voy acompañando de forma tranquila y sin prisa. Para llegar a ese parque hay que coger el carril bici, cruzar el río Guadalquivir y pasar por un puente. Con lo cual, las alumnas se pasan todo el curso con el objetivo final de llegar hasta el Parque del Alamillo y pensando «Madre mía, que el jueves que viene tengo que llegar hasta el Alamillo». Y esto ayuda a que se muevan más y se esfuercen más en cada una de las clases. ¡Así que ponte tu objetivo y cúmplelo!



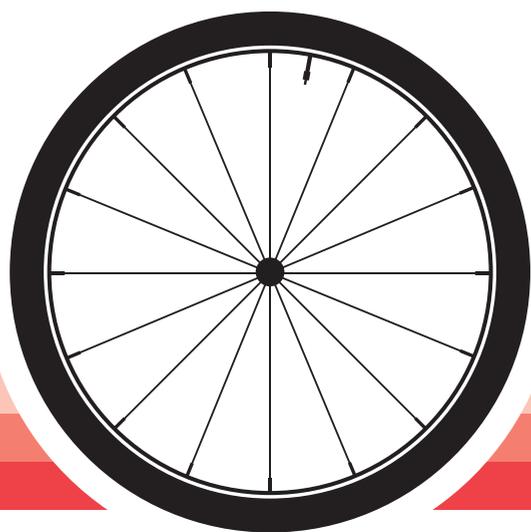
Los regalos por el trabajo bien hecho.

¡CELEBRA TUS LOGROS!

Piensa en los premios que te vas a dar una vez que lo hayas conseguido. Piensa en que te vas a comprar la bici más bonita que existe, o en que cómo ya tienes bici la vas a equipar a tu gusto, o que vas a salir a hacer una ruta cercana en una vía verde. Cuando lo consigas debes darte un capricho, el que a ti te apetezca. Celebrar los logros es tan importante como conseguirlos, así que no dejes pasar la oportunidad. Aunque el verdadero regalo, si comienzas a ir en bici, va a ser la mejora notable en tu estado de forma física y mental, por el impacto favorable en la salud de las personas que conlleva ir en bici y la autoconfianza que ganas al lograrlo. Hay otros premios en los que puedes pensar: en tu mejora estética. Puedes regalarte lo que te haga falta si consideras que has hecho un buen trabajo al finalizar «tu propio curso personal de aprender a montar en bici».



Segunda parte



El método





El método de aprendizaje

En los cursos que imparto para aprender a montar en bici siempre sigo el mismo método. Tú puedes aplicar este método siguiendo los horarios que a ti te vengan bien.

Los cursos están estructurados en varias sesiones de entre hora y media y dos horas. Normalmente, tres sesiones de dos horas o un total de seis horas, es tiempo suficiente para comenzar a pedalear y a coger confianza. Las reparto en diferentes días, dos horas al día como máximo y de esas dos horas de dedicación, normalmente se aprovecha una hora y media. Lo interesante a la hora de repartir las horas que vas a hacer en tu curso personal de aprender a montar en bici es no dejar ni mucho ni poco tiempo entre medias de las sesiones. Puedes dejar un par de días entre sesión y sesión, pero no más de una semana. Por ejemplo:

► Lunes y miércoles de la primera semana: 1 hora y media cada día.

► Lunes y miércoles de la segunda semana: 1 hora y media cada día.

Cuando veo que las alumnas llevan un aprendizaje lento porque hay gente que simplemente necesita más tiempo para soltarse con la bicicleta doy una o dos clases extra. Lo suyo es pedalear con cierta confianza con una inversión de 6 a 9 horas. Sí, has oído bien. ¡Solo seis horas!

Progresión

Lo mejor es que hagas pequeñas progresiones teniendo tus avances en cada sesión, intentando conseguir pequeños objetivos. En la segunda sesión cuando ya has puesto los pedales y estás en posición de salida intentando dar la primera pedalada de tu vida, la progresión puede ser:

► **1 objetivo:** subir el pie izquierdo y tocar el pedal.

Una vez que logres tener los dos pies en el aire en los pedales y en movimiento tus objetivos puede ser:

► **2 objetivo:** hacer un pedalada completa y frenar.

► **3 objetivo:** llegar a tres pedaladas y frenar.

► **4 objetivo:** hacer cuatro pedaladas, ir recta y frenar.

► **5 objetivo:** pedalear todo lo que aguantes yendo recta y frenar.

De forma progresiva vas haciendo estos ejercicios y poco a poco irás aguantando un poco más encima de la bici pedaleando, ejercitando el equilibrio y desarrollando muchas otras cosas intangibles.

La compañía

La idea es que cojamos la bici solas y aprendamos con nuestra fuerza de voluntad y nuestra práctica. Que decidamos ir a un lugar adecuado con nuestra bici a practicar hasta que nos salga la pedalada. Sin embargo, ir acompañada de una persona querida y con mucha paciencia. Hay que señalar que las personas con paciencia para ayudarnos en este aprendizaje, desgraciadamente, no suelen ser las parejas (que muchas nos conocen demasiado bien, tienen demasiada confianza y se ponen nerviosas) sino más bien alguna amiga cercana o familiar. Lo ideal es que además esta persona sea amante de la bici. Le tiene que gustar la idea de acompañarte en tu aprendizaje. De esta forma, ella también irá con su bicicleta y nos ofrecerá ánimos, seguridad y compañía. Lo suyo es que nos anime con buenas palabras cuando

vamos mejorando y nos corrija de forma instructiva si ve algún error de forma repetida como puede ser mirar la bici en vez de mirar hacia delante, querer pedalear en el sitio con la bici parada sin que le demos importancia al impulso, o simplemente, no subir los pies a los pedales.

Los descansos

Saber descansar es un arte y no todos sabemos disfrutar de este placer absolutamente necesario. Vivimos en un sistema productivista donde se valora en exceso la producción y este valor se ha metido en nuestros cerebros, en los poros de nuestra piel y hasta en nuestras casas. Lo que significa que valoramos el producir no sólo en nuestros trabajos sino en nuestras casas. La idea de descansar ni siquiera es atractiva por sí misma, descansamos porque es una necesidad a la hora de producir, no para disfrutar del descanso. Si no estamos descansados no vamos a poder rendir y dar todo lo que podemos al día siguiente. Esto significa que cuando una para, cuando descansas, cuando no tienes un día verdaderamente productivo puedes comenzar a atormentarte (nada grave, tormentas mentales cotidianas) y a sentirte mal porque no has hecho «todo lo que podrías» durante el día, ya que tenías pensado hacer muchísimas más cosas. Una de las cosas que aprendí al quedarme embarazada fue la necesidad de parar. Mi cuerpo me pedía bajar el nivel de actividad, sin descanso no hay gestación, sin dedicación no hay creación y esa dedicación resultó ser el descanso.

Mi recomendación es hacer sesiones de una hora y media. ¿Por qué tan largas? Pues porque se necesitan descansos, empezar y terminar con tranquilidad. Así que apunta una hora y media en tu agenda cada vez que vayas a coger la bici para aprender. Yo suelo empezar con calma, doy tiempo para que las alumnas se sitúen en sus bicis, comentamos qué tal nos sentimos, la postura, el ánimo... y unos 10 minutos después es cuando empiezan a pedalear. Normalmente, a la media hora o 40 minutos de la sesión hago una pausa de diez minutos. Paramos, nos bajamos de las bicis, cogemos aire, estiramos el cuerpo, destensamos brazos y espalda y bebemos un poco agua. Es clave descansar para aliviar tensiones y volver a empezar para aprovechar la segunda parte de la sesión.

Así que mi consejo es que cuando comiences a programarte tus sesiones, de dónde vas a sacar el tiempo y cuanto tiempo productivo le vas a dedicar a la bici, en tu programación también incluyas los descansos. Descansa y duerme bien la noche anterior a tu sesión con tu bici, descansa durante tu sesión con tu bici y después de tu sesión con tu bici.

La alimentación importa

Después de tantos consejos pensarás que más que aprender a montar en bici vas a subir los Alpes, pero no, no es tanto gasto calórico como para tener que modificar nuestra alimentación. El ejercicio que vamos a hacer es de bajo impacto pero mi consejo es no ir con hambre cuando vas a montar la bici (ni recién comida). Intentar merendar antes y llegar con la energía suficiente para estar más de una hora moviendo nuestro cuerpo. Si vas a montar sin haber comido, porque ha sido un mal día y no has tenido tiempo, sin duda no vas a rendir lo mismo, y si ves que no evolucionas corres el riesgo de pensar: «la bici no es para mí», así que ten en cuenta que la alimentación influye en el estado de ánimo. Y para aprender a montar en bici en la edad adulta, necesitamos mucho ánimo, así que come bien un tiempo prudencial antes de la sesión.

Para que puedas organizarte te pongo un ejemplo de la estructura de los cursos que realizo:

PRIMERA SESIÓN: TRABAJANDO EL EQUILIBRO. SIN PEDALES.

Duración mínima: 1 hora y media.

Contamos con que la mayoría de las personas no han pedaleado nunca y no tienen ninguna confianza con la bici, antes de montarse por primera vez ya están pensando que se van a caer. Estos pensamientos son típicos, pero son sólo pensamientos, no realidades.

Es esta sesión es recomendable bajar el sillín a la bici y quitar los pedales. Si tú sola no sabes quitar los pedales, no te preocupes, sólo



necesitas una llave fija del 15 y desenroscar de forma normal. La rosca del pedal derecho va a la derecha y la rosca del izquierdo va a la izquierda. Y si te da respeto, en Youtube hay millones de vídeos para hacerlo bien. Es muy sencillo. Es mejor que quites los pedales porque sino te puedes dar con ellos en los gemelos y en las espinillas todo el tiempo y es muy molesto.

¿Has visto como van los niños pequeños con sus bicis sin pedales? Ahora los niños y niñas de 2 y 3 años tienen unas bicicletas que no tienen pedales, que más que bicis son andadores. Se impulsan y van andando con la bici entre las piernas. Seguro que has visto alguna vez a un niño o niña pequeña yendo a una buena velocidad como corriendo y subiendo las piernas. En ese momento están consiguiendo el mismo efecto de equilibrio que se consigue pedaleando, de esta forma ya desde muy pequeños están ejercitando el equilibrio. Así que la primera clase consiste en tener este primer contacto con la bici.

Le quitamos los pedales y la utilizamos de andador. Vamos andando tocando el suelo con los pies todo el rato. Pero tampoco hay que quedarse simplemente en andar con la bici entre las piernas. Hay que intentar coger carrerilla y levantar las piernas. Poco a poco tenemos que intentar conseguir mantener más tiempo las piernas levantadas. Esta dinámica se tiene que repetir durante hora y media.

Además, en la primera clase hay varias pautas que debemos seguir y que no se nos pueden olvidar:

1. Mirar al frente, mirar al horizonte.

Nada de mirar a tu bicicleta, a tu manillar o a tus pies. No hay nada que ver ahí abajo. Si has conducido algún vehículo (sea el que sea) sabes que es muy importante no distraerse mirando el volante, así que recuerda que la bicicleta es un vehículo y que no sólo estamos aprendiendo a montar en bici sino que estamos aprendiendo a circular. Donde vaya tu vista también irá tu bici.

2. Mira a un punto fijo.

Recuerda que nuestro equilibrio se encuentra en el oído y en la vista y que por lo tanto fijar la vista es una gran ayuda a la hora de conservar el equilibrio del cuerpo. Si miras a un punto fijo tienes muchas posibilidades de mantenerte en equilibrio. Intenta mirar lejos y cuanto menos cambies de punto fijo de visión, mejor.

3. Colócate recta y colócate cómoda.

La postura en la bicicleta es fundamental. Nos colocamos bien posicionadas e intentamos no hacer rectificaciones o variaciones de postura, porque esos movimientos pueden desestabilizar la bici. No hay que andar moviéndose encima de la bicicleta. Es la bici la que se tiene que mover, no tu cuerpo. ¿Te has fijado cual es la postura de los ciclistas profesionales? Muchas veces si les miras parece que están como estáticos encima de la bici, ordenándole a la bicicleta los sutiles movimientos que tienen en la mente. Pues bien, hay que intentar estar lo más estable posible y eso implica mover el cuerpo solo cuando sea necesario.

4. El freno es nuestro amigo y debe estar presente.

Con frecuencia cuando nos subimos a una bici por primera vez, no sabemos ni dónde está el freno ni cómo funciona. Los frenos están agarrados al lado de los puños del manillar con las manetas, sólo tienes que apretar las manetas cada vez que quieras frenar, es un mecanismo sencillo. Los frenos van conectados por unos cables hasta las zapatas que son las encargadas de hacer presión y frenar la rueda cuando tú lo ordenes.

A las personas que no utilizan el freno desde el principio les cuesta más tiempo aprender, así que en tu primera sesión debes poner especial atención al freno. Cada vez que cojas carrerilla y levantes las piernas y vayas recta debes frenar para ir siendo consciente de que eres tú quién ordena los actos a la bicicleta y no es ella la que manda. Si cuando frenamos con las dos manos a la vez nos da la impresión de que frena muy en seco y nos da miedo que nos expulse hacia



delante (esto es complicado que suceda porque tendrías que ir a una velocidad a la que es prácticamente imposible que vayas en tu primera clase) puedes optar por frenar solo con tu mano derecha, así la frenada será más suave.

Frenar no debe dar miedo, sino que tiene que tener el efecto contrario. El freno es seguridad y está para usarlo todo lo necesario. El freno es el corazón de la seguridad y en el momento que una persona se acostumbra a utilizarlo, el miedo o la inseguridad desaparecen, sin que tengas que pensarlo como al principio.

5. Todo comienza con un impulso.

Para movernos en bici no nos podemos quedar encima y ya. Necesitamos andar con cierto impulso y darle esa energía inicial para que la bicicleta arranque. ¡Creéme! Lo más importante es el impulso. Sin impulso no se puede pedalear. Si te impulsas y le das a la bici la energía inicial necesaria y estás bien colocada y mirando el frente; sin lugar a dudas tu bici y tú vais a salir rectas y vas a empezar a pedalear. Y no te preocupes, porque como sabes frenar, si se embala el asunto y te da miedo siempre puedes frenar.

SEGUNDA SESIÓN: COMENZAR A PEDALEAR

Duración mínima: 1 hora y media.

En la segunda sesión descubrimos el mecanismo de la pedalada.

Una vez que ya hemos superado una hora y media andando con nuestra bicicleta entre las piernas (sin pedales), hayamos ejercitado el freno, cogido carrerilla con la bici unas cuantas veces y levantado los pies otras tantas...llega nuestro segundo encuentro con la bicicleta y la hora de poner los pedales de nuevo para hacer el ejercicio de la primera pedalada.

No hace falta centrarnos en salir pedaleando al minuto, lo que hace falta es interiorizar cuál es el mecanismo de pedalear y hacerlo. Ha-

cerlo una y otra vez, de forma continuada, solo parando lo necesario para reponernos, durante una hora y media. ¡Y sin decaer!

Lo primero y más importante para comenzar a pedalear es:

1. La posición de salida.

Cuando vamos a salir con nuestra bici por primera vez nos colocamos de forma que tenemos el cuerpo recto pero la pierna derecha semi-flexionada. El pie derecho está colocado encima del pedal derecho y el izquierdo está apoyado en el suelo. Es muy importante que utilicemos tanto la pierna derecha como la pierna izquierda para impulsarnos y que la bici salga recta. La posición de salida seguiría un orden.

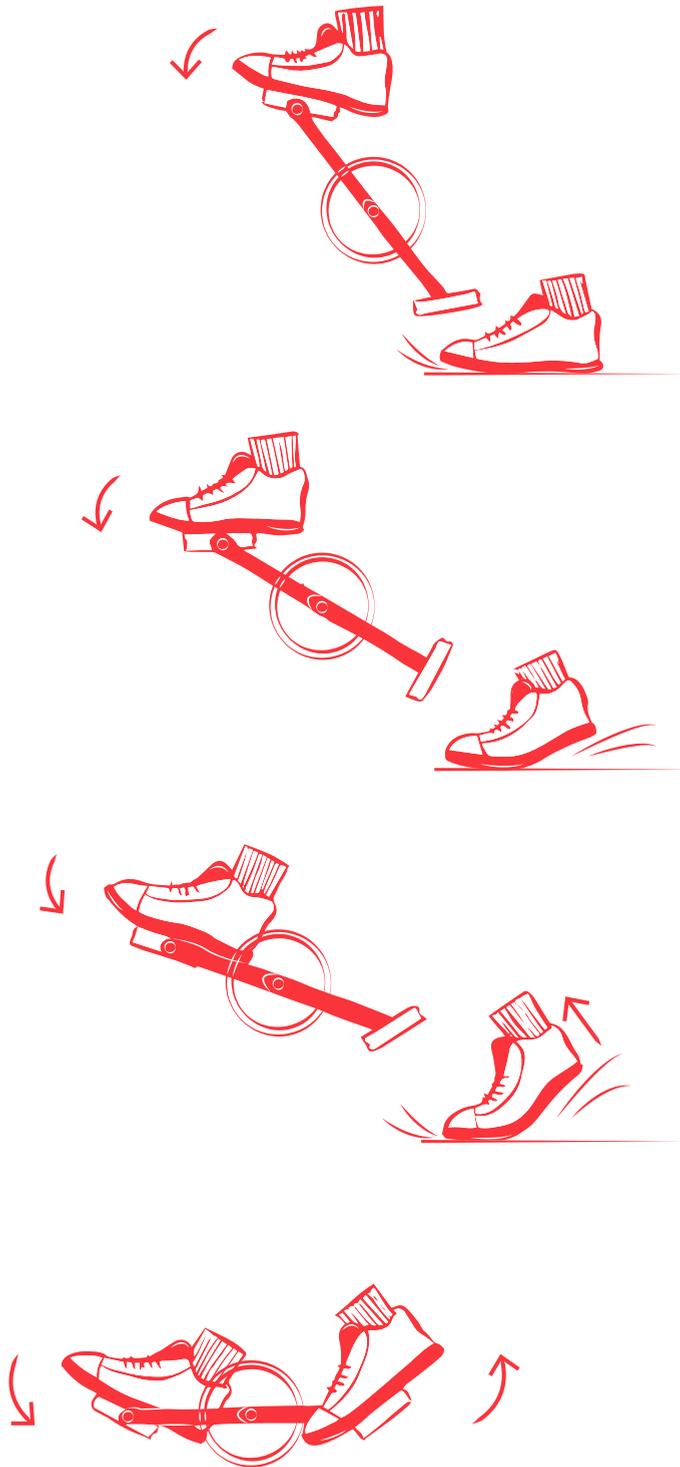
Primero nos impulsamos presionando el pedal derecho mientras comienza la pedalada, el movimiento natural nos va a llevar a que el segundo pedal, el pedal izquierdo, que va subiendo y alcanza una posición más arriba, óptima para apoyar el pie. Puedes hacerlo con el izquierdo o el derecho, aunque a la mayoría de la gente se le da mejor tener apoyado en el pedal el pie derecho y hacer el primer impulso con el pie izquierdo hasta subir y tocar el segundo pedal. Mientras hacemos ese impulso con el pie derecho, con el pie apoyado en el pedal, nos impulsamos también con el pie izquierdo, pero sin levantarlo al principio del suelo. Cuando la bici ya va suficientemente deprisa es cuando hay que subir el pie izquierdo, y con los dos pies arriba intentar pedalear. Se sube el pie izquierdo al pedal cuando la bici está en movimiento.

Toma nota:

A muchas alumnas les ayuda impulsarse dos veces con el pie izquierdo. Como si dieran dos pasitos con el pie izquierdo, así la bici coge velocidad y entonces podemos subir el pie izquierdo e impulsar la bici ya con los dos pies sobre los pedales.



Cómo tomar impulso para comenzar la pedalada



Para que salgas pedaleando con tu bici, la bici debe estar en movimiento. Cuanto más parada estés y menos impulso le des a la posición de salida más te va a costar pedalear. Así que recuerda que la bici debe estar en movimiento para comenzar a pedalear.

2. Ir a una inclinación o cuesta poco pronunciada.

A muchas alumnas les cuesta dar ese primer empujón a la bici, ese primer impulso, y comienzan a pedalear y a subir los pies prácticamente estando paradas. Así no se puede avanzar porque necesitamos movimiento. La bici debe estar en movimiento si queremos pedalear, con lo cual necesitamos, sea como sea, dar ese primer impulso.

En nuestros primeros encuentros con la bicicleta es frecuente que intentemos comenzar a pedalear prácticamente sin impulso y no sintamos control sobre ella, así que muchas alumnas simplemente apoyan el pie en el pedal y no le dan fuerte; no hacen el movimiento de la pedalada. Por lo que si nos colocamos en una acera o explanada que tenga una ligera inclinación hacia abajo, la propia bici cogerá el impulso necesario de forma natural lo que nos ayudará muchísimo en los comienzos.

Un ejercicio que suelo utilizar es ir a un espacio donde haya una ligera inclinación (cuesta abajo) para que la bici prácticamente caiga sola y logre ese primer movimiento. Hablo de una ligera inclinación –que sería imperceptible para el viandante– para que no haya nada de peligro. De hecho, yo suelo enseñar a montar en bici en una explanada que nadie diría que tiene una ligera inclinación, pero la tiene, lo que pasa es que es muy sutil y progresiva. Con este ejercicio «La cuesta es nuestra amiga» muchas alumnas han conseguido comenzar a pedalear y luego han perfeccionado su pedaleo en llano.

Sin embargo, hay que destacar que cuando te impulsas con la bici por una cuestecilla, al contar con ese impulso inicial comienzas a pedalear incluso eres capaz de recorrer un buen trecho, pero tras esa la alegría inicial, cuando intentas volver, al tener esa mínima inclinación hacia arriba, de repente te das cuenta que no puedes tan fácil. Así que, para comenzar a pedalear ten muy en cuenta si donde estás ubicada es un espacio recto o con algo de pendiente. Para comenzar a peda-

lear déjate caer por una ligera cuesta o inclinación y verás como te ayuda, pero ten en cuenta que luego tendrás que subirla.

3. La mejora del equilibrio.

En nuestra segunda sesión, la mayoría de las personas a las que enseño consiguen dar sus primeras pedaladas en mayor o menor medida. Lo que quiere decir que una vez que pedaleamos a lo que tenemos que aspirar es a pedalear yendo rectas, porque para intentar mantener el equilibrio muchas veces vamos moviendo el cuerpo y la bici se va tambaleando. Es normal cuando comenzamos, la bici se va para todos lados y no va recta. Esto pone muy nerviosas a algunas personas, que después de una hora vienen y me dicen: «¿Pero por qué no voy recta?»



Toma nota

¡Intentar rectificar moviendo el manillar suele no ayudar mucho! Mover el manillar con movimientos bruscos lo único que logra es desestabilizar la bici. Así que recuerda que si has salido mal colocada y la bici se te va para un lado y no logras dar más de tres pedaladas seguidas, lo mejor es parar (que para eso has aprendido a frenar), volver a colocarte y tomarte el tiempo necesario para volver a intentar la siguiente pedalada.

No es conveniente intentar rectificar la dirección que llevamos con un movimiento brusco del manillar.

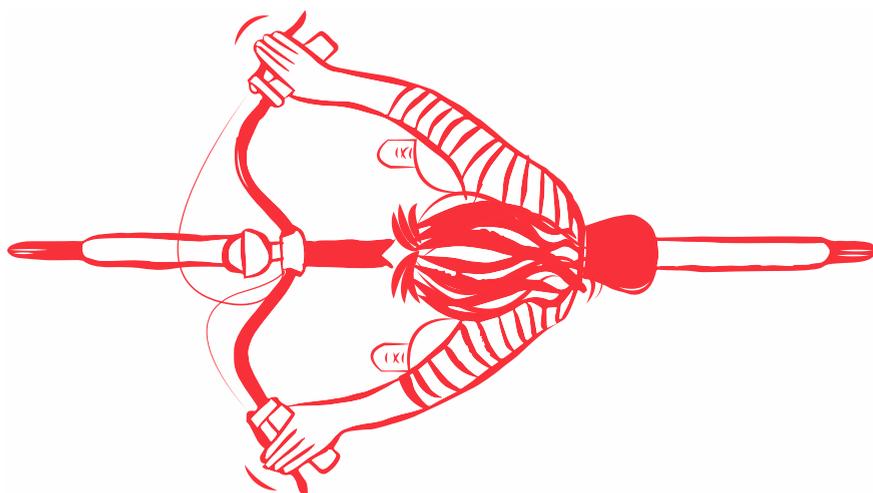
Es simplemente parte del proceso. Ya hemos aprendido muchas cosas: hemos conseguido pedalear y hemos aprendido a frenar, ahora toca mejorar la técnica y eso se hace solamente con práctica y fijándonos, nosotras mismas, en que es lo que estamos haciendo mal. Muchas veces tiene relación con dónde echamos el peso del cuerpo. Mientras nos preguntamos el porqué se nos está yendo la bici a la derecha, tenemos prácticamente medio cuerpo echado o inclinado a la derecha. Lo que está claro es que si salimos con el impulso necesario,

colocamos los pies encima de los pedales y pedaleamos con energía y nos colocamos rectas, la bici no tiene más remedio que ir recta. Si la bici se te va hacia un lado y hacia otro es porque te estás moviendo de forma inestable de un lado hacia otro. Lo cierto es que cuando vamos mal, lo mejor es parar y volver a empezar. A veces rectificar la postura en marcha solo consigue que nos desestabilicemos más.

4. La postura frente al manillar.

No debes agarrar el manillar como si fuera lo último que hubiera en el mundo. Agárralo normal bordeándolo con tu puño. Los brazos deben estar firmes, no como mantequilla, pero tampoco como rocas y mucho menos con tensión. Fíjate bien dónde estás poniendo la tensión de tu espalda cuando agarras el manillar para no hacerte una lesión o una contractura por una mala postura. Imagínate que las manos no están agarradas al manillar, sino apoyadas para descansar el peso del cuerpo.

En esta segunda sesión sólo nos tenemos que preocupar de colocarnos en la posición correcta de salida e intentar dar nuestras primeras pedaladas. Lo mejor es poder ir acompañadas de alguien que va con su bici y podemos mirar como pedalea, como pone los pies,



como hace el impulso o mantiene la postura, para reproducirlo igual. En ningún caso nos debemos dejar ayudar físicamente, esto significa que nuestro acompañante no debe coger la bici desde detrás ni debe intentar empujarnos para que cojamos más impulso. Esta ayuda no es válida. El impulso suficiente, tarde o temprano, lo tenemos que poner nosotras. Repito: «Esta ayuda no es válida». Se trata de ejercitar el equilibrio y comenzar a pedalear nosotras solas y ese trabajo es personal e intransferible. Ir con la compañía de alguien está bien porque nos da más confianza estar acompañados, pero su función es esa, simplemente acompañarte y apoyarte. El trabajo, el aprendizaje, el proceso de hacerse con la bici es sólo de la persona que está aprendiendo.

TERCERA SESIÓN: LA BICI ME ESCUCHA Y VA DÓNDE QUIERO

Duración mínima: 1 hora y media.

Después de haber invertido varias horas en las dos primeras sesiones, se puede recomendar hacer sesiones de 1 hora y media, nos posicionamos en que un buen porcentaje de las personas que han estado varias horas con sus bicis, han hecho los ejercicios sin pedales, han practicado con pedales y un elevado porcentaje ya habrán dado sus primeras pedaladas. Normalmente, las personas aprenden entre la tercera y la quinta hora de practicar con la bicicleta. Así que, ten en cuenta ese mínimo, pero no te desanimes si no es tu caso, que a veces hay personas que tardan un poco más. Cada uno tiene su proceso.

1. Pedalear con un camino decidido previamente.

En esta sesión ya pedaleamos, mucho o poco, ya hemos experimentado dar alguna pedalada. Este es un momento de mejora fundamental. Una vez que tienes controlado el mecanismo de la pedalada, ya sabes poner los pies y salir con la bici. Ahora, llega el siguiente punto del proceso: que la bici vaya donde tú quieres que vaya. Tú mandas a la bici. Tú la controlas y por tanto la bici va donde tu quieres que vaya. Al principio, cuando aprendemos a pedalear estamos tan contentos que la bici nos lleva donde sea y solo pedalear ya es un gran avance. Así que, en la segunda sesión no pongo objetivos ni caminos fijos. Sin embargo, una

vez que ya hemos estado más de una hora pedaleando sin destino hay que pasar a pedalear con un objetivo. Por ejemplo, si nos encontramos en un parque y al final de un camino hay un árbol, podemos pensar en nuestro recorrido fijo de esta forma: llego hasta el árbol y lo bordeo por la derecha, hago un giro a la izquierda y salgo a otro camino. Entonces, intentamos no salirnos de este guión. Esto que parece sencillo de explicar a la hora de ponerlo en la práctica no lo es tanto. Muchas personas comienzan a pedalear pero les cuesta hacerlo con un destino fijo y que la bicicleta comience a responder a tus pretensiones.

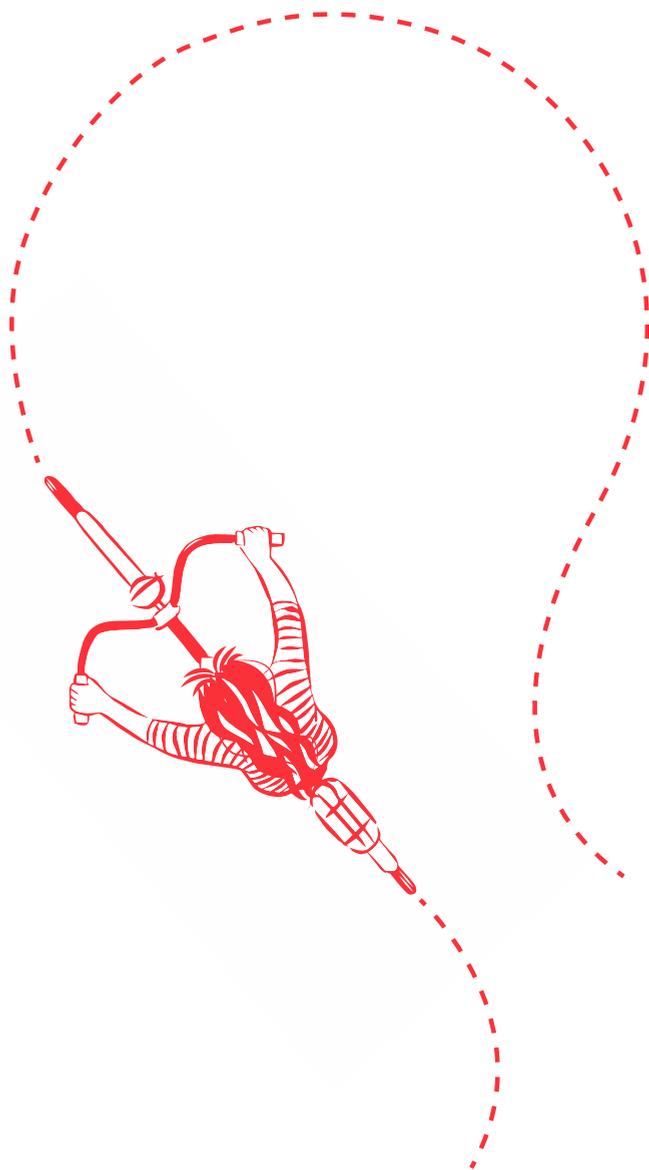
2. El freno sigue siendo muy importante.

El frenado debe estar muy presente también en esta tercera sesión. Más que nada porque logramos pedalear, pero no controlamos del todo la bici, así que hay que tener siempre en mente que si tengo un sentimiento de pérdida de control, quizá porque estoy viendo un árbol y voy más deprisa de la cuenta, tengo que recordar el freno. Durante todas las sesiones que hagas con tu bici no se trata de parecer una ciclista profesional, sino de crear seguridad sobre el hecho de montar en bici. Así que piensa que cada vez que frenas estás más cerca de tu objetivo.

3. Practicar los giros.

Cuando estamos aprendiendo a manejar la bici sin los pedales, o cuando comenzamos a pedalear estamos muy pendientes de todas las cosas básicas. Sin embargo, cuando ya hemos practicado un rato y vemos que controlamos la bici y vamos bien rectas, llega la hora de comenzar a practicar los giros. Con los giros hay varios puntos a tener en cuenta:

► *Movimientos suaves de manillar.* Siempre hay que mover el manillar de forma sutil y suave. Hay que evitar los movimientos bruscos en la bici. Cuando vamos a cambiar de dirección sólo necesitamos cambiar el ángulo del manillar. Este movimiento de ángulo en muchas ocasiones es mínimo, ya que para cambiar la dirección no hace falta hacer un ángulo del 90 grados. Si movemos mucho el manillar o hacemos ángulos muy pronunciados o de forma brusca la bici se puede desestabilizar.



► *El movimiento de manillar es continuado. Hacer una buena progresión en los giros también es fundamental. No vayas cambiando de ángulo el manillar de la bici, porque mover mucho en manillar la desestabiliza, se puede hacer de forma progresiva, como ir girando poco a poco.*

► *Abre el manillar en los giros.* Si tienes licencia de conducir sabrás que cuando vamos en moto o en coche y quieres girar, no giramos de forma brusca sino que cuando la curva es cerrada abrimos el volante para girar ligeramente hacia el lado contrario al que vamos. Es decir, abrimos a la izquierda para tomar la curva a la derecha. Con la bici también hay que intentar hacer giros abiertos. Si nunca has conducido un coche, simplemente, puedes fijarte en como se cogen las curvas cuando vas de copiloto. Verás que el volante se abre a un lado para girar después al lado contrario. Hay que intentar que queden amplios.

► *Imagina que la rueda de la bici dibuja un círculo.* Esto es algo que les digo a las personas que ya van seguras en la bicicleta pero les cuesta hacer los giros, para que al girar se imaginen el círculo completo y que los giros no solo implican ir hacia un lado o hacia otro, sino que implica un movimiento circular. Así que a partir de ahora recuerda que «girar es como dibujar círculos en el asfalto con tu rueda».

A esta sesión se le debería dedicar mínimo una hora y media para poder afianzar y practicar lo que tu cerebro ya sabe hacer y ya ha procesado. Ahora toca practicarlo para que consigas automatizarlo y comiences a pedalear recto y a hacer giros prácticamente sin pensarlo. Recuerda plantearte qué caminos vas a hacer antes de montarte en la bicicleta. El objetivo final es que consigas llegar hasta el punto que te habías planteado y girar cuando lo tenías pensado previamente.



CUARTA SESIÓN: LOGRO MI OBJETIVO Y CRUZO LA CIUDAD

Duración: 1 hora y media.

Esta sesión no se trata de ponernos tan al límite que terminemos odiando la bici. Si pensamos en salir por la ciudad con nuestra bici, sea por el carril bici o por un parque, primero debemos hacernos una ruta mental. Pensar en llegar desde el punto A hasta el punto B. Una vez realizado este trayecto, analiza tus miedos, cómo te has sentido y si debes seguir por el mismo tipo de ruta o hacer algo más sencillo.

En mis sesiones finales con las alumnas pongo el objetivo de llegar a un parque, al Parque del Alamillo, desde la Muralla de Sevilla. Esto nos lleva normalmente 20 minutos en bici. La idea es llegar a ese punto B. Cada una en su ciudad puede tomar la decisión de a qué parque acudir, a qué lugar va a ir en sus últimas sesiones para coger confianza. Relajarnos y dar un paseo por este parque, que tiene grandes avenidas sin tráfico es perfecto para afianzar nuestro aprendizaje. Seguro que en tu ciudad hay algún espacio cercano que es óptimo para montar en bici y te puedes lanzar a llegar hasta él en bici.

Este tipo de ejercicios son muy provechosos porque las personas se ven obligadas a no parar hasta llegar a ese punto B, con lo cual aprovechamos mucho la práctica con la bicicleta. Además, te permite enfrentarte a nuevos retos y a la realidad, como por ejemplo, ir por la calle con inclinación hacia arriba que nos cuesta mucho más, coger el carril bici por primera vez e incluso en mi caso, cruzar un puente por encima del río Guadalquivir. Es toda una excursión de 20 minutos en bici, en la que las alumnas viven una ruta de obstáculos, pero tiene una gran gratificación. Todas llegamos al Alamillo. Y cuando alguien que en sus 40 o 50 años de vida no ha montado jamás en bici se ve cruzando la ciudad en bici, a pesar de ser el ejercicio más duro, le pone la guinda final a la satisfacción del aprendizaje. Especialmente porque las alumnas se dan cuenta de que pueden montar en la bici y llegar hasta ese punto B, porque ya lo han hecho una vez. Así que después de esta sesión lo que recomiendo es comenzar a hacer recorridos cortos por ciudad y no dejar la bici. Hay que conseguir poco a poco hacer más kilómetros.

Para seguir practicando, tienes que ponerte un objetivo mínimo de kilómetros (por ejemplo 8 km en ciudad). Si te encuentras cómoda en la bicicleta puedes concederte la licencia de conducción de la bici (que se da una misma), pero no hay que confiarse, hay que perseverar. Seguir y practicar, porque la clave está en seguir haciendo kilómetros. Con esto ocurre como con cualquier cosa, que la práctica es fundamental. Cuando me saqué el carné de conducir circulaba a 20 por hora y tardaba unos 30 minutos en aparcar en un estacionamiento amplio, en uno estrecho ni lo intentaba. Poco a poco, fui haciendo kilómetros, y más kilómetros y me fui acoplando. ¿Qué quiero decir con todo esto? Que cuando comiences a pedalear y consideres que

ya tienes tu licencia de conducción de bici porque has logrado llegar a algunos destinos, debes recordar que cuantos más kilómetros hagas con tu bici más te vas a ir amoldando y más comfortable seguridad vas a sentir. El control de la bici llega poco a poco con el tiempo. Lo que has conseguido en estas cuatro sesiones es simplemente aprender a montar en bici, para poder practicar haciendo muchos kilómetros después.

LAS HORAS NECESARIAS A INVERTIR

El mínimo para comenzar a pedalear son 6 horas. A partir de ahí, una vez que ya sabemos pedalear, todo es perfeccionar. Y, en ese punto sería un mínimo de 15 minutos al día para coger confianza.

En caso de que nuestra vida no nos permita dedicarnos a practicar a diario una vez que hemos aprendido, lo mínimo es hacerlo una vez a la semana, durante una hora, para ir dando pasos hacia la toma de control de la bici, que llega haciendo varios kilómetros.

CUADRO RESUMEN

1ª SESIÓN: (1 hora y media) Explanada sin tráfico/parque

Sesión sin pedales dedicada a "hacernos con el manejo de la bici" teniendo los pies en el suelo.

Hacer dinámicas de coger carrerilla, levantar los pies, mantener el equilibrio y frenar.

2ª SESIÓN: (1 hora y media) Explanada sin tráfico/parque

Sesión dedicada al mecanismo de la pedalada. Se trata de poner una buena postura de salida, y comenzar a repetir el mecanismo de la pedalada hasta que nos sale.

La idea es "pedalear una o dos veces". No hace falta correr el Tour en esta sesión, ni agobiarse. Con coger el truco al impulso y hacer una pedalada o dos basta. Ya es un gran avance.

3ª SESIÓN: (1 hora y media) Explanada sin tráfico/parque

Ya hemos interiorizado como se pedalea en la bici, así que practicamos como ir rectos y los giros. Es una sesión dedicada a la práctica. ¡A pedalear! Y a decirle a la bici por donde debe ir.

4ª SESIÓN: (1 hora y media) Trayecto en ciudad

Logramos alcanzar nuestro objetivo.

Llegamos a un parque cercano o hacemos un trayecto seguro de 15 minutos que cruce la ciudad y que tenga los obstáculos típicos de la ciudad (semáforos, peatones, carril bici, un puente, etc). Salimos con nuestra bici por la ciudad y hacemos nuestro primer trayecto público.



¡MUCHAS FELICIDADES!

A partir de haber cumplido las cuatro sesiones con éxito puedes considerar que te has sacado la licencia de conducción de bicicleta.

Ahora, ya sabes, no lo dejes, porque esto no ha hecho más que empezar.

Mi plan de Acción

** Sesión 1 **

OBJETIVO:

.....

MI META:

LUGAR:

DÍA:

HORA INICIO:

HORA FIN:

ACOMPAÑANTE:

DESCANSOS:

.....

.....

CÓMO ME HE SENTIDO:

.....

.....

Mi plan de Acción

** Sesión 2 **

OBJETIVO:

.....

MI META:

LUGAR:

DÍA:

HORA INICIO:

HORA FIN:

ACOMPañANTE:

DESCANSOS:

.....

.....

CÓMO ME HE SENTIDO:

.....

.....

Mi plan de Acción

** Sesión 3 **

OBJETIVO:

.....

MI META:

LUGAR:

DÍA:

HORA INICIO:

HORA FIN:

ACOMPAÑANTE:

DESCANSOS:

.....

.....

CÓMO ME HE SENTIDO:

.....

.....

Mi plan de Acción

** Sesión 4 **

OBJETIVO:

.....

MI META:

LUGAR:

DÍA:

HORA INICIO:

HORA FIN:

ACOMPañANTE:

DESCANSOS:

.....

.....

CÓMO ME HE SENTIDO:

.....

.....

COSAS QUE PODEMOS EVITAR O FOMENTAR

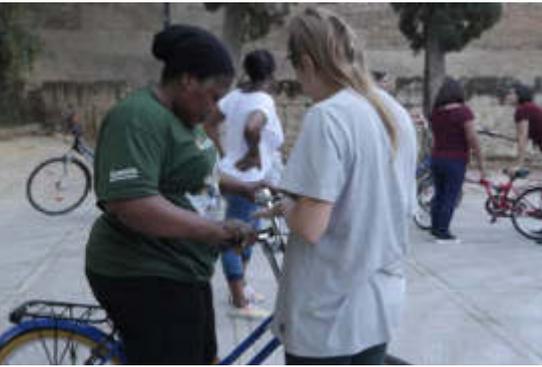
Ya hemos comentado lo que es preferible hacer, pero por si acaso vamos a hacer un listado con las cosas que es preferible evitar, al menos en las primeras sesiones.

No

- ▶ Mirar a los pedales cuando comenzamos a pedalear, aunque no lo creas ya sabes de sobra donde están y te distrae de lo que tienes en frente.
- ▶ Mirar al manillar, hay que mirar lo que tenemos en frente.
- ▶ Cambiar de punto de visión (primero miro a un lado, luego al otro).
- ▶ Distraerte con coches o peatones que se mueven.
- ▶ Mover el cuerpo con cada pedalada.
- ▶ Bloquearte, si no te sale, puedes pararte y volver a empezar. Tómate tu tiempo.
- ▶ No te agobies.

Sí

- ▶ Mira al frente, al horizonte.
- ▶ Deja el cuerpo en una postura idónea y aguántalo.
- ▶ Piensa en otras cosas mientras estás en las clases y deja a la mente actuar sola.
- ▶ Continúa el curso aunque haya momentos duros, va a haber momentos gratificantes.
- ▶ Disfruta del proceso.
- ▶ Equivocarse es parte del aprendizaje.



Historias de mujeres

Solemos pensar que todas las mujeres que no saben montar en bici son mayores o que vivieron en períodos de represión en España y que ahora ya no pasa. Este tipo de reflexión es erróneo. En mis cursos ha habido de todo: mujeres jóvenes y mayores. Mujeres con estudios superiores y cargos de responsabilidad en empresas y otras que no los tenían. Mujeres confiadas y seguras en su vida, pero con temor a las dos ruedas y otras más valientes pero que no tuvieron oportunidad de aprender. Cada una de las mujeres con las que he trabajado tiene su propia historia con la bicicleta, pero muchas se repiten. Te traigo algunas de ellas porque estoy segura que en sus experiencias y testimonios te vas a ver identificada.

Como muchas otras mujeres el primer intento de montar en bici de **CARINA** fue en su infancia. «Lo intenté con la bicicleta de mi hermano mayor y poniendo en práctica el modo habitual de enseñar: soltar al aprendiz cuando él o ella cree que está sujeto y con la seguridad de que espontáneamente va a terminar pedaleando. No niego que este método haya funcionado con la mayoría de la personas pero, conmigo no fue así.

Sentí miedo en aquella ocasión y en un segundo intento en Francia, con el mismo método y que tampoco funcionó. Aprender a montar



en bici era una deuda que tenía conmigo misma, sabía que lo estaba posponiendo pero tenía claro que debía hacerlo. Desde luego no usando la misma metodología que en las ocasiones anteriores porque no habían funcionado. Es un clásico los miles de amigos que se ofrecen a enseñarte y que están seguros que con ellos funcionará. Los beneficios que esperaba obtener son precisamente los obtenidos: satisfacción propia, un reto conseguido, confianza en mí misma y una pizca de libertad añadida cuando estás montada en la bici». El curso me ha parecido mucho más fácil de lo que hubiera pensado nunca. La verdad es que llegué al curso muy motivada y con muchas ganas de aprender. Creo que esto la profesora desde el principio lo vio claro y me motivó constantemente».



El método que se elija tiene su importancia. Los ruedines sólo nos han dificultado el camino. Es hora de dejarlos en el pasado.

«Empezamos mi hermana y yo con bicis con ruedines cuando teníamos unos seis años. ¡De esa forma no tenía problemas! Cuando teníamos unos nueve mi padre nos intentó enseñar sin ruedines, sujetando la bici por detrás. Mi hermana aprendió a pedalear; yo no. Necesitaba más práctica. Pero ella se partió el brazo al caer de la bici, mi padre se asustó y ya no nos llevó más a practicar. Yo también cogí bastante miedo. Ya de adulta, en torno a los treinta años, lo intenté otra vez con mi marido que me sujetaba por detrás. Lo intenté varias

veces, pero no lo conseguí. Hasta ahora. Supone un reto para mí. Me da vergüenza confesar que no sé montar en bici, pero a mi marido le encanta la bicicleta y es una oportunidad para acompañarle. Y siendo Sevilla una ciudad plana, invita a pasear en bici. Y con amigos y familia es divertido». **CLARA** aprendió en pocas horas en uno de mis cursos y le encantó. Sin embargo, guardaba mucho miedo.

Se enfrentó a su miedo de la infancia, montar en bici y hay que darle mérito. Lo logró pero todavía hay más muros que saltar. «Siento falta de control y miedo a caerme». Nos cuesta reconocerlo, pero al final sale, el miedo está detrás de la mayoría de los impedimentos mentales a la hora de ir en bicicleta.

Cuando **ANGIE** llegó a mis clases había terminado su doctorado, trabajaba en investigación y tenía muchísimas ganas de aprender a montar. Su relación con la bicicleta no había sido fácil. «Intenté aprender a montar sola por la primera vez a los 17 años, después algunos amigos me quisieron enseñar. Cuando era más joven mi padre llegó a casa con tres bicis para él y mis dos hermanos. Mis dos hermanas y yo le preguntamos porqué no nos trajo una bicicleta para nosotras y contestó: Las bicis no son para niñas».



Es más fácil de lo que parece.

A **Angie** aprender a montar en bici le parecía un milagro. «Aprender a montar de mayor fue estupendo, desde el primer momento me sentía segura. No podía creer que después de solo dos días podía montar mi bici a lo largo de Calle Resolana y a mediodía». En cuanto terminó el curso, se compró una bici, iba a todos los lados en bici. Sin duda, para ella montar en bici fue algo más que comenzar a mejorar su movilidad diaria, fue demostrarse, y demostrar a su padre, que las bicis sí son para las mujeres. Echó abajo todos los muros limitantes.

A **MIRANDA** intentó enseñarla su madre «Mi primera experiencia sería sobre los 7-8 años. El proceso no culminó, ya que en esos días me robaron la bici y cómo mis amigos del barrio tampoco la usaban, al

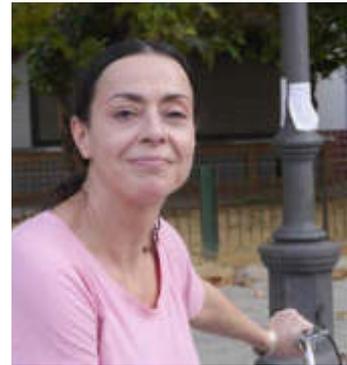
final lo fui dejando. Después, a los 15 años, lo intenté de nuevo porque seguía con ganas de aprender, aunque en mi día a día tampoco la necesitaba, porque vivía en el mismo entorno urbano y por esa época no existía el carril bici, así que, después de caerme un par de veces por un camino de tierra también lo dejé. La última vez que lo intenté fue hace un par de años en el Parque del Alamillo al que fui con unos amigos para aprender. Conseguí mantener el equilibrio unos segundos pero nada, tampoco seguí más. Nunca he aprendido por falta de constancia y necesidad. Ya de 'mayor' supongo que me podía el miedo y vergüenza». Pero lo consiguió. Miranda es un ejemplo de una mujer resiliente y perseverante, que no se deja vencer a la primera. «No quiero seguir teniendo esa limitación. La bici me parece un medio de transporte saludable, económico, rápido y no contaminante».



Cada una encuentra su motivación.

Para **VEGA**, que rondaba los 20 años cuando asistió a mi curso, su primera experiencia con una bicicleta fue un tanto traumática. «Tenía 3 años y estaba de viaje con mi familia por Francia. Una tarde fuimos a dar un paseo por el campo y a mi prima no se le ocurrió nada mejor que montarme de 'paquete'. Yo metí mi minúsculo pie por dónde primero pillé. El resultado fue sangriento. Hubo sangre, llantos y gritos. Después se me quitaron las ganas hasta que tuve unos 8 años. No había aprendido la lección y me volví a montar con mi prima, esta vez en otra posición, pero con idéntico resultado: caída. Y al cabo de otros tantos años, igual. De mutuo acuerdo decidimos que no me acercaría ni a una bici y ni a mi prima sin una distancia de seguridad».

Vega aprendió sin dificultad alguna, fue echarle un par de horas intentando pedalear y le salió. No se volvió a caer. Vega quería aprender a montar en bicicleta para ir a la Universidad todos los días. Ya tenía esa idea preconcebida, de que una vez que supiera pedalear, la bicicleta era un medio de transporte que la iba a llevar a todos lados. «Siempre he sentido mucha envidia de los ciclistas porque se les ve muy libres y autónomos. El colmo fue el año pasado en Bélgica, cuando todos mis amigos iban para arriba y para abajo en bici y yo tenía que ir



andando o en bus». Cuando aprendes más joven, como ella, es más fácil cambiar de hábitos e integrar la bici en la vida diaria. «Aprender me ha servido para subirme la autoestima, porque me veía incapaz de hacerlo». ¿Y esto no es poco, verdad?

MARGA intentó aprender con su ex pareja. «Estaba como una niña pequeña, todo el tiempo diciéndole que no me soltara. Sólo fue una tarde...

Me llevo bastante diferencia con mis hermanos, y cuando ellos aprendieron, yo era demasiado pequeña como para interesarme por eso, luego al hacerme mayor, como nadie a mi alrededor la usaba, no sentía mucha curiosidad. Además en la ciudad en la que vivía no se fomentaba el uso de la bicicleta.

Quise aprender porque sentía que era una asignatura pendiente en mi vida. Creo que es un medio de transporte genial, sano, saludable, económico, rápido... Me gustan los retos y no quiero dejar de aprender cosas. Usar la bicicleta aporta beneficios para mi salud, económicos y sociales, ya que en varias ocasiones se me ha presentado la posibilidad de hacer cosas con amigos en bici y no podía por no saber».

MARÍA DOLORES tenía alrededor de 15 años cuando intentó por primera vez montar con una bici que le compraron a un hermano menor. «Fue en el campo. Mi padre intento enseñarme sujetándome por el sillín. Todo fue según lo previsto hasta que me soltó, me metí en un bache del camino y me caí, el resultado fue la rodilla hecha polvo. También ha intentado enseñarme mi marido y no ha ido muy bien, según él es muy fácil y en 10 minutos tendrías que perder el miedo, pero me empujó rápido, frené en seco y casi salto por encima de la bici, después de eso no he vuelto a intentarlo. Hasta ahora.



Creo que nunca es tarde. Estoy intentando hacer lo que no pude hacer cuando niña y ahora que mis hijos son mayores me dejan más tiempo libre para poder hacer cosas que me gustan. Ya he aprendido a nadar, ahora me toca la bici, después ya veré. Creo que podré salir con mi familia en bici, ahora soy la única que se queda en casa cuando salen con las bicicletas».



Puede ser que simplemente no hayas
tenido la oportunidad de aprender

LIBERTAD no había tenido ningún contacto con la bici en su infancia. «Éramos 6 hermanos. Poco dinero y un tercero sin ascensor no ayudaban. Posteriormente, lo he intentado varias veces, entre los 20 y 30 años, pero los amigos saben montar, no enseñar».

PILAR no tenía ninguna experiencia con la bicicleta. «Cuando era pequeña estuve viviendo con mi abuela que era una persona muy mayor. Nunca me regalaron una bicicleta ni nadie me enseñó. Ahora quiero aprender para usarla como medio de transporte en la ciudad y aportar mi granito de arena para conseguir un mundo más sostenible. Para hacer deporte y para hacer actividades en grupo con personas que suelen montar en bici: socializar».

Cuándo **NELITA** tenía aproximadamente siete años un vecino le enseñaba a montar pero le robaron la bicicleta. «Nunca volví a tener

bicicleta y no aprendí a montar. Mi madre tampoco sabe montar, sólo tengo una hermana menor que aprendió a montar en bicicleta hace pocos años, también siendo adulta.

Siento no saber montar como una limitación en mis posibilidades de desplazarme en mi día a día, pero también siento que me impide participar de actividades de ocio. En ocasiones no he podido participar de actividades al aire libre o turismo con amigos o compañeros porque incluían desplazarse en bicicleta.

Al saber montar en bicicleta podré empezar a disfrutar de actividades hasta ahora vetadas para mí (turismo urbano con bicicleta de alquiler, excursiones al campo en bici, realizar pequeños desplazamientos cotidianos en bicicleta...) Además utilizar la bicicleta me permitirá reducir mi huella ecológica lo que siento como un beneficio colectivo. Y aunque no sea mi principal objetivo, también espero que me depare beneficios para mi salud.

La expansión del uso de la bicicleta a grandes rasgos supone una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos y en la salubridad de la ciudad».

LUCÍA se montó por primera y única vez con 8 o 10 años, en un camino rural. «No duré encima nada y me asusté. Nunca tuve una bici o amigos con bici para aprender.

Ahora ya sé que puedo y me he divertido mucho aprendiendo. Ha sido muy fácil».

LAURA, tras el curso relaciona la bici con el tiempo libre y el ocio. «Por ahora utilizo la bicicleta en espacios amplios. Imagino que si el medio de transporte que utilizara fuera únicamente la bicicleta lo haría por otros espacios, no solo y exclusivamente el carril bici, aunque siempre siendo consciente de la peligrosidad que supone. Lo intento, estoy intentando normalizarla en el día a día. Por ahora la relaciono con el ocio y el tiempo libre».

A **MARÍA** y su hermano les regalaron una bicicleta de pequeños. «Mis padres nos llevaban al parque pero yo recuerdo ir con los ruedines. Mis padres no han montado nunca en bicicleta y no recuerdo que nos enseñaran a montar sin ruedines. Cuando me quitaron los ruedines no conseguía mantenerme y tampoco me llamaba mucho la atención aprender.

Me ha parecido increíble que en unas pocas horas haya sido capaz de desplazarme en bicicleta cuando pensaba que jamás en la vida lo conseguiría. Veía a la gente montado y pensaba que me gustaría. En este momento concreto de mi vida he decidido que tenía muchos miedos y cosas pendientes de realizar y que tenía que intentar conseguir las. Son pequeños retos que no me quiero dejar en el tintero. Para mí ha sido un reto personal. En mi entorno no ha habido muchas personas que entendieran porque a estas alturas de mi vida necesitaba aprender a montar en bici. Conseguirlo me ha demostrado que los límites son mentales y que soy capaz de realizar una actividad para la que me sentía incapacitada. Espero poder disfrutar de la ciudad, hacer ejercicio y llegar a poder ir a mi trabajo en bicicleta. La mayor dificultad es hacerlo parte de mi rutina para que así no se me olvide lo aprendido».



El uso de la bicicleta nos hace sentir bien.

SUSANA ha sabido normalizar su miedo. «No siento especial miedo, supongo que sólo lo normal, puesto que no la domino bien, de caerme o llevarme a alguien por delante. Por el contrario y eso que aún no la controlo, me hace sentirme bien, libre, capaz».

PATRICIA no conducía porque le tenía miedo al coche, por lo que la bici era una buena opción de movilidad. «Me gustaba ver a la gente desplazarse en ella, tanto para pasear como para ir de un sitio a otro. Estoy deseando controlarla más y pasear por el río, que lo tengo muy cerca de casa, e ir a trabajar en bici. Me va a reducir el tiempo de camino a unos 10 minutos».

Para **ESTHER** aprender fue mucho más fácil de lo que se esperaba. «Terminar el primer día ya pedaleando me pareció increíble. La verdad es que todas las dudas que me fueron surgiendo, fueron resueltas rápido».

A **LOLITA** le enseñó de pequeña su padre, cuando iban al campo los fines de semana, pero nunca se sintió segura. «Me caía muchas



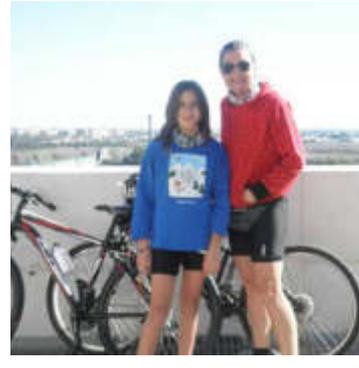
veces, y una de las caídas fue tan grande que le cogí mucho miedo a la bicicleta y no volví a montarme. He hecho el curso de montar en bici, para vencer mi miedo y porque me encanta hacer deporte al aire libre. Pienso que no saber me limita mucho y más aquí en Sevilla que la gente se mueve bastante en bicicleta».

MACARENA siempre fue con el apoyo de los ruedines. «Al no tener nadie que me insistiera, deseché el aprendizaje en plena infancia. Hasta ahora no he tenido la valentía para reconocerlo. Sentía reticencia por tanto tiempo obviando ese miedo.

Un día vi un cartel y decidí probar. Las cosas pasan por algo. Intentaré utilizar la opción de la bicicleta pública para ayudar al medioambiente. Es una opción ecológica que además ahorra tiempo y dinero. La bicicleta es una virtud en sí misma».

CARMEN no sabe exactamente por qué no aprendió de pequeña. «Con diez años más o menos alguna vez lo intenté pero nunca en serio. Ya de adulta, lo he intentado pero no de la forma correcta ni en la superficie adecuada. Nunca aprendí y no lo he necesitado. Es algo que me avergonzaba ya que todo el mundo lo sabe hacer y yo me sentía mal de no saber hacerlo. Ahora quiero hacer deporte, vida más sana, desplazarme a ciertos lugares sin usar el coche y hacer actividades en familia. Espero poder ir en bici a todos lados».

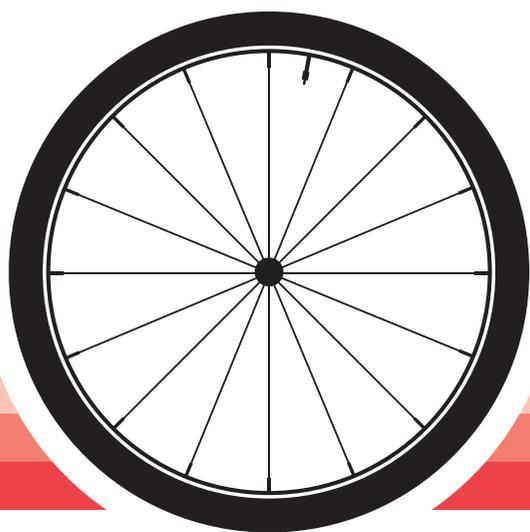
MARIBEL ni recuerda su primera experiencia. «Creo que me monté con 5 o seis años pero no lo recuerdo bien. No aprendí antes por mi madre, fui su primera hija y le daba miedo que me pasara algo. Quería aprender a montar porque me parece un medio de transporte seguro, rápido, haces ejercicio. Para mí era un reto personal».



Los entornos urbanos en los que hemos vivido de pequeñas muchas veces no dan la opción de tener una relación saludable con la bicicleta. Pueden ser zonas muy pobladas, donde cada espacio que existe está ocupado por una plaza de aparcamiento para un coche. Historias de robos de bicis, de caídas o de grupos de amigos que no valoran la bicicleta están a la orden del día. Sin embargo, estamos a tiempo de que nuestras hijas gocen de otra realidad. Estamos a tiempo de que seamos las madres las que enseñemos a nuestras hijas a montar en bici. En mi caso, por ejemplo, me mudé después de tener a mi hija Eva a una zona rodeada por varios parques y zonas verdes. Me fue difícil encontrarlo cerca del centro, pero la prioridad era estar en un entorno donde pasear e ir en bici no signifique ningún conflicto, sino un disfrute.



Tercera parte



Y después...





Pedaleando en solitario

Lo suyo sería montar en bici todos los días. Se puede realizar un trayecto corto al día, así es muy sencillo lograr una progresión. Elegir un trayecto de nivel de dificultad muy bajo o un trayecto cotidiano al que estamos acostumbradas. Trayectos cercanos y calmados de unos 15 minutos y hacerlos sistemáticamente. Tras la puesta en práctica de estos trayectos se romperá la falsa percepción de que «la bici es peligrosa». Puedes intentar llegar a trabajar en bici, así que después de la primera vez ya te sabrás el camino y cada vez que lo vayas repitiendo a diario te costará menos.

Sin embargo, habrá mucha gente que no pueda ir en bici todos los días, creo que lo mínimo cuando una empieza a pedalear es montar en bici una vez a la semana, más que nada porque necesitamos llegar a ese punto de control y seguridad. Cada vez que nos montamos en la bici nos parecerá más fácil. Si no, terminaremos abandonando y repitiendo la frase más estúpida de la tierra: «la bici no es para mí». Te aseguro que si montas en bici cada día o un mínimo de 15 minutos a la semana, en menos tiempo del que te imaginas vas a notar una gran evolución. Y, sin duda, la bici comenzará a ser para ti. Estamos hundidos en el sistema de las prisas y nos han enseñado que tener las cosas «ya» es bueno, sin embargo, los mayores placeres de la vida llegan tras un camino y el camino del aprendizaje es el propio placer.

LOS PRIMEROS CONSEJOS CLAVE PARA IR TÚ SOLA

La confianza

Es el factor más clave que existe. Para conseguir cualquier cosa en la vida es necesaria la confianza. Hay que confiar en que tarde o temprano llegará. Sólo hay que persistir por el buen camino. Tienes muchos motivos, porque estás trabajando para conseguirlo, porque lo mereces, porque es lo que quieres, porque disfrutas del trayecto más que de la finalidad y por un montón de sentimientos más.

Creo que lo más importante es saber con toda certeza que lo vas a conseguir. Yo lo sé. He visto más de 300 mujeres, algunos casos realmente difíciles y he podido conocer muchas más personas que han aprendido a pedalear, que personas que se han bloqueado y han abandonado. Esas las cuento con los dedos de una mano. Y, de hecho, sólo les faltó una parte de confianza y de creer que lo podían conseguir. Las personas que no han aprendido a montar en bici ha sido más por fobia que por otra cosa. Tenían miedo a la bicicleta y algún bloqueo mental que yo no puedo determinar. Eso sí, la mayoría venían ya pensando que no iban a poder hacerlo. Sin ganas. No seguían el método y simplemente no se atrevían a subir los pies a los pedales. Estos casos de personas con tanto miedo a la bici, simplemente, necesitan más tiempo para romper sus fronteras mentales y más horas de entrenamiento. Y son casos mínimos. La inmensa mayoría de la gente lo consigue y de hecho invirtiendo sólo una, dos o tres horas, lo que a las alumnas de mis cursos les parece algo increíble.

La clave está en que antes de subirse a la bici hay que pensar algunas cosas obvias que nos van a dar confianza, como «¿si otras personas pueden, por qué yo no voy a poderlo hacer?». Estamos cansados de ver gente montando en bici. Personas con muchas habilidades intelectuales y físicas y otras que no tienen tantas pero que van en bici igual. Entonces, si está tan claro que para conseguir nuestro objetivo lo único que tenemos que hacer es invertir una serie de horas, ¿por qué no lo hacemos y dejamos de pensarlo? ¿Qué pasa?, ¿nuestro cerebro no va a funcionar como el del resto del mundo?, ¿nuestro cuerpo no va a poder pedalear como el del resto del mundo? Pues

evidentemente: Sí. Con un pequeño entrenamiento cualquiera puede montar en bicicleta. Como bien has visto a tu padre, a tu prima y a muchas personas en la ciudad y en la carretera.

Este pensamiento de «yo no puedo montar en bicicleta» solo es eso: un pensamiento que demuestra los límites que nosotras mismas nos ponemos en nuestra vida diaria y la terrible influencia de género con la que vivimos. Si entrenas una serie de horas vas a lograr montar en bici, seguro. Y, si en una o dos horas no te ha salido sólo significa que necesitas más tiempo.

Muchas veces, también hay un efecto de bloqueo con el desarrollo de las sesiones. Por ejemplo, hacemos la primera clase (sin pedales) y nos sale muy bien. Cogemos confianza, aprendemos a frenar y poco a poco vamos levantando los pies y yendo más rectas con la bici. Llega la segunda sesión, donde aprendemos el mecanismo de la pedalada, le ponemos los pedales a la bici, nos ponemos a ello y en la primera media hora no logramos dar una pedalada. Entonces vemos que una compañera ya está pedaleando. «¿Cómo es que ella lo ha hecho y yo no?» Y, ya a partir de ahí, si nos bloqueamos y empezamos a pensar que no lo vamos a conseguir porque no hemos tenido resultados en los primeros 10 minutos, mejor dejarlo. Así que si ves que tienes un mal día y que te has atascado, y que no avanzas, muchas veces es mejor dejar el ejercicio que estabas haciendo y seguir con otro. Por ejemplo, si nos estás intentando hacer giros con la bici y no te salen y te atascas y sientes que no vas a saber girar bien con la bici nunca, entonces es mejor dejar los giros y ponerte a pedaleo en línea recta.



COMPROMISO.

Hay que decirle a nuestra bici: «Sí, quiero».
Con la bicicleta, como en muchas otras situaciones o uno se compromete o el resultado puede ser no conseguir nada.

Superar el miedo

Como he dicho antes, el único impedimento real que he visto, durante años que he estado dando clases de montar en bici, es el miedo. No me he encontrado otro. Llamémoslo temor, miedo o fobia, más grande o más pequeño. Sea terror o simplemente un pequeño límite mental, el miedo es el mayor enemigo para todo. Sentir que no tenemos el control de la situación o imaginar que algo malo puede pasar si comenzamos a montar en bici. El miedo es el único y el peor enemigo. Ni siquiera las limitaciones físicas son tan dañinas como el miedo. Recuerdo un vídeo que corría por las redes sociales de un hombre, vestido de ciclista, que se había parado a reparar el pinchazo de su bici. Desmontar y montar la rueda. La sorpresa del vídeo era que el ciclista en vez de brazos tenía muñones. Y, no tenía ningún problema en reparar su bici y volver a montarse e irse (sin brazos).

Tienes que confiar. Así que, si sientes miedo te voy a dar algunas ideas para que intentes razonar ese miedo y hacerte dueña de la situación.



«No siento especial miedo, supongo que sólo lo normal, puesto que no la domino bien, de caerme o llevarme a alguien por delante. Por el contrario y eso que aún no la controlo, me hace sentirme bien, libre, capaz».

SUSANA

1- Necesitas tiempo para observarte.

Si tienes miedo en cuanto te montas en la bici, parada o pedaleando, tómate tu tiempo para pensar. Y sobre todo, para mirarte, analizarte, y pensar en qué tipo de reacción estás teniendo y porqué. Observa tu comportamiento y analiza. Del miedo es fácil que pasemos a un pequeño estado de ansiedad. Si llevamos más de media hora intentando pedalear y no nos sale, es fácil que nos bloqueemos. Así que observa-

te y mira si te late el corazón más fuerte y más deprisa, si te estás poniendo roja (no del esfuerzo) o si estás sudando antes de montarte en la bici. Hay muchos signos que te indican que tienes miedo. Normalmente, empiezan a surgir pensamientos negativos («me voy a caer, no lo voy a conseguir»). Muy bien, deja campar a sus anchas a esos pensamientos, razónalos y contéstalos. Verás como en poco tiempo empiezas a comprender que es un estado que puedes cambiar fácilmente. A mí me ha funcionado en muchas situaciones.

2- Piensa en los logros.

Tomar una decisión de aprender ya es un logro, y ponerse a hacerlo y ejecutarlo es un logro en sí mismo. Tanto si te has comprado una bici o has pedido una prestada como si te has apuntado a un curso para aprender o un amigo te ha dicho que se va contigo al parque y te enseña.... Ya has dado un paso. Si comienzas a aprender a montar en bici has pasado de la pasividad de ver como montan los demás, a la actividad de montar tu misma. Así que, piensa que puedes estar orgullosa de haber dado ese paso. Además, los logros están en el proceso en sí mismo. Ver que nos sentimos cada vez más seguras en la bici o que cada día nos da menos miedo. Los pequeños avances que hacemos son los logros que debemos ir contando y en los que nos tenemos que apoyar. Nos tenemos que apoyar en este pensamiento positivo de «lo estamos haciendo y estamos avanzando poco a poco», nos puede ayudar a continuar y a creer que lo vamos a conseguir. Piensa en todo lo que vas a hacer cuando montes en bici, hazte una imagen mental de ti misma montando en bici... Piensa en tus logros.



«Me gustaba ver a la gente desplazarse en bici, tanto para pasear como para ir de un sitio a otro. Estoy deseando controlarla más y pasear por el río, que lo tengo muy cerca de casa, e ir a trabajar en bici, que me va a reducir el camino a unos 10 minutos».

PATRICIA

3- Convive con el miedo.

Hay que ser realistas. A todas nos gustaría ser unas valientes en todo momento porque posiblemente saldríamos mejor paradas de muchas situaciones, sin embargo el miedo existe y es parte del ser humano. Está con nosotros y tiene su función, por tanto no hay que querer desecharlo, más que nada hay que comprenderlo y saber que es parte de nosotras. Este sentimiento va con nosotras así que mejor será saber convivir con el miedo y normalizarlo, siempre que nos deje seguir con nuestra vida y no nos limite en nuestras decisiones. Por ejemplo, no hay que condenar el tener miedo a comenzar a montar en bici, si una vez en tu edad adulta nunca habías montado antes. ¡Esto es lo más normal! Eso sí, creo que lo que no te puedes permitir, es que el miedo controle la situación y que por su causa decidas no intentarlo cuando realmente te haría ilusión saber montar como todo el mundo. En ese caso sí hay que condenar el miedo porque te está limitando a hacer algo que quieres, y que si lo haces posiblemente te haga feliz. Así que, si eres de las que empieza a sudar cuando se monta en la bici y no por el esfuerzo físico, puedes pensar que es algo normal y que poco a poco ese sentimiento se irá diluyendo.

Muchas veces pongo el ejemplo de cuando empezamos a conducir un vehículo a motor. La mayoría de mis alumnas tienen carné de conducir y van en coche de forma habitual, así que es fácil para ellas recordar el miedo que sentían en las primeras clases de conducir, y como paso a paso fueron controlando más la situación hasta que después de muchos kilómetros manejan el coche a la perfección. Pues es lo mismo. La mayoría de las personas al principio del aprendizaje van con miedo e inseguridad y según van perfeccionando el manejo, mejorando y controlando más, el miedo desaparece. Incluso se transforma en placer y afán de superación por hacerlo mejor. Hago este tipo de símiles entre el coche y la bici para concienciar sobre como la bicicleta es un vehículo, y que no sólo estamos aprendiendo a montar, sino que estamos aprendiendo a circular.

4- Ponle fecha de caducidad.

Como todo en la vida, el miedo tiene un inicio y un final. Si defines bien tu miedo, lo admites y le pones cara es más fácil ser consciente

del sentimiento al que te estás enfrentando. Por ejemplo, hay mucha gente que cogió la bici cuando era pequeño y se cayó. A partir de ahí le dio miedo y nunca más la volvió a coger. Ser consciente de que este miedo tiene un comienzo y se ha desencadenado por algo, y que va a tener un final porque eres capaz de escribir tu propia historia es un gran paso. Es cierto, que por el camino es muy tentador y muy fácil tomar la decisión de abandonar. El típico pensamiento de «bueno, lo he intentado y me está costando más de lo que yo pensaba. Ya estoy cansada. Pues hasta aquí». Esta tentación a abandonar es parte del plan del miedo y de no enfrenarnos a nuestros límites. Así que el mejor consejo es ponerse una fecha, un objetivo, y no parar hasta lograrlo.



«Creo que nunca es tarde. Estoy intentando hacer lo que no pude hacer cuando niña y ahora que mis hijos son mayores me dejan más tiempo libre para poder hacer cosas que me gustan. Ya he aprendido a nadar, ahora me toca la bici. Después... ya veré. Podré salir con mi familia, ahora soy la única que se queda en casa cuando salen con las bicicletas».

M^a DOLORES

CORREGIR PARA MEJORAR

Ajustar el sillín a tu medida

Cuando comenzamos a montar en bici nos ponemos el sillín bajo para que los pies toquen el suelo y nos de seguridad, sin embargo, esta no es la postura adecuada para la bicicleta. En la primera clase, (que es la que hacemos SIN pedales a modo de andador como aprenden ahora los niños pequeños), podemos tocar el suelo perfectamente con toda la planta del pie, pero hay que concienciarse de que hay que ir subiendo el sillín hasta ponerlo a la altura de nuestra cadera. Al



principio no nos daremos cuenta, pero la postura en la bici es fundamental para ir cómodas y coger confianza. Así que, si te da miedo te propongo que cada día vayas subiendo un dedo el sillín de la bicicleta, algo como un centímetro, de forma progresiva porque así ni te darás cuenta y en pocos días ya tendrás la posición del sillín óptima.

En la primera sesión si tocas el suelo solo con las puntas mientras estás sentada en el sillín lo podemos bajar un poco, pero recuerda que cuando pongas los pedales y comiences a pedalear si llevas las piernas encogidas, demasiado flexionadas, a parte de parecer que vas en un triciclo de infantil a la larga te harás daño en las rodillas. Así que tras las primeras horas en tu bici pedaleando, hazme caso: ¡regula ese sillín sin miedo! y ponlo a tu altura poco a poco.

Colocar el manillar

En algunas bicicletas plegables el manillar se baja y se sube fácilmente. En las bicicletas no plegables para subir o bajar el manillar hacen falta varias herramientas, con lo cual lo suyo es colocarlo de una vez a

la altura que nos venga bien y no moverlo más. Una forma de colocar el manillar a nuestra altura es ponernos en la bici, como si fuéramos a salir pedaleando, tener los brazos extendidos y que los dedos de las manos lleguen a las manetas de los frenos sin problema.

Cómo coger el manillar

Hay muchos tipos de manillares y como ya hemos recomendado antes, lo mejor es una bici de paseo, urbana, y por lo tanto un manillar de paseo. Con estos manillares podemos llevar la espalda más recta y tener una postura más cómoda.

Una vez que tenemos una buena postura en la bici, con la espalda lo más recta posible, también hay que agarrar correctamente el manillar. Esto parece una tontería, pero es uno de los grandes errores de las principiantes. La mayoría de las personas que comienzan a montar en bici agarran el manillar apretando los puños como si se fuera a escapar y sin querer ponen muchísima tensión en brazos y la espalda. Invierten mucha fuerza en agarrar el manillar, a veces simplemente por los nervios del principio, pensando que si lo agarran con fuerza no se va a escapar. Sin embargo, agarrar el manillar con demasiada fuerza solo puede llevarnos a una contractura y a poner mucha tensión en nuestro cuerpo. Así que, recuerda que vas a dirigir la bici con el manillar con seguridad, con decisión, con las dos manos, pero no hace falta apretarlo. Cuando no se tiene confianza con la bici se suele cargar de tensión el cuerpo, hay que evitar apretar el manillar con tanta fuerza que nos estemos cargando los músculos de la espalda y los brazos. Por mi experiencia, según va pasando el tiempo, vamos quitándole tensión a la situación y agarrando el manillar con más soltura.

Posición de los pies

Si con la posición de los pies encima de los pedales estás cargando los gemelos, lo estás haciendo mal. Observa que la pierna esté prácticamente flexionada, que la postura no sea incómoda, y dónde apoyas suela. Intenta que la mitad de la suela esté en la mitad del pedal. Muchas personas se ponen rastrales en los pedales, para po-

der encajar el pie en la postura adecuada. Con un rastral aprovechas más la pedalada, porque le das la pedalada de empuje y cuando vas a subir el pie también aprovechas esa parte de la pedalada, pero tienes menos capacidad de reacción a la hora de bajar los pies. Poner un rastral cuando estamos comenzando a montar en bici es algo desca-bellado. Primero tenemos que hacernos con la bici y darnos cuenta que podemos quitar los pies de los pedales siempre que queramos. Los rastrales requieren un dominio de la bici que llega con el tiempo, así que si te prestan una bici para aprender y resulta que tiene puestos rastrales, lo mejor es que se los quites.

La posición encima de la bicicleta

Cuando nos encontramos en nuestras primeras clases de montar en bici, la postura no suele ser la idónea porque tenemos el sillín más bajito de lo normal. Sin embargo, como hemos dicho antes, iremos subiendo este sillín hasta conseguir la postura ideal.

Existe la creencia de que la postura en bici de carretera o en bici de montaña es más importante y requiere más estudio que en una bici de paseo. Sin embargo, aunque sea en la ciudad y para pasear la postura es muy importante para evitar lesiones como de las que hemos estado hablando (cargar la espaldas, contracturas, o forzar las rodillas). Hay que sentir que estamos cómodas y que nada falla. Normalmente, en las bicis de paseo la espalda queda más recta, ya que no hace falta ninguna inclinación para ganar terreno a la velocidad. Ahora mismo, la realidad es que lo que queremos de nuestra postura es seguridad y no velocidad.

Dentro del mundo del ciclismo la talla de la bicicleta es algo fundamental, y aunque no seamos ciclistas profesionales, seguir algunas directrices y consejos no está de más. A las personas que hacen ciclismo de carretera por ejemplo, antes de comprarse una bici se le mide. En base a sus medidas corporales comprará una bici con una talla de cuadro u otra. Con frecuencia prácticamente a medida. Aunque no creo que tengas que llegar a este punto de precisión, sí es importante tenerlo en cuenta para no empezar con una bici demasiado pequeña. Está bien comenzar con el sillín bajo y con una bici pequeña

para que te de seguridad, pero en cuanto la tengas y hayas recorrido unos cuantos kilómetros, lo recomendable es cambiar de bici a una de tu talla, y si no tienes clara tu talla clara, dejarte asesorar en una tienda de bicis.

En cuanto a la posición, hay que tener el pie bien colocado en el pedal, sin que moleste y sin notar que estamos cargando los gemelos, los pies van en paralelo a la bicicleta, y no hay que utilizar para pedalear ni la punta del pie, ni el tacón.

Cuando pedaleemos hay que darse cuenta de cómo está de doblada la rodilla, si está muy doblada y vamos con las piernas encogidas los estamos haciendo mal. Fíjate en que la rodilla vaya cómoda, que no esté muy doblada, ni muy flexionada tampoco. Cuando se pedalea hay que tener en cuenta que movemos el cuerpo de cadera para abajo, se mueven las piernas pero no la cadera. La cadera y el torso deben estar rectos y prácticamente estáticos porque esos movimientos nos pueden desestabilizar. El cuerpo debe estar alineado con la bici.

Normalmente, las bicis de paseo te permiten llevar la espalda más recta porque los manillares están más altos. Los manillares de ciudad o paseo suelen ser más cómodos para la postura. Además, cuando vamos erguidos encima de la bici nuestro campo de visión es mayor, con lo cual vamos más seguros.

Con las manos encima de los puños del manillar, pasa lo mismo. Los manillares de paseo nos permiten tener las manos apoyadas en los puños de la bici de una forma muy cómoda y con los frenos muy accesibles.



La posición de salida en la bicicleta

1. La pierna derecha debe estar flexionada y encima del pedal. La izquierda debe estar en el suelo todavía (no hemos salido, sino que nos estamos posicionando).
2. El cuerpo debe estar recto, al igual que la bicicleta. Bicicleta y cuerpo van en paralelo.

3. Los brazos también deben estar rectos y el codo debe hacer un poco de flexión. Si llevamos los brazos totalmente estirados significa que tiraremos de la espalda. Las manos deben estar cogidas al manillar en paralelo al brazo.
4. La pierna derecha justo antes de salir está apoyada en el suelo, esperando a que la primera pedalada comience. Pondremos todo el impulso en las piernas, primero en la derecha que está apoyada en el pedal y luego en la izquierda que está apoyada en el suelo.

El impulso

El impulso según la Real Academia de la Lengua: «Acción y efecto de impulsar. Fuerza que lleva un cuerpo en movimiento o en crecimiento».

Y así es, necesitamos un buen impulso para lograr que nuestra bici nos lleve a todas partes y conseguir que desde un primer tirón vayamos recto. El impulso es la clave inicial para conseguirlo. Hay que atreverse a impulsarse con fuerza, a romper la barrera del estatismo y «dar empuje para producir movimiento». Nuestro empuje es la clave de que logremos el propio movimiento con la bici.

Tengo que señalar que el impulso lo damos siempre con las piernas, con la derecha y con la izquierda. Nunca viene de los brazos, debes darte cuenta que logras el movimiento de la bicicleta gracias a la fuerza, al empuje que pones desde las piernas, primero con la derecha y después nos ayudaremos con el empuje de la izquierda.



«Mucho más fácil de lo que esperaba. Terminar el primer día ya pedaleando me pareció increíble. La verdad es que todas las dudas que me fueron surgiendo, fueron resueltas rápido».

ESTHER

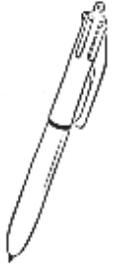
Toma nota

Muchas veces le damos con energía con el pie derecho, el que está semiflexionado, apoyado en el pedal. (Ver dibujo pag 54).

La pedalada comienza y le empezamos a dar empuje con el pie izquierdo antes de levantar ese pie hasta el segundo pedal, hasta el pedal izquierdo para completar la primera pedalada.

Pues bien, un truco que suele funcionar para conseguir el impulso deseado en la primera pedalada es darle dos veces, o tres, impulsar la bici varias veces con el pie izquierdo antes de subir el pie al pedal y completar la primera pedalada.

De esta forma ganamos impulso y en cuanto subamos los pies a los pedales, solo tenemos que seguir el propio movimiento de la bici.



Velocidad lenta

La velocidad que llevemos influye muchísimo para guardar el equilibrio encima de la bicicleta. Una vez que ya hemos aprendido y estamos pedaleando hay que intentar mantener un ritmo constante. Ni muy deprisa, ni muy despacio. De hecho, al comenzar nos cuesta mucho guardar el equilibrio y que la bici vaya recta, porque solemos ir muy lentas. Cuanto más lentas vamos más esfuerzo para mantener el equilibrio hay que hacer. Mientras que si vamos un poco más deprisa, en el momento que se le coge la postura, nos será muy sencillo. Me he encontrado con situaciones en las que veía a personas que acababan de aprender a montar en bici un poco 'embaladas' y que se notaba que no controlaban mucho hacia donde iba la bici. Y les tenía que decir justo lo contrario que a las que iban demasiado despacio, y me respondían «es que despacio no me sale». Esto quiere decir que aunque la mayoría de las veces comenzamos con una velocidad muy lenta, las personas que cogen cierta velocidad al pedalear mejoran antes, y lo hacen con más ritmo y más rectas, que las que intentan pedalear estando casi paradas. Así que, recuerda que la velocidad y el impulso inicial ayudan a mantener el equilibrio. ¡Son la clave!

TU PRIMERA BICICLETA

Otro premio que te puedes dar tras conseguir montar en bici es regalarte tu primera bicicleta. Este objeto, tu primera bicicleta, tiene un componente romántico. ¿A quién no le trae recuerdos de su infancia?

No te cortes y piensa que te lo mereces. Hay miles de modelos para elegir, hay bicicletas preciosas. Tanto nuevas como de segunda mano.

Una vez que ya sabes montar puedes comprarte la bici que quieras, no tiene porque ser una plegable o la bici con las ruedas más pequeñas del mundo. A mí me encantan las clásicas o vintage. Si estás pensando en un bicicleta más de ocio, para salir en fin de semana o hacer algún camino, puedes mirar una híbrida. Las únicas que no recomiendo son las de montaña por la postura. Si te compras una montaña supongo que es porque vas a hacer BTT, descenso, o ir por caminos empedrados con obstáculos que necesitan de doble suspensión o cosas que no llevan las bicis de paseo o la mayoría de las híbridas.

EL EQUIPAMIENTO NECESARIO

Para montar en bici necesito bien poco, más bien solo se necesitan unas pocas ganas de pedalear y como equipamiento estrictamente necesario: una bicicleta. A muchas personas les encanta hiper equiparse cuando hacen deporte, este es uno de los fenómenos del consumo que estamos viviendo. Parece que para salir a correr se necesita un kit que va desde las zapatillas pasando por un cuentakilómetros, el contador de pulsaciones, el brazalete para llevar el teléfono, ropa especializada, la braga y el sujetador deportivo, agarrarse el pelo con la cinta específica y un sin fin de requisitos, que lo que hacen es que disfrutes más de comprar que del deporte en si mismo. La realidad es que el equipamiento facilita la realización del deporte, está claro que si vas con ropa transpirable vas a estar más cómoda, pero hay muchas compras relacionados con el deporte que son innecesarias.

En el caso de la bici también hay un consumo entorno a ella bastante intenso. Hay personas muy aficionadas a salir con la bici para sus momentos de ocio en fin de semana, normalmente tienen un perfil

deportivo, son mayoritariamente hombres que van solos o en grupo y van equipados con materiales de competición de ciclismo de carretera. La bicicleta es de alta gama, llevan todos los accesorios necesarios y la ropa de profesional. A mí, con tener una bici me basta y me sobra para hacer deporte, al menos lo vivo así. También debe ser porque soy ciclista urbana y la bici es mi medio de transporte.

Hay grandes diferencias entre el equipamiento deportivo y el equipamiento urbano. El equipamiento deportivo es el que nos imaginamos cuando visualizamos a hombres corriendo el *Tour* de Francia. *Culotte*, *maillot*, pedales automáticos de los que se agarran a las zapatillas especializadas para poder aprovechar más cada una de las pedaladas, gafas deportivas con una sujeción específica...

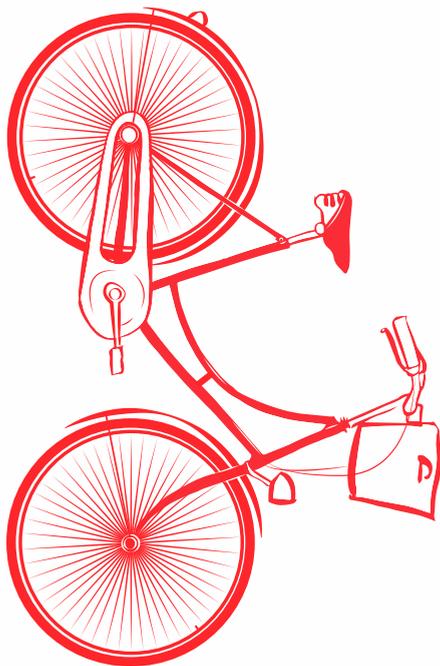
Hay muchos complementos. Sin embargo, hacernos con el imaginario de las necesidades de equipamiento de un ciclista urbano es algo más complejo, lo hemos visto menos y es algo más novedoso. Pero cada vez empiezan a surgir productos que facilitan la vida del ciclista urbano. Hay marcas de ropa, de accesorios o de complementos que están enfocadas a que vayas vestido para hacer deporte, pero sin parecerlo. Pantalones negros transpirables que no pesan, que a simple vista podrían ser un pantalón normal, bolsos de lunares donde te puede caber el portátil o la *tablet* y que tienen un enganche trasero para el transportín de la bici de paseo, enganches para llevar el móvil en el manillar y utilizarlo de GPS...

Cuando una persona utiliza la bici como su medio de transporte diario no necesita cambiar su vestimenta, la bicicleta se adapta a todo. Son falsas todas esas creencias de que con una falda corta o con un pantalón muy ajustado o muy ancho no puedo montar en bici. Sí, se puede. La ciclista urbana, desde mi punto de vista tiene que dar prioridad a la comodidad, y esta no está reñida ni con el cuidado estético ni con el estilo.

Más de una vez he escuchado, «yo no voy a trabajar en bicicleta, porque tengo que ir arreglada al trabajo». Esto es una excusa para no ir en bicicleta. No es un impedimento real, sino mental. Estoy cansada de ver ejecutivos de traje en bicicleta en Sevilla y en muchas otras ciudades de Europa.



Holandesa



Plegable



De paseo.



Algunas bicis recomendadas



Vintage



Híbrida



Montaña



Carretera

La ropa en bicicleta

La vestimenta en la bicicleta también es importante. No vamos a correr el *Tour*, pero es conveniente montar en bici con ropa cómoda y confortable. La bicicleta te da la posibilidad de poder montar vestido como quieras con falda o pantalón. Cada persona que viene a mis cursos de montar en bici viene vestido como quiere. Algunas de mis alumnas han hecho el curso con tacones o con minifalda, y no pasa nada. Pero desde mi punto de vista hay unas recomendaciones útiles sobre todo al empezar.

Zapato plano o zapatillas de deporte: El calzado que llevemos va a influir mucho en nuestro pedaleo. Tuve una alumna que llevaba las suelas de sus zapatillas muy gastadas y su pie resbalaba una y otra vez del pedal impidiendo el pedaleo. Se cambió las zapatillas con otra alumna y comenzó a pedalear sin problemas.

La flexibilidad de la ropa es importante. No hace falta que te equipes mucho, ni de forma específica, puedes comenzar tus clases con tu ropa de diario. Yo no le pido a las alumnas que vengan con ropa deportiva, porque por un lado no lo veo necesario y porque por otro puede ser un elemento desincentivador para las clases. Si la alumna además de acordarse de que tiene curso de montar en bici después de trabajar, se tiene que acordar de coger una mochila con un chandal y cambiarse, les pongo inconvenientes. Así que, sólo digo que vengan con ropa cómoda de la que usan habitualmente. Muchas vienen con mayas o con un pantalón cómodo y con zapato plano o zapatillas de deporte.

La bicicleta ha transformado la ropa de la mujer a lo largo de los siglos. Ropas diseñadas y creadas para ser prácticas, para ser útiles y para encontrarnos cómodas. Las mujeres que comenzaron a llevar pantalones bombachos en el siglo XIX, lo hicieron para montar en bicicleta.

La transformación de las prendas de vestir también muestran los cambios sociales, por tanto políticos y económicos. Cómo ha evolucionado la vestimenta de las personas, y especialmente de las mujeres, y sus derechos políticos son temas que han ido a la par. Los derechos

también tienen un reflejo externo que se plasma en esa libertad de vestimenta. Además, las diferentes ropas han sido una muestra de la historia, época tras época. La ropa comenzó siendo una necesidad básica, pero sin embargo terminó determinando muchas más cosas: el sexo de la persona, la función y estatus social, la procedencia o la ocupación. La parte estética de la vestimenta ha ido muy ligada también a los cambios en la historia. Sólo nos tenemos que acordar de la época del corsé y cómo van apareciendo movimientos sufragistas y quitándose ese corsé. Pero, de esto ya hablamos en el último capítulo del libro. Por eso creo que ahora, en el siglo XXI, es momento de utilizar la bicicleta para seguir quitándonos el corsé, y no ponernos uno voluntariamente. Cada cual que vaya en bici vestido como quiera. La bici lo permite.

El casco

El tema del uso del casco en bici es para tratarlo a parte. El casco en ciudad no hace falta y de momento así lo dictamina la ley. No es obligatorio para ir en bici por ciudad, al igual que no lo necesitas para pasear o para estar dentro de un coche parado en un semáforo. Ha habido, los últimos años, mucha polémica con el intento de imponer desde la Dirección General de Tráfico (DGT) una regulación muy dura respecto al casco obligatorio. Lo que se intentó fue poner el casco como medida obligatoria en ciudad ya que lo era en carretera. Esta medida convertiría a España en el único país de Europa en imponer a sus ciclistas urbanos el casco. Sería uno de los pocos del mundo en promover esta medida. De hecho, una regulación que a simple vista parece tan benigna, no haría más que destrozar la imagen de España en relación a la movilidad sostenible e impactaría frontalmente contra los intereses de los ciclistas urbanos. Aunque lo intentaron, finalmente no lo consiguieron y en España se puede ir en bici y sin casco en ciudad (si eres mayor de 16 años).

Los menores deben ir con casco en ciudad. Esto ha sido una novedad de la ley que desde el sector ciclista han mirado con recelo, ya que también puede provocar un efecto negativo. Los menores pueden crecer con un concepto de que la bici es peligrosa. No hay que mezclar la bicicleta con elementos que se relacionan situaciones peligrosas,

como puede ser un chaleco amarillo. Estos elementos no son necesarios en situaciones en las que no hay peligro, es impensable que para subir a un autobús nos tengamos que poner un chaleco amarillo y un casco, ¿porqué habría que ponérselo para ir en bicicleta en la ciudad?

¿Qué es lo que realmente vuelve segura una ciudad para los ciclistas? Sin duda, la masa ciclista. Lo que hace que los ciclistas puedan disfrutar de su ciudad es que haya muchos ciclistas, porque esto logra que sean respetados y es con el respeto de los demás (vehículos y los peatones) cuando el ciclista puede estar protegido. Si en una ciudad prácticamente no hay ciclistas urbanos, el que va en bici está desprotegido. Sin embargo, si una ciudad está plagada de bicis, las personas las respetan porque están acostumbradas a ellas y las ven como el medio de transporte más. Por lo tanto las medidas que protegen a los ciclistas son las que incentivan el uso de la bici, para que haya una masa ciclista que sea suficiente y que pueda estar protegido. Por ello, el tema del casco es contraproducente. No hay datos empíricos, ni estudios científicos, que avalen la medida del casco como un sistema preventivo en cuanto a los accidentes en ciudad. No hay estadísticas que digan que se disminuyen las fracturas craneales, por ejemplo, (son casi inexistentes en ciudad) y si hay algún caso grave de accidente en el que está implicada una bici, normalmente es que ha sido arrollada por un vehículo a motor. Así que imponer una medida como llevar casco en la bicicleta sin tener datos científicos que avalen que va a ser efectiva es una locura. Por ello, ningún país de Europa impone el uso del casco, simplemente es una medida recomendable en algunos casos. Muchas personas, simplemente, piensan que llevar la cabeza cubierta es una solución y no lo comparan con situaciones semejantes como caminar o correr con un casco (aunque vayan a una velocidad similar que cuando dan un paseo en bici) o ir dentro del coche con un casco puesto donde la variable de la velocidad y el riesgo de accidente es mucho mayor siguiendo las estadísticas.

Recuerdo una anécdota. Hace un tiempo en un periódico apareció un artículo hablando de la ley que quería imponer el casco obligatorio. Sin duda, era un artículo alarmante sobre la necesidad de esta medida, que a mi entender parecía que estaba patrocinado por los intereses de la industria del coche, ya que parecía que ir en bici a comprar el pan era muy peligroso y necesitabas una armadura, un

casco y un chaleco reflectante. Ese día, en mi lugar de trabajo que tiene tienda-taller de bicis entre otras cosas, estuvimos mofándonos sobre el artículo y comentando entre nosotros que nadie podía tomar en serio ese tipo de noticias. Pues ese mismo día, varias personas, entre ellas una chica joven de unos 20 años, clienta habitual de la tienda y ciclista urbana con experiencia, vino a comprar un casco en vista de la posible aparición de la nueva ley y por la preocupación que el artículo le había causado a su madre. Un desastre. Le intentamos explicar que realmente era una medida desincentivadora del uso de la bici, que llevar casco sería una cosa más a la lista de obligaciones. La madre de esta clienta estaba muy preocupada y ella para calmarla compró un casco, que imagino ahora mismo no usará mucho. Esto es un ejemplo más de cómo se ha tratado y manipulado el tema del casco obligatorio y del uso de la bicicleta en ciudad muchas veces por parte de los medios de comunicación.

LAS PRIMERAS SALIDAS / RUTAS

Cuando comenzamos a salir con nuestra bici hay que tener muy en cuenta los caminos que elegimos. La ruta puede poner gran parte del éxito de habituarnos a ir con nuestra bici. Así que hay que fijarse muy bien en los terceros factores como tipos de vías, cantidad de tráfico y peatones, horas punta, acceso a carriles bici, semáforos, intersecciones complicadas para hacerlas en bici. Si elegimos bien el camino con el que vamos a comenzar a habituarnos a ir con nuestra bici en ciudad tendremos gran parte de nuestro lado.

Debemos pensar la ruta que vamos a hacer con nuestra bici por primera vez. Si la ruta es fácil será fácil. Nos parecerá que salir por nuestra ciudad con la bici es algo asequible. Si nos ponemos un trayecto muy complicado en nuestras primeras salidas nos dará la impresión de que no sabemos montar, sentiremos inseguridad, y pensaremos que lo estamos haciendo mal y que es muy peligroso. Así que, aquí te dejo unas cuantas recomendaciones para que convirtamos nuestro camino en un trayecto seguro.

1- Comienza por poco. Muy poco. Por ejemplo, puedes detectar un supermercado a 10 minutos caminando, trayecto sin muchas curvas,

sin muchos semáforos, sin mucho tráfico. Algo sencillo y que te permita ponerte el primer objetivo a unas cuantas pedaladas. No se trata de cruzarse la ciudad el primer día.

2- Evita el tráfico, los coches te van a poner nerviosa. Si puedes comenzar utilizando un carril bici, alguna vía con muy poco tráfico o donde el tráfico motorizado esté segregado, mejor.

3- Haz lo que creas que debes hacer para sentirte segura. Si crees que te vas a ver mejor con una prenda reflectante, no dudes en ponértela. En poco tiempo habrás pasado de ser una principiante a rodar con soltura y no lo necesitarás.

Lugares recomendados

Carril bici:

El carril bici es recomendable una vez que ya sepamos pedalear, pero no para la primera clase. De hecho, las alumnas se quejan a veces de que el carril es muy estrecho y les da miedo cuando llega alguien de frente. Los carriles bici es que suelen tener mucha afluencia de público y además de todo tipo, lo mismo ves un ciclista de carretera totalmente equipado y que va como una bala, que a una familia completa con niños y con sillita para el bebé a un ritmo muy diferente. Con lo cual, los carriles bici, son para perfeccionar cuando ya sabemos y no para los primeros momentos.

Parques o jardines:

Los parques son lugares perfectos tanto para aprender a montar en bici como para perfeccionar en las primeras clases. Yo suelo ir con mis alumnas al parque del Alamillo en Sevilla, uno de esos espacios verdes gigantes con avenidas para pasear sin tráfico. Mientras haya caminos con cierta amplitud y no pisemos el césped con la bici son lugares perfectos tanto para aprender como para perfeccionar.

En Madrid podría ser alguna zona de Madrid Río o el parque Juan Carlos I.

Lugares sin tráfico:

Pueblos pequeños con pocos habitantes que suelen tener una plaza amplia y calles sin tráfico, son una perfecta elección. También zonas cortadas al tráfico, algunas ciudades o municipios más pequeños tienen el centro cerrado al tráfico y se permite pedalear. Si conoces espacios libres de tráfico seguro que te viene la imagen a la cabeza. Lo ideal es que haya pocos peatones, por lo tanto hay que evitar calles comerciales o con mucho trasiego de peatones.

Alamedas y aceras:

Las ordenanzas de las ciudades no son las mismas y las formas de ejecutar las normas son muy diferentes de región a región. Al final, da la impresión de que cada ciudad tiene sus normas y sus multas a la hora de circular en bici por las aceras. Lo lógico y recomendable es no utilizar las aceras porque son para los peatones y porque es muy común que a alguien le moleste, y si algo tenemos que evitar es el conflicto entre peatones y ciclistas ya que no tiene sentido. Sin embargo, existen ensanches y excepciones donde se puede ir con la bici. Por lo que he podido observar, el tema de que las bicicletas utilicen la acera se ha convertido en una herramienta de polémica para los que no están a favor del uso de la bicicleta de forma ideológica. No conozco grandes acerados donde haya habido accidentes y si conozco casos de ensanches y avenidas, donde hay una perfecta convivencia entre peatones y ciclistas, como sucede en la Alameda de Hércules de Sevilla.

Propiedades privadas:

Para comenzar a pedalear lo más cómodo es tener espacio y hacerlo en un lugar abierto. Sin embargo, en días de lluvia o por diferentes situaciones he dado las clases dentro de nuestro local y se han realizado sin problema. En realidad hay muchos espacios privados que con una amplitud mínima que nos pueden servir para dar nuestra primeras pedaladas, ya que en las primeras clases tampoco necesitamos tanto espacio. Una casa en el campo, una finca, un garaje de un amigo, una rampa de entrada de una comunidad de vecinos, un patio interior o exterior, son también elecciones posibles.

EL OBJETIVO

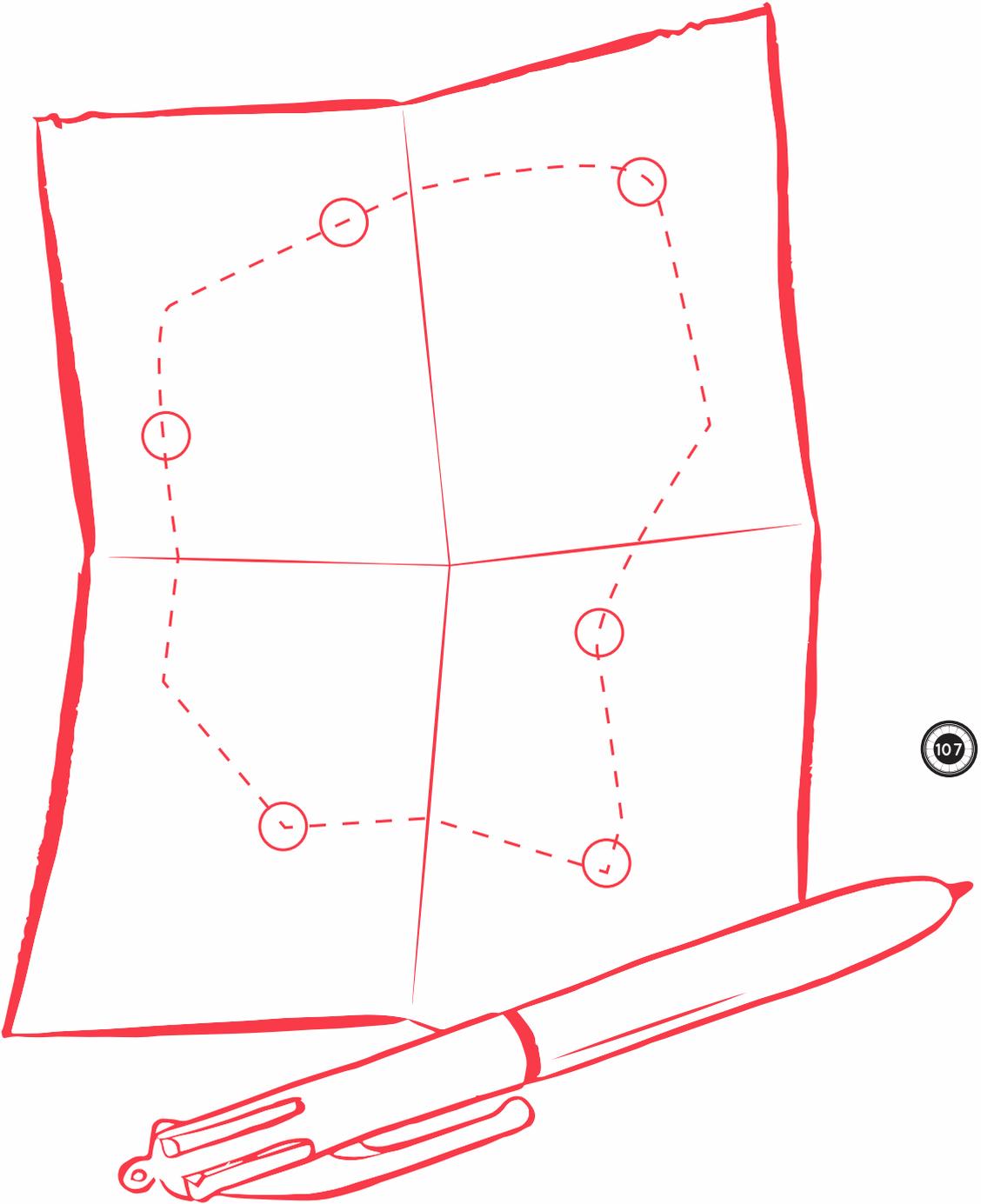
Está claro que el objetivo es aprender a montar en bici con soltura. Sin embargo, para conseguirlo creo que es muy positivo ponerse un objetivo grande y varios pequeños. Por ejemplo, el objetivo final de mis cursos es pedalear hasta un parque que está a unos 15 minutos. Esto significa un paso gigante. Ya que significa salir del punto A y llegar al punto B, pasando por carril bici, pasos de peatones, un puente para finalmente llegar a un parque precioso que tiene un montón de sitio para circular en bici. Con lo cual, mis alumnas, desde que comienzan saben cual es la meta final.

Cada uno debe definir cual es el nivel de ambición de su objetivo o cual es el más tentador. Puedes proponerte hacer tu primera salida en bici por el campo, un viaje cicloturista (tranquilo y de pocos kilómetros), o hacer con tu bici alguna vía verde. Está claro que cada uno puede ponerse el objetivo tan alto como quiera, hasta subir el Tourmalet. Ese es mi gran objetivo y todavía no lo he realizado. Pero no estaría mal comenzar por llegar a un parque o ir a trabajar en bici un día. Llegar de un punto A a un punto B. Después puedes ir avanzando y ponerte el siguiente objetivo: hacer una vía verde el domingo o visitar una ciudad alquilando una bici. Esto último es muy frecuente en Sevilla.



Objetivos más grandes, más pequeños, objetivos para el día,
o para el año. Lo importante es seguir tu plan de ruta.

Mi ruta:



LA SEGURIDAD

Los coches y peatones

Más que tener cuidado con las caídas, hay que tener cuidado con los otros actores de la vía pública. Por muchos motivos. Primero hay que extremar la precaución con los coches cuando acabamos de aprender a montar. En un primer momento lo mejor es no intentar compartir el espacio con los coches. Busca la manera, los caminos, los carriles bici, los parques y los espacios que te permitan practicar y tomar el dominio de la bicicleta sin tener que compartir el espacio con el de los vehículos motorizados. Una vez que has seleccionado los espacios por los que vas a montar en bici, sin compartir el espacio con los coches, lo lógico es que compartas ese espacio con los peatones. Con ellos hay que extremar la precaución, sobre todo por educación, ya que la realidad es que no existe accidentalidad grave entre peatones y bicicletas¹.

Yo he vivido muchos casos de personas enfadadas simplemente por ver montar en bici a un grupo de personas, aunque haya espacio para todo el mundo, estos temas son más problema de la falta de educación de las personas. Si actuamos con educación, se puede compartir el espacio público sin ningún problema. Si estás en la calle aprendiendo ten en cuenta que es mejor aprender en un espacio donde ningún peatón pueda reclamarte nada. Por ejemplo, en Madrid la circulación de bicicletas por las aceras y zonas peatonales está prohibida salvo en las zonas habilitadas al efecto, así que infórmate de la situación en tu ciudad y descubre que caminos e infraestructuras puedes usar (como carriles o anillos verdes) para estos primeros pasos. En Sevilla por suerte tenemos más de 200 kilómetros de carril. Es un carril perfecto para el pedaleo, pero no es tan perfecto para una primera lección porque es un carril muy transitado, de

¹ Hemos realizado este libro con el mayor cuidado posible. Esta es una guía que ofrece recomendaciones para aprender a montar en bicicleta. No nos podemos hacer responsables del uso y consecuencias que hagan las lectoras de este libro. Confiamos en su buen juicio y sentido común. En caso de duda consulte con una profesional.

hecho se llegó a 70.000 trayectos diarios de bicicletas. Las personas que lo utilizan no están de paseo sino que están trasladándose de un lado a otro, por lo tanto muchas van rápido. Además, el espacio es reducido para los dos sentidos de carriles, con lo cual para una persona que está aprendiendo a montar en bici hay partes del carril que se le hacen complicadas.

Demos la bienvenida a la lluvia

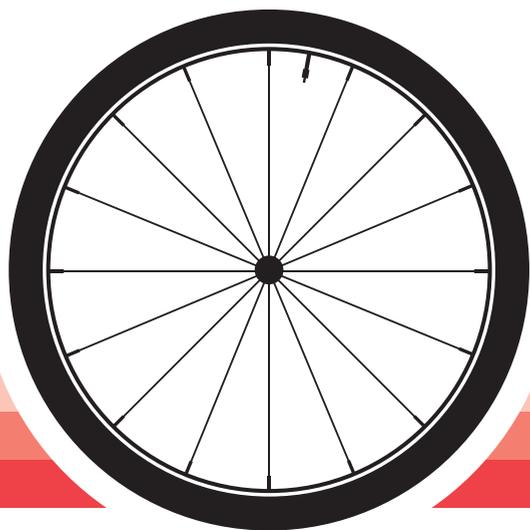
Los ciclistas urbanos de los países con mucha lluvia están preparados para la lluvia. En Sevilla no suele llover mucho, pero cuando sucede, parece que la ciudad se para. Como si en vez de agua cayera lluvia ácida. Sube el uso de los vehículos motorizados y algunas calles se colapsan en comparación con las aceras vacías.

Sin embargo, en los países del norte de Europa, que tienen un clima mucho más frío y lluvioso que el nuestro, van en bici con lluvia y nieve como algo habitual, porque esto es algo común y no implica ningún problema. Lo cual nos indica que si la gente no coge la bici cuando llueve es más por falta de costumbre. También hay una tendencia a hacer lo que está normalizado, por ello es tan importante normalizar el uso de la bicicleta. Con lluvia da más pereza el trasladarse, pero seguramente tengas que ir a trabajar igual, y mejor coger la bici, que meterte en un atasco.

Hay elementos que nos pueden facilitar nuestros trayectos con lluvia: una bicicleta con guardabarros, para no llegar con salpicaduras y poncho de plástico o chubasquero sería suficiente para protegerse. Sin embargo, si aún estás aprendiendo te recomiendo que dejes los días de lluvia para cuando controles más la bicicleta ya que el asfalto mojado puede resbalar. Al final, si decides salir en bicicleta, ya sabes, extrema la precaución y ponte tu poncho de lluvia. Yo tengo el uso del mío muy integrado.



Cuarta parte



*Efectos
Secundarios*





Efectos secundarios de montar en bici

MEJORAS TÚ, MEJORAMOS TODOS

Mejora tu salud

Podemos llamar entrenamiento a marcarnos un horario para practicar con la bici. Eso sí, cada uno entrena al ritmo y con la intensidad que quiere.

Las pautas del entrenamiento son las que te llevan de forma ordenada a ir avanzando. Su objetivo es ir mejorando tus capacidades físicas o intelectuales. Nosotras mismas podemos diseñar el entrenamiento que queremos hasta llegar a montar muy bien en bici. Embarcarse en algún ejercicio físico diario o constante es un entrenamiento en sí mismo.

Una de las mejores cosas que podemos hacer por nuestra salud es integrar el ejercicio físico en nuestra vida diaria de una forma natural. Es la llave de la salud y de la calidad de vida urbana. Defiendo que

el día a día es más hermoso cuando está acompañado de una sana actividad, lo que quiere decir que nuestros cuerpos se mueven a diario y están en funcionamiento. Hay muchas formas de hacer que el ejercicio físico esté integrado en tu vida cotidiana, puedes dedicar un tiempo a trabajos más físicos como jardinería o cuidar una huerta, decidir que varios de tus traslados sean a pie o en bicicleta o ir por la escalera en vez de en ascensor. Cuando gastamos nuestra propia energía en desplazarnos logramos que no se consuman otras energías más contaminantes. Movernos es ganar en salud pero además poner nuestro granito de arena contra el cambio climático, es cuidar el medioambiente.

Un poco de ejercicio de bajo impacto, como es montar en bici, sirve para contrarrestar una vida sedentaria. Si integramos el ejercicio en nuestra vida, la salud cardiovascular de nuestro organismo nos lo agradecerá porque reduce la tensión arterial, y el colesterol, modula la presencia de azúcar en la sangre, incrementa la capacidad de los músculos para utilizar adecuadamente el oxígeno, gasta el exceso de calorías, regula tu metabolismo, mejora las capacidades de trabajo, reduce el estrés, mejora el sistema inmune. Parece increíble, pero montar en bicicleta te puede alargar la vida.

La vida urbana con frecuencia es muy sedentaria, nos pasamos con nuestras nalgas posadas en una silla más de ocho horas al día en el trabajo, hasta el que solemos trasladarnos en coche, y a este ejemplo le podemos sumar un largo etcétera de incompatibilidades con llevar una vida activa y sana.

Integrar el ejercicio en nuestra vida diaria se puede convertir en una gran satisfacción que mejora de diversos aspectos que intervienen de forma directa en nuestra calidad de vida.

Dominio de habilidades y destrezas

Cuando incluimos el ejercicio físico en nuestra vida diaria le damos otro lugar a las habilidades psicomotoras. Montar en bici es un hábito que podemos intercalar con una vida pasiva y que va mejorando destrezas físicas y posturales como el equilibrio. Todo se va

entrenando poco a poco. La actividad de ir en bici a diario nos puede suponer una mejora postural, sentirnos más cómodos con nuestro cuerpo y más activos. Nos puede descargar del estrés que traíamos del trabajo y nos relaja. Incluso puede ayudarnos a dormir. Un paseo en bicicleta también puede ser una ayuda para relajarnos mentalmente. Saber canalizar nuestra agresividad a través del ejercicio es una idea muy acertada. Descargamos las tensiones acumuladas en otras esferas para poder continuar con salud nuestro día a día.

Por lo tanto, proponerse un entrenamiento para integrar el ejercicio en nuestra vida y, en este caso incluir el uso de la bicicleta, es algo que a simple vista parece un accesorio, pero que si se analiza detenidamente es un factor muy importante para lograr calidad de vida.



«Quiero aprender porque pienso que es una asignatura pendiente que tengo en mi vida. Porque creo que es un medio de transporte genial, sano, saludable, económico, rápido... Me gustan los retos y no quiero dejar de aprender cosas. La bicicleta aporta beneficios para mi salud, económicos y sociales, ya que en varias ocasiones se me ha presentado la posibilidad de hacer cosas con amigos en bici y no he podido por no saber».

MARGA



Mejora tu equilibrio

El equilibrio está relacionado con el oído y la vista. Por lo que he podido observar las alumnas logran ir mucho más rectas cuando fijan la vista en un punto. Por ejemplo, miran una farola que se ve al fondo del camino. También lo que sucede es que van rectas, literalmente, hasta la farola. Allá donde mires será donde irá tu bicicleta. De hecho,

cuando hay elementos a los lados de tu camino, por ejemplo, niños jugado o gente paseando, aunque no mires de forma directa, el ojo lo está viendo todo y puede desestabilizarte. Así que lo mejor es estar pendiente del punto fijo al que elijas llegar. La vista es muy importante para cualquier tipo de conducción, aunque no podemos olvidar que las personas ciegas también pueden montar en bici, de hecho hay actividades con tándem para ciegos.

Sobre el oído, debo decir que mi experiencia ha sido muy positiva, incluso he enseñado a montar en bici a una mujer sorda, a la que su limitación física no supuso ningún problema para su aprendizaje. También conozco gente con problemas auditivos que van en bicicleta sin problema, incluso conozco la existencia de un club ciclista de sordos en México. Así que, por lo que parece las limitaciones físicas para aprender a montar en bici son pocas en relación a la vista y el oído. No hay que limitarse por adelantado. Los límites reales no son físicos, por eso es muy fácil aprender a montar en bici.

Normalmente, una persona no se para a pensar que el equilibrio también es parte de la salud, y que por lo tanto deberíamos cuidarlo como otras cosas que nos parecen más importantes en nuestro cuerpo. Para la mayoría de las personas hacer ejercicio es una actividad de mejora de la salud, pero hacer ejercicios para mejorar el equilibrio no lo es. La bicicleta es un estupendo complemento para hacer ejercicio físico de bajo impacto y además ejercitar nuestro equilibrio.

Puede darse el caso que nos cueste mantener el equilibrio en algunas situaciones. Por ejemplo, en una clase de gimnasia al estirar, algunas personas se van hacia los lados y les cuesta mucho mantener el equilibrio. Hay diferentes factores que están relacionados con la pérdida del equilibrio como perder las capacidades de la visión, los nervios receptores de la planta del pie que envían al cerebro la información relacionada con la posición y el oído interno. Todos estos factores son los encargados de darle al cerebro lo que necesita saber sobre su movimiento.

Así que la bicicleta es un perfecto ejercicio para poder hacer uso de nuestro equilibrio y, por lo tanto que se mantenga en perfectas condiciones. Sin duda, el tipo de entrenamiento que proporciona la bici es un ejercicio muy completo y una verdadera ventaja para la salud.

Si comienzas a montar en bicicleta a diario la relación con tu cuerpo cambiará a mejor.

Mejora tu entorno

El ejercicio cuando se comparte sabe muy bien. Cuando estaba embarazada me encontré con la recomendación rotunda de andar entre 30 minutos a una hora al día. Cada vez que entraba y salía de casa a hacer cualquier cosa iba cronometrando el tiempo que iba andando. Así no tenía que incluir un paseo nocturno antes de ir a dormir para completar la hora que quería hacer todos los días. Me volví muy estricta con mi objetivo y me llevé una grata sorpresa al darme cuenta que lo cumplía y no me cansaba. Me gustó tanto el hecho de caminar, simplemente por caminar, que empecé a dar largos paseos con mi pareja. A veces caminábamos más de dos horas y ni nos dábamos cuenta. Para mí solo hay una cosa mejor que quedar para caminar con alguien y es quedar para montar en bicicleta.

Aunque en la bicicleta creamos que vamos nosotros solos pedaleando, no tiene porque ser así. Comenzar a coger la bici e integrarla en nuestra vida también se puede convertir en un hecho social.

El 90 % de los amigos del barrio donde vivía, La Macarena, se mueve habitualmente en bici. Pero descubrí que una amiga no cogía la bici desde que era niña y otro amigo no sabía montar, así que gracias al ánimo de los amigos y la presión social positiva ambos decidieron comenzar a montar en bici. Él aprendió solo con su novia y ella se compró una bici y se lanzó a hacer un viaje cicloturista en verano. Pedaleó más de 700 kilómetros. Hizo de golpe todos los kilómetros que no había hecho en su vida.

Esta presión social positiva fue determinante, porque cuando quedábamos en algún sitio y después nos íbamos a mover a casa de alguien, a un concierto o al cine, la mayoría lo hacíamos en bici y en menos de 15 minutos estábamos en el destino. Si alguien no tenía bici rompía la movilidad del grupo. Así que ellos mismos se dieron cuenta que tenían que enfrentarse al hecho de comenzar pedaleando. Este

cambio de paradigma en la movilidad nos demuestra que muchas veces integramos el ejercicio físico, porque otros lo tienen integrado. El impacto de comenzar a coger la bici como tu transporte diario no sólo significa la mejora de tu calidad de vida, sino la también mejora la de tu entorno: personas conocidas, familiares, vecinos... Lo que hagamos nosotros afecta a los demás.

Por desgracia formar parte de un círculo social donde el medio de transporte más utilizado es la bicicleta no es lo habitual. Muchas ciudades no están preparadas y no tienen ni la sensibilización, ni la educación, ni las infraestructuras que necesitan los ciclistas.

España es el tercer país de Europa con más niños con obesidad. Una noticia de 2011 decía que España ya supera a EEUU en niños con obesidad. ¿se podría evitar la obesidad infantil si los niños cogieran su bicicleta todos los días para jugar, ir al colegio y para cualquiera de sus desplazamientos?

Una investigación que escuché, afirmaba que si tienes un entorno o un mejor amigo con obesidad, tendrás un porcentaje mayor de padecer obesidad. Esto simplemente muestra que estamos conectados y que lo que hacen los demás nos afecta a nosotros. James Fowler, un experto en redes sociales de la Universidad de California, asegura que existe un efecto de contagio: tendemos a copiar el comportamiento de aquellos con los que estamos conectados. Por lo tanto, es fácil de entender y bastante comprensible la explicación de que si coges la bici, no sólo te estás cuidando tú, sino que estás cuidando tu propio entorno, tu círculo cercano, y por extensión tu ciudad. Imagínate la influencia directa que puede tener que un hijo vea que sus padres se mueven en bicicleta en vez de en coche. La bicicleta tiene una función social y utilizándola a diario somos un ejemplo para la sociedad. Somos responsables de lo que hacemos y de lo que sucede en nuestro entorno.

Mejora de la movilidad en la ciudad

Muchas veces pensamos que el concepto de una ciudad habitable – *Smart City*– es algo que está en manos de un ser todo poderos, o de nuestros gobiernos políticos y económicos. Desde mi punto de vista,

las ciudades inteligentes solo nacerán si en ellas vive gente inteligente que quiere tener una ciudad donde se pueda vivir y ser feliz. Personas que sepan perfectamente las medidas que hay que apoyar para que una ciudad se vuelva habitable. Integrar la bicicleta como un medio de transporte es posible. Muchas ciudades de Europa lo han hecho y hay países como Holanda donde el transporte mayoritario diario es la bicicleta y más del 50 por ciento de los usuarios de la bici son mujeres. En España también tenemos varios ejemplos. Sevilla o Zaragoza sí tienen un número considerable de trayectos diarios en bicicleta, por ejemplo en Sevilla se llegó a más de 70.000 trayectos diarios. Otras ciudades, como Madrid están a la cola en materia de movilidad sostenible. Han puesto una red de bicicletas públicas sin haber creado previamente una red de carriles y de infraestructura ciclista específica. También hay casos más llamativos como el del Ayuntamiento de Badajoz que gastó 100.000 euros en poner un carril bici y el resultado fue pintar una parte de la acera peatonal de color verde. No sé si esta medida sirvió para promocionar el uso de la bici en Badajoz, pero desde luego sirvió para que mucha gente utilizara esas imágenes en las redes sociales y se ridiculizara la iniciativa, lo que le hizo un flaco favor a la movilidad sostenible.

La ciudad demuestra los hábitos de las personas y aunque la infraestructura de apoyo puede hacer mucho, también nos podemos apoyar en la conciencia y en la educación de las personas. Comenzar a utilizar la bicicleta como medio de transporte es aportar nuestra gota de agua al incendio que viven nuestras ciudades. Ir en bicicleta está en nuestra mano. Ir en bicicleta es luchar por un concepto de ciudad que merezca ser vivida. Es pasar de ser un sujeto pasivo a ser un sujeto activo en la ciudad. Es una forma de ser conscientes de las necesidades que hay en la ciudad y de que no todo el mundo puede ir en coche a todos lados.

LA LIBERTAD DE LA BICI

La palabra libertad no hay que perderla de vista cuando estemos encima de nuestra bicicleta. La idea de libertad en nuestro subconsciente está ligada a la movilidad. A tener libertad de movimiento, a poder decidir irnos lejos o irnos cerca. Poder movernos hacia donde quera-

mos libremente. Cuando nos imaginamos a una persona que ha sido privada de su libertad nos imaginamos una cárcel, una celda, donde no se puede mover.



«En mi bici me siento como si la vida fuera más de una aventura»

JENNY GELLATLY

Cuando yo me paro a pensar ¿qué es ser libre? o ¿cómo me siento libre? siempre me imagino encima de la mi bicicleta, con capacidad de movimiento, con el viento en la cara. Pues bien, la bicicleta materializa el concepto abstracto y nos acerca al sentimiento de libertad. Esa capacidad significa poder elegir según nuestro verdadero criterio y nuestra verdadera voluntad. La libertad es no estar sometida a ningún tipo de coacción. Es una palabra que tenemos asociada a nuestra capacidad de elección, a nuestra confianza y atreverse a aprender a montar en bici, comenzar a ir en bici y moverse de la forma que más nos apetezca, sin duda, es una de las pocas formas que tenemos de ejercer nuestra propia libertad.

No se nos puede olvidar que estamos aprendiendo a montar en bici, porque queremos y porque nos apetece. Esto significa que conseguirlo en sí mismo es nuestro premio. Sin embargo, también nos podemos premiar más todavía y celebrarlo.

No debemos dejar pasar los buenos momentos sin celebrarlos como se pueda. Desde hace tiempo, cada cosa celebrable, yo la celebro. Si eres de las que durante años, lo has pensado y repensado, lo intentaste de pequeña y te caíste y ahora en la madurez te pones a hacerlo y lo consigues. Claramente te tienes que premiar y celebrarlo.

Admiro la dedicación que suelen poner las personas que aprenden a montar en bici en su edad adulta. No se me pasa por alto todo el esfuerzo invertido. Todos los límites mentales que han superado. Una celebración es un momento de reconocimiento, así que si estás intentado aprender a montar en bici, o ya has comenzado a pedalear,

prémiate. No tienen que ser grandes regalos, puede ser quedar con amigos a tomar algo, hacer un viaje o una salida de fin de semana... Comparte con la gente que ha estado a tu lado esa buena energía y que lo has conseguido. Si estás en el camino de aprender a montar en bici, no te olvides de pensar en tu premio y cómo lo vas a celebrar.

LA FELICIDAD NOS PROTEGE DEL GRADO DE VIOLENCIA CON EL QUE VIVIMOS TODAS

He realizado varios cursos de montar en bicicleta como apoyo a mujeres supervivientes de agresiones de violencia de género. Eran muchas. Demasiadas. Algunas estaban más tocadas que otras. Montar en bici te hace sentir libre, te hace sentir que diriges la dirección y el camino que quieres tomar. Hace que te actives, disfrutando del entorno y moviendo tu cuerpo.

A todas estas mujeres les habían preguntado previamente si sabían montar en bici. La respuesta siempre fue: No. Pero ya en mi curso, descubrí que la mayoría había montado alguna vez, de pequeñas y les encantaba. Se divertieron y pedalearon como si lo hubieran hecho toda la vida. Y es que ellas ya sabían. Pero... ¿entonces porqué habían dicho que no?

Rocío me contó: «en realidad ya había montado cuando era pequeña y tengo algún recuerdo, pero después de mis embarazos sentía que ya no podía ir en bici. Cuando quise volver a cogerla me pareció que la bicicleta era muy pesada y en aquella época tenía dolores de cabeza. Así que pensé que nunca más volvería a pedalear».



«Cuando voy en mi bici siento que yo decido,
que puedo hacerlo y que soy capaz»

SUSANA CASTILLA



Rocío iba en bici con un dominio total, ella creía que con la edad se habría perdido el equilibrio, pero vio que no era así. «Quiero aprender por salud, hacer ejercicio es fundamental. Quiero comprarme una y que sea mi amante», me dijo. No sé si al final se compraría una bici y la convertiría en su amante, pero sé que le gustó retomar la actividad que le hizo sentirse feliz y poderosa.

Nunca entenderé del todo porque esas mujeres, todas, dijeron que no sabían montar en bici. Muchas teorías vienen a mi cabeza. Quizá en demasiados momentos estuvieron cerca de alguien que les dijo que «no sabían hacer nada»; quizá estuvieron cerca de alguien que cuando iban a salir les decían «mejor quédate en casa» o «tú no puedes». Mujeres poderosas, mujeres listas, mujeres hábiles que en algún momento han sido aplastadas por las circunstancias. Yo solo encontré mujeres resilientes con ganas de ir en bicicleta y sentirse más libres.

Todas aprendieron y el premio fue una gran ruta en bici por la ciudad. Aunque el mayor premio fue que consiguieran echar abajo sus límites simplemente pedaleando.

Ser felices y estar unidas nos protege del grado de violencia con el que vivimos, nos ayuda a ser resilientes y a superar los problemas. Yo soy feliz yendo en bici, pero soy más feliz todavía cuando veo mujeres montando en bici, porque sé que pueden sentir lo que yo.

Sentir el poder de ser una persona libre.



¡Vivas nos queremos!





Para saber de dónde venimos y hacia dónde vamos

UN POCO DE HISTORIA

Este libro no sólo pretende que te entren en el cuerpo las ganas de empezar a ir en bici a todas partes. Tengo un objetivo mucho mayor. Quiero que empieces a ver el potencial que tiene la bici y todo lo que puede aportar a tu vida. Lo que se puede conseguir yendo en bici, es más de lo que cualquier leyenda o cuento de hadas nos haya taladrado la cabeza de pequeñas. Hay leyendas increíbles y otras historias que reales que superan la ficción. ¿Sabías que Marie Curie se fue nada más casarse de viaje de novios en bici? Sí, la primera mujer sobre la faz de la tierra en conseguir un Premio Nobel era una apasionada de la bici. ¿Sabías que Einstein decía que dónde pensaba con mayor claridad era encima de su bicicleta? ¿Y que sus grandes decisiones e ideas las fraguó pedaleando? La bicicleta puede hacer que se active todo nuestro cuerpo, puede lograr que abandones una vida sedentaria y por lo tanto, puede hacer que vivamos más tiempo, sanas y más felices.

Muchas han sido las mujeres que han incluido la bicicleta en su camino a la independencia. De hecho, hay gente que afirma que la bi-

cicleta ha hecho más por la independencia de la mujer que muchas otras medidas, como el derecho al voto. Yo simplemente sumaría que la bici ha hecho mucho no sólo para la mujer, sino por todas las personas.

El libro de Sue Macy, *Wheels of Change*, apoya una idea clave: la bicicleta es un instrumento de empoderamiento a través de la historia. Incluso llega a afirmar que la bicicleta ha ayudado a la mujer americana a ganar independencia, mejor salud y libertad. Ligar el uso de la bicicleta con el derecho al voto es una idea un tanto extrema si se escuchan de forma inconexa ambas ideas, por un lado derechos y por otro bicicletas. Sin embargo, sí existe la relación entre este derecho al voto femenino, el empoderamiento de la mujer, y el uso de la bicicleta como medio de transporte.

A lo largo de la historia la mujer se ha visto limitada en muchas situaciones. Conducir un vehículo a motor desde sus inicios estaba reservado a los varones, cabezas de familia y con recursos económicos ya que un coche es un objeto de lujo. Sin embargo, cuando apareció la bicicleta no pareció entenderse como un invento que pudiera utilizarse como un transporte serio, sino más bien como un elemento de ocio y deporte. La sociedad tardó un tiempo en ver el potencial de la bicicleta como medio de transporte. Por lo tanto, significó algo más cercano a un juguete y así el hombre no puso realmente restricciones respecto a su uso, como podía suceder con otros transportes como con los vehículos a motor privados. Dada la idiosincrasia de su aparición y al ser algo de menor importancia, resultó que la mujer pudo tener acceso a la bicicleta, mientras que no podía tener acceso a muchas otras cosas.

Unos datos muy interesantes para comprender la cercanía que tenía la mujer con la bicicleta es la cantidad de inventos patentados en torno a la bicicleta hechos por mujeres. Hay algunos ejemplos de mujeres de Estados Unidos que patentaron toda clase de inventos relacionados con la bicicleta, ya que eran ellas las que la utilizaban. Kate Parker (Chicago, Illinois) presenta una patente para un candado de bicicleta en 1890 y dice así: «Mi actual invento tiene, primeramente, como objetivo proveer un mecanismo de candado para bicicletas que deben estar candadas para prever su uso sin el consentimiento del dueño o

prever el ser robadas». Pero no es la única mujer en Estados Unidos que descubre que tiene una gran libertad de acción en relación con la bicicleta y que no sólo le sirve para tener mayor libertad, más rango de acción a la hora acortar las distancias sino que además es un sector en el que a la mujer se le permite inventar y fomar parte de él, ya que no se toma como una industria principal en el país sino como ese juego de ocio que la gente está descubriendo y popularizándose en el siglo XIX.

Mary F. Henderson (Columbia) presenta una patente de un sillín acolchado para la bicicleta en 1896/97 y dice: «El objetivo del presente invento es proveer un sillín acolchado apoyado en un cuadro que preste confort y seguridad a la hora de montar».

Sarah C. Clagett (Price Georges Contry, Meryland) en 1897 patenta un cierre para la falda femenina específico para ir en bicicleta, el *Bicycle Skirt Fastener*: «el objetivo de mi invento es permitir a las mujeres un simple, barato y efectivo método para mantener la falda de una señorita mientras monta en bicicleta».

Hay indicios sobre el acceso masivo de la mujer a la hora de montar en bicicleta, a pesar que como en casi todas las estadísticas no haya el mismo porcentaje de hombres que montan en bicicleta que de mujeres. Incluso en la actualidad, el uso de la bicicleta en ciudad es más elevado en hombres, pero cabe destacar que en España hay un buen porcentaje de mujeres que usan la bici a diario. Todo apunta que la historia de la bicicleta no dejó a la mujer excluida de su uso, por lo que la mujer vio su potencial y la utilizó. De hecho hay personas que hicieron historia como mujeres y como ávidas ciclistas.

Una de las primeras mujeres abogadas de los Estados Unidos, Belva Lockwood, fue la primera mujer en aparecer en una votación oficial como candidata para la presidencia de los Estados Unidos en 1884. En aquel entonces esta candidata del partido *Equal Rights Party* también había ganado la atención del público por montar en un triciclo inglés para ir a trabajar a Washington D. C. El periódico *Washington Post* escribió un artículo sobre Lockwood y su *three-footed nag* y ella en respuesta escribió un poema:

*«A simple home woman, who only had thought
To lighten the labors her business had wrought
And make a machine serve the purpose on feet
And at the sametime keep her dress from the street»*

Lockwood no ha sido un caso aislado en el uso de la bicicleta por mujeres desde el siglo XIX, sino que hay casos muy singulares como el de Frances Benjamin Johnston que se hizo un autorretrato vestida de hombre con una bicicleta. Esta fotografía se hizo realmente famosa y Johnstone llegó a ser la fotógrafa oficial de la Casa Blanca bajo cinco presidencias distintas.

Marie Curie y su marido Pierre, celebraron su matrimonio con un viaje de luna de miel en bicicleta. La pareja, que eran ávidos ciclistas, celebraron su matrimonio en 1885 y ganaron el Premio Nobel en físicas en 1903 por su investigación en radioactividad. Marie pudo también ganar el Premio Nobel en 1911 en química por haber descubierto el elemento *radium* y *polonium*. Ella fue la primera mujer laureada con el Premio Nobel y la primera persona en ganar y compartir los dos honores.

Sin embargo, en la descripción de la vida de estas mujeres no sólo vemos que la bicicleta ocupa un espacio de su vida, que han sabido usarla como medio de transporte y que las beneficia. Estas mujeres que a finales del siglo XIX ya eran conscientes de los beneficios de la bicicleta y la llevaban dentro de sus hábitos diarios coincide, justamente, con mujeres que tienen un trabajo autónomo y liberal, saben lo que es la emancipación y luchan por la libertad de la mujer, por lo que la bicicleta también cuadraba para ellas dentro del estandarte de su vida. Eran mujeres empoderadas y reconocidas profesionales en mundos que en aquel entonces eran completamente de hombres. Estaban marcando la igualdad y la diferencia con el hombre, aunque en una época en que las mujeres que querían emanciparse buscaban asemejarse a los hombres. Simplemente sorprendían porque, se movían como lo podían hacer los hombres, trabajaban, se casaban, iban en bicicleta e incluso resulta que podían ganar premios nobeles.

Además, la crítica por parte de mujeres a otras mujeres que montaban en bicicleta también estaba a la orden del día en el siglo XIX. Charlotte

Smith de la Liga de Rescate de Mujeres (*Women's Rescue League*) decía: «montar en bicicleta por mujeres jóvenes ha ayudado a engrosar las filas de las chicas imprudentes que finalmente derivan en el ejército de la mujer paria. La bicicleta es el avance del agente moral y físico del demonio en miles de instancias». De esta forma, este sector conservador de Estados Unidos intentaba hacer creer que la bicicleta podía convertir a la mujer en «indecente y vulgar». El debate ya en aquel entonces estaba servido entre lo que podían y no podían hacer las mujeres. Pero sin embargo, en la sociedad había respuestas a esta confrontación por parte de la Liga de Rescate de Mujeres.

«Yo me he relacionado con miles de ciclistas y no he visto en ellas nada que se acerque a indignante o escandalosa indecencia como dice la resolución de la Liga de Rescate de Mujeres», contestó Ellen B. Parkhurst, mujer de un ministro de Nueva York y que celebró las ventajas de las ciclistas y dijo para el *Evening Times* «no creo que la bicicleta sea inmoral».

Sin embargo, la bicicleta no se ha quedado en el siglo XIX, ni en el debate del siglo XIX y ha evolucionado hasta nuestros días de una forma considerable. Cuando se descubrió, aunque se generalizó su uso, sólo las mujeres más modernas fueron las que se atrevieron a utilizar este medio de transporte. En Europa se ha evolucionado desde el propio concepto de ciudadana, de identidad femenina, y aunque todavía no esté incluida al nivel del hombre en los espacios públicos (empresa, dirección política, etc) si que hay una igualdad de derechos generalizada. A su vez, en Europa también se ha avanzado de una forma increíble en el uso de la bicicleta en ciudad como un verdadero medio de transporte. Esto se debe a muchas razones. La bicicleta es símbolo de la no contaminación a la hora de los traslados, del cuidado de la ciudad y del propio cuerpo debido a su efecto positivo sobre la salud, es imagen de deportividad y de ahorro entre muchos otros factores.

El caso de Sevilla

La ciudad dónde vivo, Sevilla, ha sido considerada la cuarta mejor ciudad del mundo para ir en bicicleta. En la famosa encuesta anual *Copenhagenize 2013* que emite el veredicto sobre qué ciudades de Eu-

ropa son las mejores para transportarse en bicicleta Sevilla apareció en cuarta posición, lo que indica una evolución en cuanto a desarrollo sostenible. La lista de *Copenhagenize 2013* la sitúa tras Amsterdam a la cabeza (como no podía ser de otra forma ya que en esa ciudad hay más bicicletas que cualquier otro tipo de vehículo), Copenhague y Utrech.

El caso de Sevilla es llamativo porque tiene más de 200 kilómetros de carril bici perfectamente conectados. Y se ha pasado de un 0,5 por ciento antes de la construcción de los carriles bici en 2006, hasta casi un 10 por ciento de uso de la bici en la actualidad. Este hecho se ha premiado y se considera como algo positivo, porque muchas otras ciudades comienzan a copiar el modelo, a instaurar los carriles bici y los sistemas de bicicleta pública. Aunque en las ciudades españolas el uso de la bicicleta es menor al de ciudades con una extensa tradición en el uso donde llega hasta el 30 por ciento en las primeras ciudades de la lista, *Copenhagenize 2013* cree que Sevilla merece ese puesto por las mejoras que ha implementado. Este tipo de iniciativas reconocidas a nivel europeo vienen a legitimar y demostrar la viabilidad del uso de la bicicleta en ciudad a nivel europeo por diferentes variables y consecuencias medioambientales que en el pasado siglo XIX no se sabían.

Si analizamos el caso de Sevilla, no desde un enfoque de género, ya que esto implicaría un estudio aparte, sino desde una contabilización cuantitativa de género como hace la Universidad de Sevilla en la *Investigación sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla* en 2011 nos percatamos de que la mujer utiliza la bicicleta pero en un porcentaje menor que el hombre.

Esta investigación afirma que la mayor diferencia entre sexos es a primera hora de la mañana –de siete a siete y media– ya que los hombres casi alcanzan el 73 por ciento y las mujeres apenas superan el 27 por ciento. La menor diferencia ocurre en lo que llamaríamos la hora punta –de nueve a nueve y media de la mañana– que es la hora en que las mujeres alcanzan el 38 por ciento y los hombres quedan en el 61 por ciento de usuarios a esa hora. Con este dato la investigación obvia que las mujeres viajan más a la hora punta, lo que hace que las diferencias de género se suavicen. Esta investigación estima que en la ciudad ese año había unos 72.565. Con estos datos vemos como el uso de la bicicleta por parte de la mujer está normalizado,

aunque por otro vemos que todavía no alcanza cotas de igualdad. Esto no sólo sucede con el uso de la bicicleta sino con prácticamente el resto de transportes. Siguiendo diferentes investigaciones solo hay más usuarias mujeres en un tipo de transporte, el transporte público, como sucede en Madrid. La bicicleta es un instrumento de empoderamiento ciudadano, tanto para hombres como para mujeres, aunque lo necesario para llegar a una sociedad más igualitaria es que la mujer alcanzara los niveles del hombre en muchas cosas.

La bicicleta es una herramienta de empoderamiento para la mujer, ya que se ha demostrado que desde el siglo XIX ha podido trabajar cualidades como el cuidado personal, el cuidado a la ciudad, la independencia de uso, la autonomía de utilizar los transportes de forma independiente, nadie te lleva, sino que la persona lleva la bicicleta, nadie te dirige, por lo que también da cierta sensación de libertad a la vez que participa en la libertad de acción al poder vestir de forma más ligera y transportarte a espacios más lejanos en menor tiempo.

Recientemente, Sevilla ha caído del puesto 4 al puesto 14 en el *index Copenhagenize* de las mejores ciudades ciclables. Esto se ha debido a una inactividad de varios equipos de gobierno municipales que no han tenido la visión suficiente como para poder continuar el trabajo hecho en materia de movilidad sostenible. Básicamente lo que han hecho es «no hacer nada». El carril está en malas condiciones y no ha habido ninguna actividad de educación para lograr sensibilizar a la población sobre la necesidad de la convivencia entre todos los agentes: ciclistas, peatones, coches, etc. Sin embargo, desde mi punto de vista, no todo está en manos de los gobiernos y de su parálisis o falta de valor para enfrentar la verdadera revolución que necesitan las ciudades del siglo XXI; somos las personas las que tenemos la obligación de volver a recuperar el espacio público. No todo es infraestructura, no todo está en sus manos. Los movimientos sociales, desde las asociaciones y desde la población tenemos mucho que aportar. Para mí todo es una cuestión de educación. Tenemos la responsabilidad de saber educar a las generaciones futuras en comportamientos que no sean destructivos. Somos los responsables de lograr que podamos volver a respirar y a pasear por las ciudades donde vivimos. Por ello, y por ellas, he escrito este libro. La fuerza está sólo en nosotras, y cuando vas en bici, lo sabes.

Gracias

a los colectivos:



Y a : Adina Fulga Radi, Ainhoa Pérez Infante, Chiara Cirelli,
Juan Francisco Cantón, Manuel Calvo Salazar, Nuria Sánchez Díaz,
Elena Pou, Regina Monticone, Susana Delgado, José Manuel Porras
Novalbos e Inmaculada Pancorbo,

por su especial implicación en este proyecto.



Este libro, además, ha sido posible por la colaboración de muchas otras personas que desde su gratitud financiaron la campaña de *crowdfunding Sin Cadenas*. A todas ellas:

¡GRACIAS, GRACIAS, GRACIAS!

Alba Martínez Salas, Albert Batiste Triadó, Alejandro Ignacio Brome Gener, Bilal Paladini, Inés y Noé, Agueda Latorre, Albert Batiste Troyano, Alexia Canto Alvarez, Alexander Bloom, Besana, Ursula López Moreira, Ambra De Cesero, Amparo Hernandez Diaz, Ana Pereira, Ana García Navarro, Froy, Andreas Speck, Ángel Ceballos, Autonomía Sur, Ana Martínez Benlliure, Anna Elias Manén, María Aguilar Alejandro, Cristina del Villar, Ismael Rojas, Bruno Bueno, Bea Esteban Agustí, Begoña Jimenez Garcia, Belén Campillo, Belén Calahorro, Bernat Costa Reimondez, Blanca Crespo Arnold, Candela González Sánchez, Carlos Hernández Bardo, Carlos Rodríguez González, Carmela Napolitano, Carmen Ortiz Vargas, Carolina Clavero, Carolina Damiá Ordaz, Catalina Mas Busquets, Cayetano Ruiz de Alarcón Quintero, Rocío López Cano, Tomas Coronado, Juan Ciro Pérez Alba, Xavier Castroviejo Fisher, Cristina Alba Perez Rendón, Cristina Arcos Fernández, Dalibor Rodinis, David Aguilar i Ferrer, David Fernández Piñas, David Martinez Pastor, Mar Pino Monteagudo, Patricia Reguero Ríos, Diana Martínez Andreu, Eduardo Aguilera Fernández, Enrique Guillén Bañuelos, Ana Jiménez Talavera, Elena Huertas, Elisa Oteros, Ricardo García Salazar, Elvira Maria Iglesias Hitos, Edith Natalia Moya Rojas, Enrique Girón González, Ernesto Fumarola, Patricia Luque y Pablo Mallén, Esperanza Luengo Perez, Eva León, Esther Muñoz Ariño, Esther Muñoz Ariño, Teresa García Vázquez, Fernando Martínez Andreu, Felipe J Mínguez Gómez, Gabriel Corbacho Bermejo, Gemma Simón i Mas, Giacomo Baratto, Gonzalo Revilla, Luis Corraleche, Agustin Liñan, Haritz Eder Ferrando Lebraud, Héctor Rojo Letón, Iñigo Bandrés de Lucas, Imata, Indio, Agustín Cayuela Fernández, Irene Pardo Contreras, Iría Álvarez,

Iris Calero Santiago, Itziar Aguirre Jimenez, Fco. Javier Viñal Gutiérrez, Jean-Baptiste Harguindéguy, Jesus Laguna – Segis, Jesus Mateos Granados, Josué López Ponce, Jesús Freire, Jorge Villegas, Jaquelina Becerril, José Manuel Porras Martín, María Dolores Novalbos Martín, José Martínez Andreu, José Andrés Medina Braña, Jose Juan Jiménez Colmenar, Juan Francisco Cantón Sanz, Juan Manuel Mellado, Juan Pablo Porras, Juan García Alberdi, Julia Obermöller, Alejandra Mesa Giraldo, Kike Haro, Manuel Suarez Rodríguez, Lorena Palma Paredes, Luis Lazaro, Guadalupe Morales, Irene Machuca de la Rosa, Maria Luisa Royuela, Manuel Peña Pulido, Mara Bozini, Marco Minocri, Marcos Rivero Cuadrado, Maria Rosa Porras Martín, Marián Ruiz Jiménez, María Álvarez González, María Ordóñez Noriega, Marta Saez de la Higuera, Marta Nocete, Mayte Toledano, Miguel Prados, Ciclos Olabarrieta, Mikel Achaerandio, María José Linares, Mónica Toledo, Mónica Ortiz Ríos, Moisés Rubio Rosendo, Pilar Sanz Martínez, Rafael Muela Pastor, Noemí González Polanco, Manuel Peña Pulido, Pablo Js, Paloma Amat, Zacarías Lara Peláez, Paula Urrestarazu, José Emilio Pérez Sevilla, José Antonio Vaquero García, Pilar Monsalvete, Gonzalo Bueno, Rafael Villar Fernandez, Raul Martínez Andreu, Raul Gómez Dorado, Ricardo Marqués, Ricardo Barquín Molero, Roberto Higuera Torrea, Rocío Bancalero Bueno, Rocío Mairena Garcia de la Torre, Rocío Villacorta Linaza, Raquel Pérez Lainez, Macarena Hernández, José Manuel Porras Novalbos, Inmaculada Pancorbo, María Ángeles Hurtado Pedrosa, Simone Puccio, Stef van Bergeijk, Tania Bueno Albiez, José Troyano, Teresa Vazquez, Tertulia S.Coop. And, Vicente Barragán, Vicente Lopez Martinez, Victoria, Eduardo García Ibaseta, Giorgio, Pedro Jiménez Álvarez.

¿Nos hemos olvidado de tu nombre?, o ¿quieres financiar el proyecto Sin Cadenas e incluir tu nombre en la lista de agradecimientos? solo tienes que ponerte en contacto con nosotras en info@santaclea.com y tu nombre saldrá en la siguiente edición. *Sin Cadenas* es un proyecto vivo y sigue sumando amantes de la bicicleta en sus filas.

TRES MUJERES SIN CADENAS

ISABEL PORRAS NOVALBOS, autora del libro *Sin Cadenas*. En la actualidad es la Vicepresidenta del Consejo de la Federación Europea de Ciclismo (ECF), también es miembro de Acontramano y ConBici. Isabel está dedicada a fomentar el uso de la bicicleta por parte de las mujeres. Tras más de diez años en el mundo de la comunicación, trabaja en el centro de ciclismo Santa Cleta, cooperativa sin ánimo de lucro de la que es fundadora. Ha enseñado a montar en bicicleta a centenares de mujeres en Sevilla. Muchas de ellas hoy van en bicicleta a diario.

CECILIA BUENO UNZETA es la ilustradora del libro *Sin Cadenas*. Ha cursado estudios de Arquitectura en la Universidad de Málaga. Sus trabajos relacionan sus dos pasiones: la arquitectura y el diseño. Cecilia es malagueña y vive su ciudad en bicicleta. Además, en su ámbito profesional es creadora de diferentes tipos de materiales ilustrativos, logotipos y diseños para diferentes marcas.

GUIOMAR SÁNCHEZ MILL, editora del libro *Sin Cadenas*. Con varias décadas de experiencia vinculada al sector editorial y como Directora de Culbuks ha puesto especial cariño e interés en esta obra, ya que Guiomar aprendió a montar en bici en su edad adulta junto a su hija Abril en uno de los cursos de la autora de este libro.





SantaCleta

ISABEL PORRAS NOVALBOS

Sin Cadenas es una sencilla guía para comenzar a montar en bicicleta en tu edad adulta. Está destinada a aquellas personas que no tuvieron la oportunidad de aprender en su infancia. En España una de cada 10 personas no sabe montar en bicicleta y el 85 por ciento de ellas son mujeres.

En sus páginas encontrarás historias de mujeres que aprendieron de mayores, testimonios, consejos y un método para que de forma autónoma y libre decidas aprender a montar en bicicleta. Este libro también puede servir de ayuda a quien quiera enseñar a otras personas a montar.

Sin duda, una herramienta útil para muchas mujeres que desde su vida cotidiana pueden cambiar la historia y crear una ciudad más sostenible e igualitaria. La bicicleta nos hace visibles en las calles, nos hace sentirnos libres y nos da la fuerza para saber que podemos hacer lo que nos proponamos, como aprender algo que jamás hicimos antes. Este texto espera romper las cadenas y los miedos de muchas personas en torno al uso de la bicicleta y mejorar su movilidad diaria.



www.culbuku.com

ISBN 978-84-947124-0-1



9 788494 712401

culBuku