



FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS

GRADO EN TURISMO

Análisis del Cicloturismo en Sevilla

Trabajo Fin de Grado presentado por Eduardo Manuel Pérez Naranjo, siendo el tutor del mismo el profesor Juan Álvaro Rodríguez Díaz.

Vº. Bº. del Tutor:

Alumno:

D.

D.

Sevilla. Junio de 2014



GRADO EN TURISMO
FACULTAD DE TURISMO Y FINANZAS
TRABAJO FIN DE GRADO
CURSO ACADÉMICO [2013-2014]

TÍTULO:

ANÁLISIS DEL CICLOTURISMO EN SEVILLA

AUTOR:

EDUARDO MANUEL PÉREZ NARANJO

TUTOR:

JUAN ALVARO RODRÍGUEZ DÍAZ

DEPARTAMENTO:

SOCIOLOGÍA

ÁREA DE CONOCIMIENTO:

SOCIOLOGÍA DEL DEPORTE

RESUMEN:

El trabajo a acometer pretende esquematizar los usos de la bicicleta en la ciudad de Sevilla, tal como conocer las infraestructuras existentes para con ella, y la repercusión que genera este vehículo en relación con el turismo y los demás agentes afectados. Estudiaremos el perfil del turista que hace uso de la bicicleta en la capital hispalense y conoceremos a través de fuentes directas la estructura y la repercusión que tiene este medio de locomoción con la actividad empresarial y la oferta que existe para él. Por último enfocaremos desde una visión sociológica las vicisitudes que ha generado la irrupción de una cada vez mayor conciencia del Medio Ambiente, que provoca que se expanda el uso de las dos ruedas, afectando de diferentes formas a la estabilidad de la ciudad.

PALABRAS CLAVE:

Bicicleta; Carril bici; Empresa; Turista; Funcionalidad

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN: LA BICICLETA EN SEVILLA.....	1
CAPÍTULO 1: INFRAESTRUCTURA PARA BICICLETAS.....	3
Subapartado 1.1: SERVICIOS PÚBLICOS.....	4
Subapartado 1.2: SERVICIOS PRIVADOS DE ALQUILER DE BICICLETAS.....	6
CAPÍTULO 2: ENFOQUE SOCIOLÓGICO DEL CICLOTURISMO EN SEVILLA.....	11
Subapartado 2.1: TURISMO POSTFORDISTA.....	11
CAPÍTULO 3: EL CONFLICTO SOCIAL.....	15
Subapartado 3.1: OTRA SERIE DE CONFLICTOS.....	18
CAPÍTULO 4: LA UTILIDAD DEL CICLOTURISMO EN SEVILLA.....	21
Subapartado 4.1: FUNCIONALISMO CON OTROS ACTORES ECONÓMICOS TURÍSTICOS.....	24
CONCLUSIÓN.....	31
BIBLIOGRAFÍA.....	33

INTRODUCCIÓN

LA BICICLETA EN SEVILLA

Es conocido por todos que Sevilla es una de las mejores ciudades del mundo para practicar el cicloturismo, características tales como el clima cálido, la uniforme orografía del terreno, así como las nuevas y adecuadas infraestructuras y la cultura de bici de la ciudad, otorgan a la capital andaluza el hecho de ser una de las ciudades denominadas más “cicloamables” de Europa y a nivel mundial. Y así lo atestiguan webs especializadas en ello como www.copenhagene.com, que le otorgan el cuarto puesto en un ranking realizado por la misma.

Dichas cualidades, y la notable labor de la administración, quien en el tiempo de varios años hasta la fecha, ha organizado y erigido una red de carriles bicis interconectados con los demás transportes existentes, ha provocado que sea incesante el incremento de aficionados a las dos ruedas, que se ha visto apreciablemente aumentado en los últimos años, y que la conciencia en usar este medio de locomoción tan saludable, se expanda cada vez, no ya solo entre los sevillanos, si no entre los turistas que visitan la ciudad, caso este en el que nos centraremos a lo largo de la exposición y trataremos de realizar un exhaustivo estudio sobre los usos de las dos ruedas entre los turistas.

A primera vista podemos observar que son múltiples los accesos a la bicicleta por parte de los turistas, así podemos contemplar que se ofrece en ciertos establecimientos hoteleros, sobre todo si son frecuentados por clientes jóvenes, que otros tantos tienen acuerdos con las empresas gestoras de arrendamiento, destacando *bicibike*, *bike away* o *rentabike*, incluso existe la oportunidad de comprar un abono de corta duración, muy recomendable para el visitante, dado que dura hasta un máximo de 7 días, por parte de la administración local y su flota de bicicletas (*sevici*).

Con estos detalles, es lógico que sea muy común el uso de la bicicleta en Sevilla por parte del turista, pero las preguntas serían ¿qué tipo de turista usa la bicicleta en Sevilla?, y ¿qué le motiva a ello? Para ello ahondaremos desde un punto de vista sociológico en las motivaciones del usuario medio, las causas que incitan a moverse en dos ruedas.

Ponderaremos el punto de vista funcional de Durkheim, el conflicto generado al que aludiría Karl Marx, o la perspectiva de Weber, para poder así obtener conclusiones y visiones diferentes sobre los acicates cicloturistas.

Para finalizar profundizaremos en los conflictos políticos generados por la temática en la ciudad, pues al fin y al cabo se convierte en una rama más de atracción turística y una oportunidad para crear riqueza en la capital andaluza, sopesaremos los intereses involucrados y la evolución del mercado, y del sector en concreto.

Por último analizaremos en clave personal todo el proceso y las virtudes y contras de la campaña de dos ruedas sevillana.

TEMA 1

INFRAESTRUCTURA PARA BICICLETAS SERVICIOS PÚBLICOS Y PRIVADOS

Para empezar hemos de hacer un breve análisis sobre las infraestructuras existentes en la ciudad en lo que al ciclismo se refiere, y decimos breve, dado que es muy numerosa y notable la información existente, pero nuestra labor es centrarnos en clave sociológica sobre el tema y en concreto sobre los turistas, por lo que expondremos de forma más o menos escueta la disposición del sistema de transporte local de las dos ruedas y sus nexos con el resto de medios de transporte.

El ayuntamiento de Sevilla, de un tiempo a esta parte, concretamente desde 2006, ha elaborado una de las redes de carriles bici más completas no solo a nivel estatal si no a nivel continental, situando a la ciudad entre las más “cicloamables” del mundo, como así testifican webs especializadas en el tema (www.plataformaurbana.cl) .

Desde el citado año, se han construido más de 140 km de carril bici en Sevilla, siendo desde sus inicios un referente mundial, catalogado por la *Organización de Consumidores y Usuarios (OCU)* como la red más segura y mejor conectada del país y sirviendo de precedente y modelo, a ciudades de la talla de Londres, desde donde ha viajado la consultora *URBAN MOVEMENT* por encargo de *TRANSPORT FOR LONDON*, para crear su plan director. (www.diariodesevilla.es)

Pero no queda ahí la idea, pues a partir de 2014 se pretende con el **Plan Andaluz de la Bicicleta 2014-2020**, expandir en 35 km los carriles bicis hacia el área metropolitana, copando así la parte este del Aljarafe e interconectando en mayor medida si cabe todos los transportes, esta vez con implicación autonómica, en vez de local.

Estas pretensiones surgen a raíz de la idea de querer descongestionar el tráfico en rededor de la ciudad y hacer más económico y viable el transporte, pues el potencial es enorme si observamos las condiciones geográficas de la urbe y su entorno.

La organización de la infraestructura cicloturista sevillana consta de una ingente cantidad de aparcamientos colocados estratégicamente por toda la urbe, en función de la demanda de su uso y aumentando en cuanto nos acercamos al centro histórico, pues los mayores flujos de transporte se producen desde los barrios al centro neurálgico, como ya se expuso en el documento creado a raíz de la inauguración de las vías verdes, de mano del ayuntamiento,

Amén de ello, las comunicaciones están creadas a conciencia para que las interconexiones sean más fluidas y se adecuen los accesos entre distintos medios, tales como el metro con la bicicleta, con el tren, o con el autobús, tanto a nivel local como de conexión con los municipios de la provincia (estaciones de Plaza de Armas y del Prado).

Todo ello se ha producido de mano de la administración local, que como hemos podido observar, de un tiempo a esta parte, se ha involucrado de manera profunda en las adecuaciones de las dos ruedas en la ciudad. Es por ello que unido a las citadas

infraestructuras de carriles adecuados y parkings, el ayuntamiento, ha puesto a disposición del usuario una flota enorme de bicicletas, para que ya no solo el ciudadano de a pie, si no el turista, hecho este que nos afecta, pueda moverse por la ciudad de una manera más ecológica, sana y segura. Por esta razón trataremos a continuación las características del servicio público local de bicicletas *sevici*.

- Servicio público de alquiler de bicicletas: *SEVICI*

SEVICI es un sistema de bicicletas compartidas difundido ya por ciudades de todo el mundo, por el cual el ciudadano tiene a su disposición una serie de bicicletas para usarlas temporalmente como medio de transporte. Dicho sistema es gestionado por una empresa privada y consta de unas 3200 bicicletas para las que existen 260 estaciones en toda la ciudad, situándose en su mayoría en el centro histórico, hacia donde fluctúan el mayor número de trayectos. Así podemos observar en la siguiente imagen donde se sitúan los aparcamientos de *sevici* en el centro y alrededores.



En este plano podemos ver completamente delineadas las plazas y situadas tácticamente a modo de conexión urbanística.

La flota de bicicletas se encuentra adecuadamente equipada con distintos elementos de seguridad y prestaciones complementarias tales como cambio de velocidad de tres marchas o frenos de tambor delanteros y traseros integrados en los cubos de las ruedas.

Los bicis tienen un diseño característico y llamativo en pos de ser reconocidas inmediatamente en caso de vandalismo o robo y todas están debidamente enumeradas

TFG – TUR. Análisis del Cicloturismo en Sevilla

En lo referido a las estaciones de aparcamiento, estas constan de un punto interactivo desde el cual se puede consultar el modo de empleo del medio de transporte, un plano con los estacionamientos más cercanos (pues usualmente se da el caso de que los estacionamientos estén completos y no se pueda anclar la bicicleta), adquirir un bono de corta duración, y obviamente retirar una bicicleta. Estas bicicletas se encuentran ancladas en sus respectivos puntos de enganche enumerados, en la cual el usuario deberá depositar el velocípedo tras su trayecto. Trayecto este que será gratuito si es menor a 30 minutos, y no constará como cargo añadido al precio del abono.



Instantánea del estacionamiento de sevici de la Plaza Nueva

Para poder tener acceso al uso de este medio de transporte, el ciudadano habrá de darse de alta en el sistema y solicitar un abono que podrá ser de corta duración, para un periodo de siete días, y de larga duración, para un año de duración.

El más factible para aquel foráneo que visita la ciudad es el de siete días de duración, dado que si pretende disfrutar a fondo de la ciudad (pues la estancia media es de 1,5 jornadas) es una buena opción de transporte.

Pero verdaderamente *sevici* no es un servicio orientado para el turista, dado que se presenta como medio transporte para el ciudadano autóctono, aunque eso sí, a la hora de adquirir el abono, es indiferente la procedencia del usuario, pero la administración no oferta este servicio para ese mercado en especial ni como complemento que pudiera atraer beneficios.

En definitiva *sevici* es un servicio orientado al mercado local, tal y como puede ser *tussam* o *metro de Sevilla*, obviamente sin deferencias de quien lo disfrute, si usuario local o foráneo, pero no se encuentran entre sus actuaciones la de acercarse especialmente al turista.

- Servicios privados de alquiler de bicicletas

Para satisfacer la demanda turística en materia de cicloturismo, a diferencia de *sevici*, encontramos múltiples empresas que van desde la exclusividad del renting de bicicletas hasta servir de complemento a la hotelería o inmiscuirse en el mercado de visita guiada, pero a dos ruedas.

Son varias las empresas que abarcan el cicloturismo en Sevilla como una medida de poder competir en el sector turístico hoy día, y son varias sus especializaciones y heterogéneos sus productos a la hora de llegar al visitante.

Empezaremos así centrándonos en las empresas de renting o alquiler de bicicletas en la capital del Guadalquivir.

- Empresas de alquiler de bicicletas en Sevilla

1. **Bicibike:** *Bicibike* es una de las empresas más especializadas en las dos ruedas de la capital andaluza, sus productos se han diversificado a niveles considerables y no solo no se remite al alquiler de sus bicicletas, si no que entre sus prestaciones se encuentran el servicio de audioguía, rutas guiadas por la ciudad, complementos con kayaks en el río, rutas por la provincia, o servicio de talleres y mantenimiento de bicicletas.

Sus velocípedos se encuentran estandarizados, pudiendo diferenciarse entre bicis de paseo, de montaña, plegables, o las novedosas bicis eléctricas. Y amén del servicio de alquiler, también venden sus productos a todo aquel interesado en adquirirlos.

Una de las características que más nos llama la atención al informarnos sobre la empresa es que su sede física se encuentra en la estación de trenes de Santa Justa y con licencia acreditada por la administración de infraestructuras ferroviarias *ADIF*, lo cual denota enormemente su carácter como empresa turística, ya que se sitúa en el mayor centro de recepción de turistas de la ciudad, otorgándole así una gran ventaja competitiva frente a sus competidores.

Además de ello *Bicibike* exporta sus servicios a todo establecimiento que desee adquirir sus productos y propone la opción de ser franquiciado por distintas empresas del sector turístico que actúen como complementarias a la propia, tratando así de copar gran parte del sector y expandiéndose de manera extraordinaria por toda la ciudad.

2. **Bike Away:** Esta empresa inglesa se encuentra extendida por todo el mundo y su oferta se centra exclusivamente en el servicio de alquiler de bicicletas, que pueden ser enviadas a domicilio o adquiridas en un local de la empresa. Su catálogo alberga bicicletas de montaña, de paseo y los prácticos tandems para pasear acompañados. Esta empresa tiene como ventaja el estar disponible a cualquier hora durante todo el año, al servicio del cliente.
3. **Cyclotour:** *Cyclotour* es una innovadora empresa que basa su negocio en el alquiler de lo que ellos llaman “cyclos”, vehículos de cuatro ruedas a pedales

para más de 4 personas, pero que también ofertan bicis de paseo y las modernas balanz bikes, similares a los triciclos.

Esta empresa local comenzó su andadura en el famoso Parque de María Luisa, y se ha ido expandiendo poco a poco por toda la franja occidental de Andalucía y hacia el norte hasta llegar a Mérida. Entre sus servicios pioneros encontramos el de la posibilidad de publicitarse a las demás empresas a través de sus cyclos y el de promover este transporte entre los usuarios más mayores como manera de mantenerse en forma de un método agradable.

Igualmente como alguna otra empresa, también ofertan la audioguía con rutas culturales, dibujando concretamente en nuestra ciudad una bella ruta denominada de la “Sevilla romántica”. A su vez ofertan la posibilidad de franquiciarse al emprendedor que lo pretenda aludiendo que las inversiones requeridas para sus instalaciones son las más bajas, y por lo tanto las más atractivas.

- 4. Quiquecicle:** Esta firma local es de las que mayor solera tiene en la ciudad, lo que le ha valido para poco a poco expandirse por diferentes niveles de la cadena de valor. De esta forma comenzaron por 1998 alquilando bicicletas en dos apropiados enclaves como son el Parque del Alamillo y el de María Luisa, para luego abrir una tienda, adentrarse en el mercado de internet con las ventas online, y promover la publicidad con sus productos.

Entre sus singularidades que la diferencian de las demás encontramos las de ofertar triciclos, amén de las bicicletas estándar, y la de realizar marchas ciclistas en distintas ciudades. Esta empresa no está tan orientada al cliente extranjero como pueden estarlo alguna de sus competidoras.

- 5. Rent a bike Sevilla:** Rent a Bike nos indica desde el momento en el que observamos su nombre que está 100% orientada al turismo. Es una marca local y oferta únicamente bicicletas plegables, lo que nos hace ver que su finalidad es que el turista disfrute de las dos ruedas por un entorno eminentemente urbano de manera cómoda y práctica.

Facilita información en varios idiomas, así como asesoramiento turístico para el usuario, guías personalizados, incluso rutas de especial interés turístico. También expande su mercado con la venta de su modelo de bici plegable a todo aquel que pretenda su compra.

- 6. Center Bici:** Esta marca es otra de las que se encuentra mayormente orientada al renting del visitante turístico, dado que entre sus servicios, aparte de la misión principal de la empresa de arrendar bicis, podemos ver que además oferta rutas turísticas, y no solo eso, si no que aparte, y como peculiaridad, ponen al servicio del cliente packs de conjunción de su actividad principal, con temática de flamenco o fotografía turística.

Su catálogo de bicicletas también se encuentra estandarizado y representado por una marca española.

- 7. Sevilla Bike Tour:** Es un negocio cuya actividad fundamental es la de organizar tours turísticos por la ciudad hispalense sobre dos ruedas. Para ello pone a disponibilidad del usuario la elección de una de sus dos visitas guiadas, con la que poder conocer la ciudad de una forma diferente.

Como dato relevante podemos decir que esta marca no arrienda de manera libre sus productos, sino que simplemente comercializa sus rutas guiadas, con la que el cliente podrá disfrutar de este transporte mientras conoce la ciudad.

- 8. Bici4city:** Bici4city es otra marca que se adentra en el sector turístico para expandir su negocio hacia otra rama de la cadena de valor. Su labor primordial es la de reparaciones y ventas a cualquier cliente local, pero aparte de ello dicha empresa tiene como propósito inmiscuirse en la oferta turística elaborando rutas guiadas o con audioguías por la ciudad, inclusive rutas rurales por el resto de la provincia o Itálica por ejemplo.

Es una empresa joven e innovadora que como tantas otras rechaza el coche en pos de un transporte más limpio benévolo con el Medio Ambiente.

- 9. Biciclos:** Biciclos es una casa eminentemente sevillana con sede en Triana, cuya principal labor es la de arrendar exclusivamente bicis urbanas, como pueden ser las plegables, amén de trabajos de reparaciones en general. Baza su mercado en el usuario local, dado que como así denotan sus servicios, no es su fuerte el cliente extranjero.
- 10. Biciactiva:** Esta tienda sita en el barrio de Los Remedios se encuentra plenamente inmersa en el mercado turístico, pues aparte de ejercer como arrendador y consultoría, una de sus características más llamativas es que oferta sus productos a través de agencias de viaje, por lo cual el usuario procedente del extranjero antes de llegar a la ciudad ya podrá tener contratado el producto, el cual puede derivar desde el único alquiler del producto, a la guía personalizada con una persona titulada.

Como hemos podido observar son múltiples las marcas que se encargan de arrendar bicicletas, ya no solo al usuario local, si no al turista que al llegar a nuestra ciudad y observar las excelentes condiciones para su uso, siente la enorme necesidad de disfrutar de las virtudes de las dos ruedas, a la par que conocer la cultura e historia de la misma a través de audioguías, si así lo desea, o con un guía físico que dirija sus trayectos.

Toda esta ingente cantidad de empresas arrendadoras de bicicletas viene precedida y se debe en su gran mayoría a la puesta en alza por parte de la administración de las enormes infraestructuras cicloturistas creadas en los últimos años, lo que ha derivado obviamente en un enorme crecimiento de la demanda de estos medios, y ha desembocado en un aumento muy considerable de la oferta en la ciudad, tanto para el consumidor local como para el extranjero. Dichas empresas son muy numerosas, y aquí hemos querido detallar algunas de las más importantes, a continuación podremos ver unas gráficas que esclarecen de forma estandarizada las características de la industria del cicloturismo en el Valle del Guadalquivir. Para lo que hemos querido usar como base varias de las empresas anteriormente detalladas.

TFG – TUR. Análisis del Cicloturismo en Sevilla

Empresa	Bicibike	Cyclotour	Rent a Bike	Sevilla Bike Tour	Bici4city	Biciclos	Biciactiva
Logo						No tiene	
Ventaja competitiva	Tienda física en Santa Justa	Alquiler De "Cyclos"	Especialista En Demanda extranjera	Tours turísticos	Audioguías En bicis	Centrado En Mercado local	Acuerdos Con Agencias De viaje
Precios	Estándar	No consta	Caro	Estándar	Estándar	Estándar	Económico
Tamaño De la Empresa	Grande	Gran tamaño y creciendo	Mediano	Pequeño	Mediano	Pequeño	Mediano
Carácter Especial	Situación En la Estación De trenes	Producto Único de cyclos	Bicis plegables	Sólo Oferta tours	También Oferta Rutas por La provincia	Centrado En bicis urbanas	Entre sus servicios destaca el de asesoría
Orientación Al mercado extranjero	Total	Media	Total	Total	Media	Baja	Total
Productos	Bicis Estándar Y eléctricas	Exclusiva En Cyclos	Bicis plegables	Exclusiva En Tours	Todo tipo De bicis	Plegable Y estándar	Bicis Estándar Y eléctricas

TEMA 2

ENFOQUE SOCIOLÓGICO DEL CICLOTURISMO EN SEVILLA

TURISMO POSTFORDISTA

Una vez hemos conocido de primera mano las condiciones de las infraestructuras de la bicicleta y del mercado de oferta de la misma en la ciudad, pasaremos ahora a centrarnos en lo verdaderamente importante de nuestro trabajo, que no es otro aspecto que el análisis sociológico.

Para ello hemos de ahondar en el tejido social de Sevilla y la demanda que en el sector turístico se produce para con las nuevas prácticas que se originan promovidas por las vivencias de experiencias deportivas y fuertes emociones.

Nos centraremos en el deporte como motivación principal del turismo que demanda los servicios de la bicicleta. Así podemos obviar que el usuario extranjero que usa las dos ruedas en nuestra ciudad, suele practicar este tipo de actividad en sus lugares de residencia, lo cual sirve para diversificar la oferta en la capital andaluza, pues el turismo activo reclama nuevos espacios, usualmente naturales, que en la mayoría de los casos no ofertaban anteriormente actividades turísticas.

Este nuevo tipo de turismo va evolucionando en base a los pilares del conocimiento, en los que se distingue la sostenibilidad, tanto social como natural. Por lo tanto el cliente cada vez más exige mayor especialización y diversificación de la oferta. Hecho que promueve Sevilla con su ingente oferta de las dos ruedas.

Ahora bien, todo este hecho provoca varias crisis sociológicas e impactos muy considerables en la tradicional sociedad sevillana, tanto a nivel urbano, como a nivel de empresas, de transporte en la mayoría de los casos, que sienten como la gran irrupción de la bici les ha robado tanto protagonismo a lo que verdaderamente les afecta, cartera de clientes.

La evolución de esta nueva clase de turismo sostenible, precedida a nivel local por la política de la administración de fomentar estas actividades, ha incidido notoriamente en el ciudadano medio, el cual valora de manera muy considerable las infraestructuras ya citadas anteriormente. Pero como ante todo hecho que sugiera una novedad en el sistema, surgen una serie de conflictos que enfrenta a aquellos sectores ya asentados y cuyos antiguos sistemas de transporte les repercutían positivamente frente a los que tratan de innovar a partir de la evolución del idealismo postfordista, reflejado tanto en el turismo como a nivel mas general.

El postfordismo propone así una desconcentración tanto a nivel espacial como a nivel temporal que desemboca en una difuminación de fronteras entre el turismo y otro tipo de actividades de ocio, lo cual englobaría ya al uso de las dos ruedas, homogeneizando el usuario y no dando lugar a distinguir entre turista y habitante de Sevilla.

Algunos autores señalan que este tipo de turismo se identifica plenamente con la teoría igualmente denominada a nivel industrial, dado que se evoluciona de la producción en masa a heterogeneidad y especialización en la oferta.

Ahora bien, la evolución de la cultura cada vez más concienciada con el Medio Ambiente, ha influido notablemente en las características del turismo y la demanda, lo cual acaba por modificar la propia oferta. Este aspecto afecta directamente al usuario de la bicicleta promoviendo cada vez más su uso y empleo. A partir de ahí nos surge una pregunta, ¿qué tipo de turista usa la bicicleta en Sevilla?

Según el sociólogo Erik Cohen, podemos diferenciar entre cuatro tipos de turistas postfordistas como son:

- Turista organizado de masas: Usuario de paquetes esquematizados y totalmente planificados, se decanta por destinos masificados y populares.
- Individual de masas: paquetes menos esquematizados y sigue los parámetros de la industria.
- Turista explorador: Realiza sus propios itinerarios y contacta con la cultura local.
- Drifter o mochilero: Viaja espontáneamente y sin planificación alguna. No contacta con la industria del turismo.

Entre los usuarios de las dos ruedas cabría incluir a los tres últimos tipos de turistas, con especial incidencia en el turista explorador.

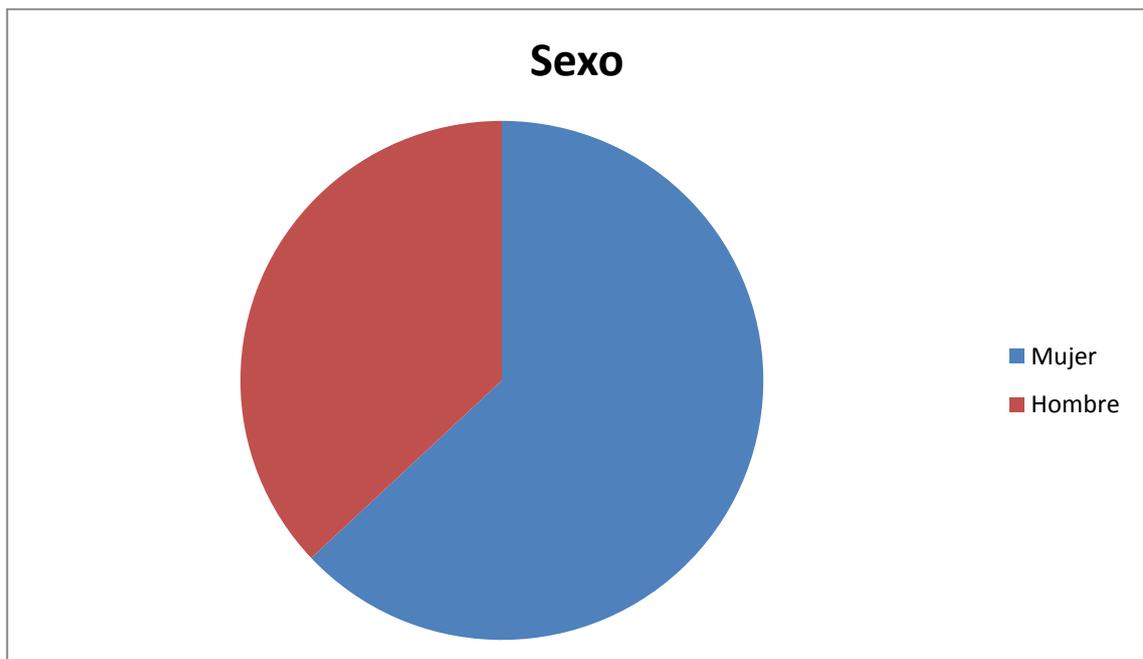
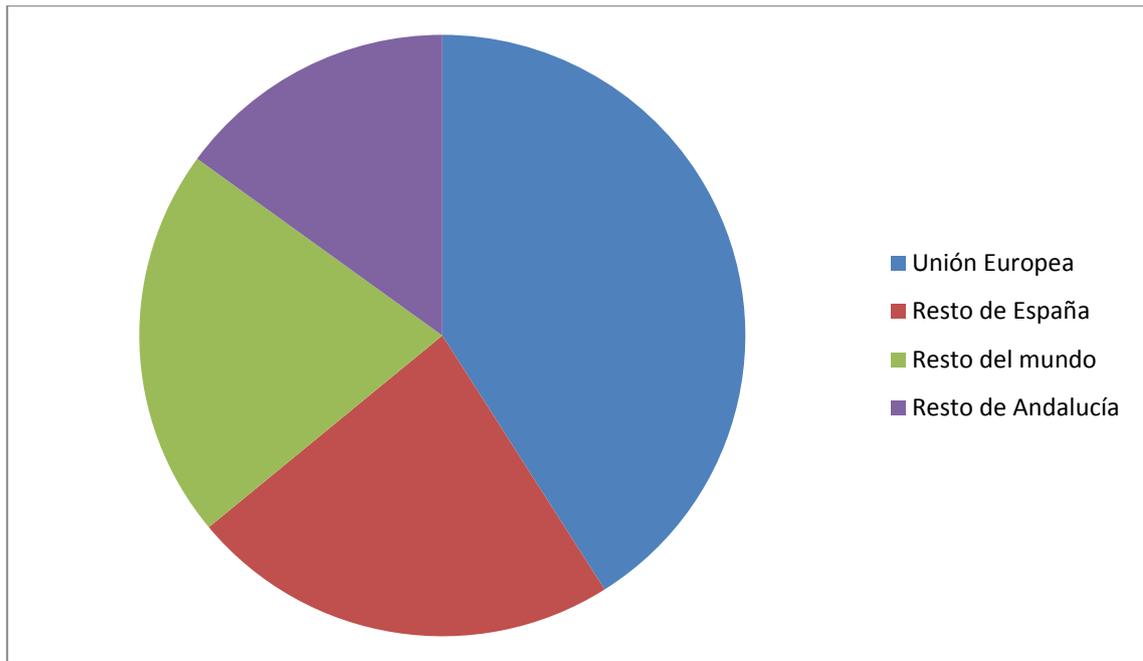
Al estar en auge la industria cicloturista en la ciudad, el turista explorador es el perfil medio de usufructuario de las dos ruedas, pues sin llegar a los extremos del drifter, le gusta contactar con la cultura y sintonizarse con las actividades cotidianas de la misma y su entorno, con cierto grado de seguridad.

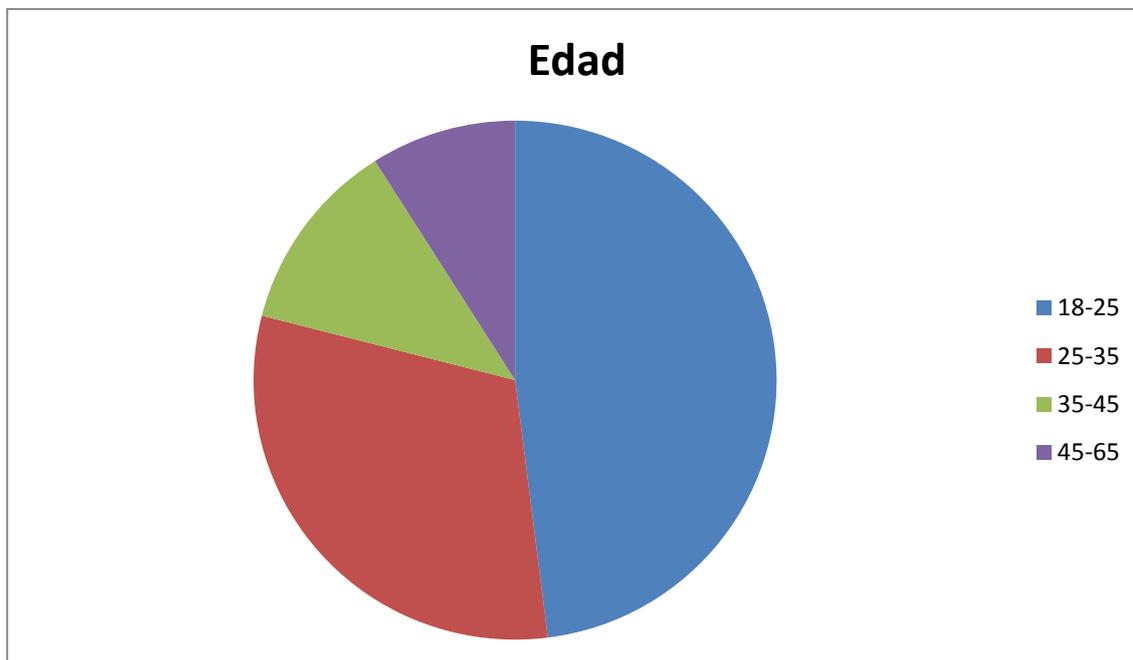
Otro punto de vista y escisión de la tipología de turistas es la promovida por Pearce entre la que destaca, en lo que nos compete, el turista de alto contacto. Perfil de aquel viajero de larga temporada y estudiante en el extranjero, rasgo muy destacado este del cliente de las dos ruedas.

Una vez esclarecido que tipo de turista nos afecta, hemos de observar los rangos primordiales y característicos del usuario medio de los velocípedos.

TFG – TUR. Análisis del Cicloturismo en Sevilla

Tras un exhaustivo estudio de mercado en referencia al análisis de consumidores efectuado en las intersecciones de calle Asunción y calle San Fernando, dos de las rutas más transitadas por las dos ruedas, encontramos que el usuario medio de la bici, excluyendo en la encuesta obviamente al ciudadano local. Es en su mayoría de procedencia europea, mujer, de unos 18 a 25 años, y turista de alto contacto.





El turista más frecuente que usa la bicicleta es aquel que estudia por un determinado periodo de tiempo en la ciudad (turista de alto contacto según Pearce), joven, dado que los estudiantes en su mayoría lo son, y en mayor número de sexo femenino.

Ante las cuestiones de cuál era la principal característica que les incitaba a su uso, todos coincidían en la calidad de las infraestructuras, y en la comodidad, además del precio, del medio de transporte, así como el clima tan benévolo para el uso de este medio de locomoción.

Con los datos contrastados podemos contemplar que es la población joven en su mayoría la que se decanta por el uso de las dos ruedas y trata de promover e impulsar cada vez esta práctica entre la población general, pero como aún se observa, existe todavía un gran sector reacio al uso de este transporte, influenciados por uno u otro aspecto, ya no sólo ante la indiferencia o la preferencia por otro medio de transporte, si no por el hecho de verse afectado por su uso, como así argumentan los gremios de transportes tradicionales de la ciudad que han podido ver disminuidos sus números a causa de la irrupción de la bici.

Es por ello que nos centraremos a continuación en la teoría del conflicto dictaminada por Karl Marx y que enfrenta a multitud de colectivos en la ciudad.

TEMA 3

EL CONFLICTO SOCIAL

Para el sociólogo y filósofo alemán Karl Marx una de las definiciones de conflicto es la de aquel factor del progreso que se basa en la formación de grupos de cambio a fin de obtener la integración con el resto de sectores sociales, de nuevas relaciones, o estructuras, que tienden a propiciar el cambio.

Ello lo vemos reflejado con la novedosa irrupción en el marco de la ciudad de los ciclistas que han pasado a adquirir un gran protagonismo e importancia con el auge de su uso. Pero esta, a primera instancia, beneficiosa creación de infraestructuras, también ha perjudicado en cierta medida a los ya existentes grupos que se relacionan de algún modo con este transporte, como son, los otros medios de transporte, o aquellos peatones y ciudadanos reacios al uso de las dos ruedas.

El conflicto se produce de diferentes formas y en distintos sectores, entre los que destacan:

- Gremio de taxistas: Aunque en un principio el usuario medio de uno y otro medio de transporte es totalmente distinto. La cada vez más expandida idea del beneficioso uso de las dos ruedas entre los ciudadanos, así como los turistas, ha provocado que descienda de alguna forma la demanda del uso de taxis en la ciudad.

Como hemos visto anteriormente, el usuario medio de la bicicleta es joven y en términos generales, de recursos medios o escasos, lo cual diverge totalmente del cliente de taxis, que suele ser de edad más madura y con mayores recursos. En lo referido a los turistas la situación se plantea distinta, dado que el cliente se verá aconsejado por su agencia (como vimos hay empresas de alquiler que trabajan con agencias directamente) o en su hotel por las distintas opciones de transporte existentes, y ya sabemos que la expansión de las dos ruedas cada vez es mayor, y aumenta entre los turistas en detrimento del típico uso del taxi.

Esta situación provoca una fuerte competencia para los taxistas, los cuales se ven obligados a renovar su oferta en pos de atraer mayor afluencia de clientes, que ven aumentadas sus opciones de transporte.

El malestar entre los taxistas llegó a tal que se llegaron a presentar importantes destrozos en el mobiliario de *sevici*, ruedas pinchadas o velocípedos destrozados era la tónica habitual tras la puesta en escena de la nueva competencia, y muchos eran los que señalaban a este gremio de transportistas como los principales culpables de estos actos.

- Autobuses (Tussam): Este medio de transporte no se ve tan afectado en términos económicos dado que pertenece a la administración pública, la misma que ha promovido la expansión de los velocípedos, por lo que desde el ayuntamiento se pretende dinamizar la oferta y diversificar el traslado de los ciudadanos.

En términos generales podemos ver que la afluencia de los usuarios de los autobuses ha descendido, para dejar paso al aumento de los abonados a *sevici*, lo cual no es negativo pues lo que se pretendía desde el gobierno local es descongestionar el tráfico en la ciudad, haciendo que los sevillanos, así como los turistas, elijan la bici como alternativa.

- Metro: La competencia surgida con el metro es escasa, dado que la conexión que promueve este transporte es muy débil.
Erigida de oeste a este de la ciudad, con él se pretende conectar puntos de gran concentración poblacional, como es el Aljarafe, o la zona de Montequinto, con el centro de la ciudad, los barrios de Triana o Nervión, o centros universitarios como el Rectorado y el campus de Ramón y Cajal.
- Otros servicios: Aparte de los ya citados, existen otros servicios, que se podrían englobar entre los transportes, que se ven afectados por el auge de la bici. Destacan el tradicional y turístico paseo en coche de caballos, cuyos ofertantes se encuentran extendidos por las zonas más turísticas de la ciudad.
Como anteriormente hemos visto, son múltiples las tiendas de alquiler de bicis que se encuentran en estas mismas zonas, con el afán de atraer a los turistas hacia sus servicios, por lo que sería competencia directa de estos paseos en carruaje, y genera conflicto para los ya asentados cocheros.
Sin olvidar a los buses turísticos, que actúan como sustitutivos de las bicis, pues ejercen de guía para el turismo, como muchas empresas hacen en las dos ruedas.

Amén del conflicto entre distintos medios de locomoción, donde prima el del gremio de taxistas, dado que es en el que destaca la gestión privada, se producen otra serie de conflictos entre distintos grupos y sectores, pues como señalaba Coser, Lewis A en su obra *Nuevos aportes a la teoría del conflicto social*, el conflicto es una lucha por los recursos escasos, en el curso de la cual los oponentes desean neutralizar, dañar o eliminar a sus rivales. Y con la emersión del cicloturismo, surgen múltiples conflictos a la hora de peligrar, ya no solo en términos económicos, el uso o desuso de un transporte, si no simplemente la utilización de las vías públicas.

La implantación de los carriles bicis, ha supuesto que en muchos casos el espacio para transitar del peatón se vea mermado en pos de otros medios de transporte, como pueden ser el *metrocentro* o la propia bicicleta.

Andar por algunas calles del centro es ya de por si tortuoso, debido a la estrechez de las mismas y a la poca amplitud existente, por lo que se generan múltiples enfrentamientos entre coches y peatones, a los que hay que sumarle la incursión de los velocípedos. Calles como la famosa y transitada San Fernando, son el vivo ejemplo de la escisión de su uso entre varios transportes, así como la coexistencia de distintos usuarios. Ello hace que unos y otros invadan espacio ajeno y se produzcan múltiples enfrentamientos entre bicicletas y peatones, para lo cual el ayuntamiento ha promovido a través de una normativa multas de hasta 90 euros para todo aquel peatón que invada el carril bici. Esta situación ha provocado clamor entre muchos ciudadanos pues en muchos lugares es casi imposible transitar debido al reducido espacio, y el viandante acaba siempre invadiendo el carril bici para malestar de los cicloturistas.

TFG – TUR. Análisis del Cicloturismo en Sevilla

Son coyunturas como estas, las que, a pesar de la gran aceptación entre los ciudadanos, provocan un gran malestar para otros muchos el hecho de tener que convivir con un nuevo objeto y usuario que perjudique el mero hecho de transitar por las vías públicas en detrimento del nuevo invasor.

Podemos observar y volver al ejemplo de la citada calle San Fernando, cuyo espacio es ocupado por veladores de las terrazas, árboles y demás mobiliario urbano, vías del *metrocentro* y carril bici en ambas direcciones, ello acaba por dejar un minúsculo espacio para el tránsito más congestionado como es el de los peatones.

Pero es que en la orilla opuesta encontramos la reacción adversa, podríamos decir que el cicloturista es el “nuevo” en las vías sevillanas y el que ha de hacerse hueco, sabemos que promovido e impulsado por el propio ayuntamiento, entre las estructuras ya existentes de la ciudad, por lo que en muchos casos, donde el dominador absoluto es otro medio de locomoción, o simplemente el propio peatón, el ciclista ve perjudicadas sus pretensiones y genera nuevas situaciones de choque, en este caso al contrario.

Calles peatonales como Tetuán, Sierpes, O'Donnell, Cuna, Puente y Pellón y San Eloy, provocan un problema a la hora de trasladarse de los cicloturistas, pues al mero hecho de ser peatonales, se le une la masificación existente en estas vías a la hora de ya no pasear en bici, si no simplemente caminar.



Como podemos observar en instantáneas como esta, el tráfico en las calles peatonales hace que el tránsito de las bicis sea inviable.

La normativa dictamina que dichas calles son peatonales, y ha tenido que instaurar una nueva norma, para calma de los viandantes, en la que todo aquel usuario de

bicicleta que se adentre en una de estas calles habrá de bajarse de su vehículo y caminar como un peatón más.

Todo ello tras llegar a instancias del Alto Tribunal las quejas por parte de los afectados que llegaron a enaltecer sus demandas ante la federación de comerciantes, pues estas calles son denominadas de zona comercial.

Ante este tipo de conflictos, han debido de surgir múltiples propuestas de acuerdo y sostenibilidad de los distintos grupos diferenciados. Muchas han sido las ideas de mejora de las normativas, y se ha solicitado a la administración que ejerza su labor autoritaria.

El sociólogo Max Webber insistía en el cometido del Estado, en nuestro caso de la administración local, de ejercer como estabilizador y coordinador dado que monopoliza la fuerza jerárquica.

Surge así una nueva ordenanza de movilidad para los ciclistas en la cual se indica de manera clara la prohibición de circular por las aceras, y la promoción y creación de “ciclocalles” y contracarriles, como el existente en Méndez Núñez, asegurar la existencia de itinerarios peatonales en aquellas vías donde han sido eliminados, y en última instancia una campaña informativa sobre las nuevas prácticas de seguridad vial.

OTRA SERIE DE CONFLICTOS

Tras haber observado los choques más evidentes producidos entre los distintos colectivos, pasaremos a continuación a determinar los distintos niveles de conflictos que se producen en las distintas relaciones directas.

Hemos de hablar para ello, no en términos económicos o cuantitativos, si no en términos viables como por ejemplo el conflicto generado a raíz de que exista una limitación para la conexión de la bicicleta con los trenes de cercanía.

Actualmente existen dos líneas de cercanías que conectan municipios en rededor de la capital. La más antigua y frecuentada es la de Lora del Río – Utrera, en la cual se ha decidido acotar el transporte a los ciclistas en las horas de máxima afluencia, en un vehículo por vagón. Esta tesitura ha provocado desazón en aquellos usuarios, en su mayoría jóvenes, que hacen uso de ambos medios de transporte para viajar desde su localidad a la capital, y en esta trasladarse en bicicleta.

Desde la administración se alegan motivos de seguridad, pues el biciclo en horas de mayor flujo de usufructuarios del tren, supone una causa de riesgo para la protección de estos en casos de los típicos traqueteos o vibraciones del tren.

Pero los problemas se tornan mayores si cabe en los días de final de semana, donde los turistas activos se cuentan por decenas y usan los trenes de media distancia para viajar hacia la sierra desde la capital. Se llegan a producir problemas entre ciclistas e interventores a pesar de la vigencia de la ley, pero es este un claro ejemplo del argumento de Marx que testifica que el conflicto en muchos casos no se apacigua, si no que se agudiza pues dicha normativa no satisface a todos y el colectivo de ciclistas aún manifiesta su malestar por la situación para ellos.



Existen en los trenes puertas adecuadas para la entrada de velocípedos, pero el malestar proviene de las restricciones cuantitativas en los vagones.

Otro conflicto existente es el originado entre la administración y los propios usuarios. Como hemos podido observar muchas son las virtudes de la nueva puesta en escena de las dos ruedas en la ciudad, pero las infraestructuras, así como el organismo y la empresa encargada de gestionar este transporte, no se ha de limitar a su creación, si no que habrá de controlar su mantenimiento y cuidado para con la flota de bicicletas.

Varias son las quejas por parte de los usuarios, al contemplar que para una ciudad de más de setecientos mil habitantes, y una red tan grande de instalaciones ciclistas, solo consta de seis operarios para actuar ante cualquier contratiempo en la vía pública, así como para responder ante cualquier requerimiento del cicloturista.

Situaciones de deterioro o simplemente contratiempos a la hora de anclar el producto en su aparcamiento, son en muchos casos ignorados cuando el ciudadano trata de contactar con la administración. Por lo que en estos casos, y visto el ingente crecimiento de la demanda ciclista, desde el colectivo de las dos ruedas se pide mayor mando y una superior partida para su sostenimiento.

Para finalizar, y no por ello menos importante, surge el conflicto de vandalismo entre los ciudadanos y usuarios del organismo público de *sevici*. Dado que han sido múltiples los imperfectos ocasionados a los productos que el servicio pone a disposición del usuario, la bici viene formalizada con un cuerpo consistente e identificable en caso de robo o abandono, aún así se han ocasionado muchos destrozos para con esta empresa y varios robos que manchan la imagen del nuevo medio de locomoción y ocasionan distintos problemas para los sujetos que intervienen, hecho que se podría achacar a una no adecuada organización quizás de la empresa a cargo del monopolio por parte del ayuntamiento.

TEMA 4

LA UTILIDAD DEL CICLOTURISMO EN SEVILLA

Anteriormente hemos observado los distintos puntos de vista originados por la irrupción de un nuevo agente en el orden establecido y como cualquier nueva corriente provocará muchos y distintos conflictos y desavenencias, pues supondrá cambios significativos en los colectivos tradicionales.

Frente a esta corriente, iniciada por Karl Marx, surge una idea antagonista en la que se expone la coexistencia y cooperación entre los distintos actores en pos de la estabilidad social.

El principal impulsor de esta teoría es el inglés Émile Durkheim, quien alegaba que las sociedades suponen de mecanismos propios capaces de regular los conflictos y las irregularidades, así como las normas que determinan el código de conducta de los individuos, los cuales variarán según los medios existentes rigiendo así el equilibrio social.

Enfocándolo en nuestra temática Durkheim podría decir que los distintos grupos sociales trabajarían al unísono, siempre aleccionados por el coordinador, en este caso la administración, para poder coexistir en el mismo medio, que se engloba en las calles de la urbe.

Otra eminencia en la materia, el estadounidense Talcott Parsons, exponía que la sociedad se organiza como un sistema social que debe resolver cuatro imperativos fundamentales para subsistir:

- Adaptación al ambiente.
- Conservación del modelo y control de tensiones.
- Persecución de la finalidad.
- Integración mediante las diferentes clases sociales.

Es por esto que desde el ayuntamiento se ha tratado en todo momento de conservar el equilibrio ya existente mediante normativas y nuevas ordenanzas municipales para contrarrestar el perjuicio que las infraestructuras de nueva construcción y la expansión de la bici puedan crear para los otros actores coexistentes.

Como el funcionalismo dictamina, son muchos los ejemplos que atestiguan la buena relación y compenetración entre los diferentes colectivos. Desde el ayuntamiento se ha trabajado insistentemente en ello para proveer a todos los afectados la mejor de las normas estabilizadoras.

Es irremediable que colectivos como los taxistas, los más perjudicados, se tornaran como los más reacios a la implantación de esta nueva red de vías ciclistas y la concesión a una empresa que la gestione. Pero es en la mayoría de los ejemplos donde se produce el funcionalismo y la cohabitación entre los actores principales.

De este modo el ayuntamiento promovió desde primer momento interconectar todos los medios de transporte con el nuevo sector de bicicletas, y en toda la ciudad junto a los diferentes apeaderos o estaciones, tales como de trenes o metro, encontramos aparcamientos de bicicletas para que el usuario pueda intercambiar un transporte con el otro.



Aparte del común aparcamiento que *sevici* instauró en los alrededores de la estación de Plaza de Armas, el ayuntamiento instaló este otro aparcamiento que consta además con servicio de reparación tanto público como privado.

A continuación observaremos los distintos métodos de unión y enlace que se han producido entre las corporaciones de transporte:

- Bus-bici: Desde el ayuntamiento siempre se ha promovido el uso de las dos ruedas en un principio como alternativa al coche y actualmente como sustituto completo. Así podemos observar que anteriormente a la instauración de *sevici*, se creó en la capital andaluza lo que se sería el precursor de lo que hoy podemos observar, el servicio bus+bici.

Dicho servicio, gestionado desde el consorcio de transportes de la ciudad, se creó con el fin de compaginar la bici con el autobús proveniente de otros puntos de la provincia, y para que aquel usuario ajeno a la capital, pueda pasear sobre las dos ruedas por la misma.

Su origen dio lugar a la creación de un aparcamiento de bicicletas que el usuario podría alquilar desde las 6 am hasta las 24, únicamente tomando como requisito el mostrar la tarjeta del consorcio metropolitano.

Podría decirse que estábamos pues ante el gen de lo que luego sería *sevici* y poder contemplar los primeros indicios de consenso entre los colectivos de transporte.

Amén de ello, se instauró como bien sabemos la creación de más de 170 kilómetros de carril bici, en los cuales, se encuentran totalmente programados los aparcamientos en zonas de conexión con otros transportes.

- Tren-bici: Como hemos observado anteriormente son muchos los inconvenientes originados por la incursión de la bici con los trenes, pero existen otras medidas que tratan de coordinar el uso de uno y otro medio, y más allá de ello, compenetrarlos.

Dado que la red de transporte ferroviario, monopolizado por RENFE, obviamente no es competencia de la administración local. Nada más que llegar a un mutuo acuerdo es lo máximo que puede hacer al ayuntamiento.

Las quejas como pudimos ver se producen por las limitaciones a la hora de medir el número de bicis que pueden subir al tren, para lo cual RENFE adecuó oportunamente una serie de normas de actuación con los ciclistas:

- Sólo se admitirá una bicicleta por viajero
- El viajero portador de la bicicleta deberá estar en posesión de un título de transporte válido y no abonará cantidad alguna por este servicio.
- Si la ocupación del tren fuera elevada y el viajero portador de bicicleta no pudiera realizar su viaje o pudiera ocasionar molestias, podrá optar por otro tren o por la devolución del importe total de su billete.
- Las bicicletas serán transportadas en los espacios destinados para ello. En el caso de no existir señalización, los espacios destinados para el transporte y acondicionamiento serán los espacios de acceso de los trenes autorizados, sin invadir, en cualquier caso, los pasillos y las zonas de asientos no abatibles.
- La carga, custodia y descarga de las bicicletas será efectuada por sus propietarios.
- Renfe no se hace responsable de los posibles desperfectos o pérdidas que puedan sufrir las mismas durante el trayecto.

El máximo de bicicletas por plataforma de acceso, lo determinará la disponibilidad de espacio en cada momento, prevaleciendo siempre el criterio de Atención al Cliente.

Como podemos contemplar se han instaurado normas para evitar el conflicto y promover el adecuado uso por parte de los medios creados al servicio del ciudadano, con lo cual podemos decir que estas son varias prerrogativas del funcionalismo puesto en escena.

FUNCIONALISMO CON OTROS ACTORES ECONÓMICOS TURÍSTICOS

A continuación pasaremos a observar lo que el cicloturismo en la capital del Guadalquivir ha reportado para otros agentes económicos, amén de las relaciones para con el resto de medios de transporte más importantes, que anteriormente hemos citado.

De un tiempo a esta parte y con la globalización y la conciencia medioambiental y social, es cada vez mayor la concienciación, sobre todo entre los jóvenes, de las nuevas normas morales en boga, que provoca aparición de nuevos gustos y mercados para poder cubrir por parte de los empresarios turísticos.

La creación de tan beneficiosa red de carriles bicis, ha servido para que muchas sean las empresas que se inicien en el nuevo mercado de las dos ruedas y encuentren un reciente momio para expandir su negocio.

Hablamos de funcionalismo en estos casos dado que para el tejido empresarial local no supone ningún prejuicio la innovación de este sector, al contrario, se trata de la incursión de lo que pasaríamos a denominar una gran oportunidad de mercado. Es por esto que son varias las relaciones acaecidas desde entonces entre la estabilidad de la oferta turística que ya existía y la demanda de las dos ruedas.

Desde la inicial propuesta del entonces concejal de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Ayuntamiento de Sevilla, se han creado en la ciudad multitud de nuevos puestos de trabajo frutos del carácter emprendedor de muchos empresarios que han respondido a la acción dinamizadora del gobierno local. Era patente que existía una gran demanda potencial de la bicicleta a la cual no le era correspondida la oferta en la ciudad, para lo cual muchas empresas tomaron cartas en el asunto y se crearon otras tantas nuevas para solventar dicha fluctuación del mercado.

Desde entonces negocios como hoteles, agencias de viajes, tiendas ya existentes de venta de bicicletas e incluso talleres para el mantenimiento de las mismas, se han adentrado en un nuevo segmento diversificando su oferta para expandir su negocio.

Especial incidencia ha tenido la situación en los denominados “hostels”, albergues para jóvenes, o distintos hostales situados en su mayoría en el Casco Antiguo de la metrópoli donde la afluencia de jóvenes extranjeros es mayor, y en los cuales la mayoría de clientes, hace uso de los productos puestos a su disposición.

Pasaremos pues a conocer los diferentes tipos de consensos surgidos para con las empresas del sector turístico, dado que esta nueva práctica encaja perfectamente con su rol estimulante en la ciudad.

- **Consenso con hoteles:** La relación bici-hoteles se plantea de muchas maneras según el mercado al que se oriente el establecimiento en concreto.

Dado que Sevilla atrae principalmente turismo cultural, según el estándar del hotel, si es frecuentado por clientela joven, si sus precios son económicos, o si entre sus servicios oferentes se encuentran acuerdos con numerosas empresas de multiaventura, la promoción que se pueda hacer de las dos ruedas podrá ser mayor o menor.

En la práctica totalidad de los hoteles existen acuerdos con las anteriormente citadas empresas de renting de bicicletas, normalmente trabajan por comisión con las mismas y el hotel percibe un porcentaje de los ingresos que los clientes alojados en este puedan otorgar a las tiendas especializadas.

Existen en cambio otros tantos hoteles, con clientela de carácter más juvenil y precios más asequibles, que en vez de limitarse a tratar acuerdos con empresas especializadas, se introducen en el negocio y ponen al servicio de los usuarios bicicletas que pueden ser en régimen de alquiler o incluso en préstamo gratuito por cortesía de la casa.

Incluso podemos contemplar que algunas empresas de renting se encargan de entregar a domicilio al cliente de un concreto hotel el biciclo, en caso de que el hotel así tuviera contratado el servicio, con lo cual facilitaría muchísimo el proceso y aumentaría la promoción.

Hay que destacar para finalizar que existen varios albergues en la ciudad centrados en el mercado de lo que ellos llaman “bicigrinos”, con características especiales para los amantes de las dos ruedas que suelen viajar a través de circuitos de una ciudad a otra. Un turismo este, muy en alza en las últimas fechas y que acentúa el movimiento de este transporte en una ciudad como la nuestra.

- **Consenso con agencias de viajes:** Las agencias son otros de los negocios del sector turístico que han encontrado en las dos ruedas un filón a la hora de ofertar nuevos productos.

Hemos podido ver en el análisis de los negocios de renting que existen varios establecimientos que trabajan juntos para hacer llegar a través de las agencias el producto a tratar de la forma más directa posible, para lo cual el usuario no habrá ni de contactar directamente con ningún local que oferte estos productos si no que antes de llegar a la ciudad ya tendrá consensuado su medio de locomoción de la forma más rápida existente.

Amén de ello las agencias pertinentes se encargan de orientar al turista sobre las virtudes de los velocípedos y de las más que conocidas grandes cualidades del extenso carril bici de la ciudad, así como del clima y la orografía para que el turista escoja esta opción entre sus primordiales.

- **Consenso con guías turísticos:** Es este otro de los negocios que ha tratado de adaptarse a la nueva demanda de las dos ruedas y ha modificado su sistema llegando a dar lugar a firmas que exclusivamente basan su función en realizar de guías por la urbe pero en bicicletas.

Otras tantas empresas albergan en sus negocios la posibilidad de además de alquilar el producto en sí, hacerlo de manera conjunta en un paquete en el que un guía para grupos les acompañará y les mostrará los distintos recovecos de la capital hispalense.

- **Consenso con nuevos negocios:** Ya hemos visto que hoteles y agencias informan, e incluso ofertan directamente sus bicicletas al cliente, pero el mayor negocio obviamente se genera a partir de la ingente cantidad de nuevas empresas surgidas con el auge del cicloturismo en nuestra ciudad, lo que ha llevado a muchos empresarios a decantarse por este negocio llegando a especializarse y ampliar su oferta de distintas formas.

Anteriormente hemos podido conocer varias de las más importantes tiendas especializadas en la ciudad en el alquiler de bicicletas, las cuales podían variar desde las estandarizadas, a las novedosas eléctricas, pasando por los originales bicis.

Es obvio que aquí el funcionalismo de Durkheim es donde toma mayor relevancia, pues como se ha podido comprobar, la demanda era patente y solo hacía falta la chispa que la detonase. En este caso ha sido la puesta en marcha del ayuntamiento de la gran y extensa vía de carriles bicis que ha provocado que surjan nuevos negocios en torno a las mismas.

Para ahondar de mayor manera en la incidencia de nuestro producto para con el tejido empresarial hemos decidido de entre las tiendas de alquiler de bicis, escoger las cinco más importantes y realizar una encuesta para sopesar la importancia de este mercado para con los turistas y conocer de primera mano la orientación de estas tiendas y el perfil del usuario que usa las dos ruedas en régimen de alquiler.

Las empresas elegidas han sido:

1. Bicibike
2. Sevilla Bike Tour
3. Biciclos
4. Cyclotour
5. Bici4city

Con la encuesta hemos querido conocer las pautas esenciales vinculadas con la demanda relacionada con el turismo y desde cuando vienen ejerciendo las tiendas su labor para con este servicio.

ENCUESTA PARA LAS EMPRESAS DE ALQUILER DE BICICLETAS

1. Año de fundación de la empresa.
2. ¿Cuál es el perfil medio del demandante de alquiler de bicicletas?
3. ¿Qué proporción de turistas hay entre los clientes?
4. ¿Qué proporción de ellos son extranjeros?
5. ¿Sabría decir cuál es el motivo principal por el que alquilan los turistas?
6. ¿En qué meses se produce mayor demanda de turistas?
7. ¿Considera que hay un posible mercado de alquiler de bicis para turistas?
8. ¿Cree usted que ha influido sobre manera la creación de los carriles bici para con el turismo de las dos ruedas?
9. ¿Consideraría que existe una nueva conciencia con el Medio Ambiente que anima a usar la bici?
10. ¿Ha crecido la competencia en el sector del cicloturismo?

Cabe destacar la situación de las empresas que se encuentran distribuidas a lo largo de todo el Casco Antiguo de la ciudad situadas muy distantes entre ellas, para lo cual el turista no tendrá problemas a la hora de dirigirse a alguna pues copan todo el territorio municipal.

A continuación observaremos los datos facilitados por los titulares de las empresas a través de encuestas personalizadas que nos indican la situación del mercado en la capital hispalense.

- Pregunta nº 1: De entre las tiendas estudiadas destaca *Cyclotour* como la más antigua siendo su fundación en el año 1998 en el Parque de María Luisa, le sigue la trianera *Biciclos* un año más tarde, *Bici4city* en la Alameda allá por el 2006, luego *Sevilla Bike Tour*, y la más joven es *BiciBike* en 2011. Cabe destacar que *Sevilla Bike Tour* es una expansión de la empresa *Maik in Line* que se originó allá po 1995, y cuya actividad se centra en servir de escuela y venta de monopatines y demás derivados del *rolling*, destacaba su dueño el auge del cicloturismo derivado de los carriles bicis que le planteó la oportunidad de expandirse en ese mercado, lo cual provocó la creación de las citadas rutas a dos ruedas de esta tienda.

- Pregunta nº 2: El perfil en todas las tiendas estudiadas siempre se correspondía con el mismo, a saber, parejas de turistas extranjeros de unos cuarenta años, y que usualmente usaban la bicicleta en su país de residencia, por lo que ya conocían las múltiples ventajas de este medio de locomoción y se animaban a usarla de turismo también.
- Pregunta nº 3: La proporción de turistas es casi el total de la demanda de estas empresas, exceptuando si acaso la tienda de *Cyclotour*, dado que se sitúa en un entorno eminentemente turístico y de paseo también para muchos autóctonos, parte de su clientela, aunque en baja proporción, es local o de los alrededores de la ciudad, debido al carácter diferenciador de la empresa y de su producto, que provoca que muchos sevillanos la usen alguna jornada para pasear por la ciudad.
- Pregunta nº 4: Hablamos de una proporción equiparada en todas las tiendas estudiadas de un 90% de turistas extranjeros con respecto al total, en algunas llegando a ser prácticamente la totalidad (*Sevilla Bike Tour*), la clientela de extranjeros. Dicen provenir en su mayoría del norte y centro de Europa, países con una cultura ciclista muy patente, como Dinamarca u Holanda por ejemplo, lo cual dinamiza el producto en nuestra ciudad.
- Pregunta nº 5: Destacaban los empresarios las mismas características que nosotros hemos alabado a lo largo del todo el trabajo. Entre los principales factores atractivos, la climatología de Sevilla, su orografía, constando con únicamente una cuesta en toda la ciudad, y su excelente carril bici que ha sido determinante en el impulso final de las dos ruedas.
- Pregunta nº 6: Como viene siendo la norma en el sector turístico en general de la ciudad, la temporada alta es primavera, a destacar las semanas de Feria y Semana Santa, así coincide con el mayor repunte en alquiler de bicis en primavera, y alguna tienda, tal como *Bici4city* en concreto destacaba también los meses de septiembre, octubre y noviembre, como los que mayores índices arrojaban en lo referido a la demanda.
- Pregunta nº 7: Tras esta pregunta, todos los empresarios encuestados destacaban la nueva aparición de un mercado de cicloturismo, surgido a raíz de las infraestructuras creadas por el ayuntamiento, como así podemos observar por las fechas de fundaciones de las distintas empresas, creadas tras la inauguración de los carriles bici.
- Pregunta nº 8: Ante esta cuestión planteada, la respuesta por parte de los cinco empresarios era un rotundo sí. Todos destacaban el papel esencial de las infraestructuras, y no solo eso, si no que como acabamos de ver con la anterior pregunta, este factor fue determinante como impulsor a las empresas privadas a inmiscuirse y adentrarse en este concreto mercado.
- Pregunta nº 9: Preguntados los empresarios por si creían que se ha creado una nueva conciencia social en lo referido, no solo al cuidado del Medio Ambiente, si no a la práctica saludable que resulta para con los usuarios. Los cinco han respondido que cada vez está más implantado en la sociedad local la mentalidad de rebajar la contaminación de la ciudad con estos usos y de a su vez servir como reporte de salud propia, lo cual aumenta el número de ciclistas.

- Pregunta nº 10: También ha existido unanimidad en la pregunta final planteada, a la que los cinco empresarios han respondido que si, rotundamente. A partir de la creación en 2006 de los carriles bici por parte del Ayuntamiento de Sevilla se ha intensificado, incluso podríamos decir que verdaderamente se ha iniciado, la actividad empresarial en torno a este servicio, pues antes de ello era prácticamente nula.

Estas han sido las respuestas facilitadas por cada trabajador o dueño de las cinco tiendas anteriormente citadas. Dichas respuestas nos han valido para confirmar lo que a simple vista y previo estudio de mercado se podía palpar, la gran repercusión en cuanto a dinamización del turismo ha provocado la creación del carril bici, los picos de demanda, dándose usualmente en la temporada alta tradicional de la ciudad, así como la nueva conciencia creada entre los jóvenes de sostenibilidad y cuidado con el Medio Ambiente. Para finalizar hemos podido constatar que los principales usuarios de las dos ruedas eran de procedencia europea, el 95% extranjeros, y usualmente practicaban el cicloturismo en sus países de origen, lo que al llegar a la ciudad y observar las grandes instalaciones, así como las cualidades de la urbe, se apresuraron a disfrutar de las dos ruedas.

Estas resoluciones nos hacen ver que el turismo sirve para activar y avivar el turismo en la ciudad, provocando que se convierta en un gran acicate y complementa la gran oferta turística de la ciudad dotando a nuestra urbe de un halo de modernidad y de conciencia social con el Medio Ambiente y los nuevos patrones culturales, llegando a alcanzar altas cotas de satisfacción para los expertos en la materia, lo que hace que Sevilla se coloque en una nueva lista, como es la de las ciudades “cicloamables”, entre las primeras y más destacadas a nivel mundial, lo cual reporta a nuestra ciudad un gran interés y extiende aún más la oferta de la ciudad, identificada normalmente con la cultura y la estacionalidad (fiestas de primavera), por lo que esto servirá para aumentar la oferta y servir como atractivo para los cada vez más numerosos apasionados de los velocípedos.

Para finalizar con nuestro trabajo pasaremos a continuación a las conclusiones que hemos podido obtener con nuestro estudio de la bicicleta en la ciudad para con los turistas, así como la opinión personal y propia sobre el mercado de este sector.

CONCLUSIÓN

Entre las conclusiones de nuestro trabajo hemos podido constatar varios asuntos que pretendíamos conocer y ahondar para ello.

Hemos podido contemplar la excelente red de carriles bici ideada por el ayuntamiento y que desde un principio se ha acometido con denuedo para convertir la ciudad en una nueva urbe libre de humos y contaminación, colocándose como la cuarta mejor ciudad del mundo en usos cicloturistas, lo cual unido a la empresa *sevici*, ha terminado por implantar en la ciudad una red de vías para un nuevo transporte, que a pesar de los obvios reticentes en sus orígenes, ha acabado por establecerse plenamente en la sociedad sevillana, siendo acogida por todos los habitantes con gran entusiasmo.

Esta red de entramados caminos, ha servido para que muchos ciudadanos con bajos recursos económicos puedan trasladarse de un lugar a otro de la ciudad de la manera más frugal posible, amén de disfrutar de las vistas de la urbe y ejercitarse de forma saludable. Así lo atestiguan el ingente aumento de usuarios que presenta la plataforma *sevici* en los últimos años, que ha acabado por certificar las pretensiones de los creadores de los carriles.

Se ha podido conocer de primera mano la procedencia del turista que usa la bicicleta en Sevilla, el perfil del cicloturista de unos 40 años, procedente de países con una gran cultura de la bicicleta como son Dinamarca, Holanda, Bélgica y demás países escandinavos, y que suele usar las dos ruedas en pareja para mayor disfrute. A través de las encuestas hemos podido percatarnos del uso de los servicios públicos que hacen los estudiantes extranjeros de larga duración y de cómo cada vez más se instaura entre los ciudadanos el aprovechamiento de los velocípedos.

Con nuestro trabajo hemos podido adentrarnos en el tejido empresarial privado que ha surgido a raíz de la creación del eje principal de este mercado, como es el carril bici, conociendo de primera mano las numerosas nuevas tiendas que han brotado, y la diferenciación y expansión que han manifestado, para innovarse y hacerse a los nuevos tiempos que la demanda requiere, por lo que hemos visto que son muchas las tiendas que antes se limitaban a ejercer como talleres de bicicletas, y ahora se han inmiscuido en el turismo con la creación de este nuevo nicho de mercado. Creando rutas turísticas, audioguías, grupos de turistas guiados por un profesional sobre las dos ruedas, alquiler de bicicletas totalmente orientadas a los turistas (como los ciclos del Parque de María Luisa), incluso gymkanas para animar a los visitantes.

Nuestro trabajo nos ha servido para conocer la competencia de primera mano existente en el mercado de las dos ruedas, además de la eficacia y eficiencia de la empresa que a nombre de la administración local gestiona el servicio público de alquiler de bicicletas. Hemos podido observar la estratégica organización de la red de carriles que a partir de su creación ha sufrido un enorme tráfico, promovido en su mayoría por los productos públicos u otorgados por entidades privadas.

Con nuestro trabajo hemos tenido que plasmar muchos conocimientos asimilados en clase, dado que hemos realizado estudios de mercado, se ha hecho gala de los recursos estadísticos para conocer los datos arrojados con el uso de las dos ruedas, se ha tenido que relacionarse a través de varios idiomas con los turistas para adquirir cierta información, hemos indagado en las características de las empresas y su

organización para con el mercado, y centrados en nuestra temática, hemos podido conocer de primera mano el resultado de la irrupción de un nuevo agente en una sociedad ya preestablecida, plasmando en clave sociológica las repercusiones de la expansión de la bici con los sujetos que la rodean.

Para ello se ha ahondado sobre el tema identificando los distintos factores que repercuten de distinta manera sobre el cicloturismo sevillano, e informándonos sobre el perfil del usuario medio de la bicicleta, así como sobre los distintos actores que provocan conflictos relacionados con nuestro producto o servicio estudiado, y enfrente las múltiples ventajas que reporta a nivel económico y de viabilidad para con nuestra ciudad.

En lo que se refiere a la opinión personal, ciertamente creo que la creación del anteriormente múltiples veces mencionado carril bici, ha supuesto para la ciudad un soplo de aire fresco acorde con los nuevos tiempos que corren.

Siempre se ha observado a la capital hispalense como una ciudad tradicional, fomentada en lo referido al turismo, con el mercado cultural e iconizándose como esencia española (toros, flamenco, folklore), por lo que no han tenido cabida en numerosas ocasiones nuevas infraestructuras que se alejen de lo cotidiano del estilo habitual de la urbe, como bien pueden testificar la creación de las famosas “setas” o la torre Pelli,

Muchos han sido los escépticos con las ideas nuevas que renovarían la cara sevillana, pues creían que suprimiría a la famosa e intrínseca percepción de la Sevilla de la Torre del Oro o de la Giralda. Pero en lo referido al parecer de un servidor, estas dos ideas pueden y deben convivir en nuestra ciudad estableciéndose un funcionalismo y adecuándose con el estilo de la capital hispalense. Es por ello que una nueva implantación de un transporte no muy usual de las grandes ciudades, ha supuesto un gran acicate que renueve la cara de la famosa Sevilla y la dinamice más si cabe, pues es lo que requiere toda urbe de su tamaño, y sin necesidad de construir grandes infraestructuras ideadas para el transporte pesado, se ha logrado de manera brillante agilizar el anticuado transporte de la ciudad, no solo manteniendo su estructura tradicional, si no fomentando sobremanera el turismo, de manera directa creando empleo, asegurando un aire limpio en la ciudad y dinamizando el tránsito de visitantes que aprovechan las grandísimas virtudes de este medio de locomoción.

Hay que destacar las grandes cualidades de nuestra ciudad que han sido una premisa fundamental para la creación de este entramado. La completa horizontalidad del terreno municipal, y el tan benigno clima, que hace que no llueva en muy numerosas ocasiones, ha sido predominante en la gran aceptación de la idea del carril bici, por lo que era palpable el gran potencial de Sevilla para con las bicicletas. Creo ciertamente que ha sido una gran noticia el carril bici para la ciudad, obviamente no pienso que sea un atractivo principal para el turismo, no es por sí solo un atrayente, pero si entra dentro de las infraestructuras, con muy buena crítica por cierto, que como hemos podido estudiar en la carrera, forman parte de la oferta turística de un destino.

Para acabar creo que con la buena gestión del medio, cada vez será mayor el número de turistas que quieran hacer uso de las dos ruedas, es esto lo que ha creado la fuerte competencia originada hace pocos años en el sector, y que ha reportado nuevos ingresos a la ciudad, por lo que el cicloturismo en la ciudad cada vez se expande más, y podría afirmar que el carril bici, ha sido un completo acierto, que pienso debería agrandarse al área metropolitana, como así pretenden promover desde la administración, y liderar el ranking de ciudades “cicloamables” y de este modo agrandar de mayor forma si cabe, la oferta turística de nuestra ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Artículos de revistas y periódicos:

A.G., Sevilla 29.04.2013 “Sevilla, la cuarta mejor ciudad del mundo para utilizar la bicicleta” *Diario de Sevilla*

A. S. Ameneiro 14.02.2009 “La limitación de bicis en los Cercanías provoca conflictos con los usuarios” *Diario de Sevilla*

Cristina Ortega. 09.03.2007 “Hasta 90 euros de multa si un peatón va por el carril bici” 20 Minutos

Eduardo del Campo 17.03.2014” La bici prepara su segundo 'big-bang' en Sevilla”. *Diario El Mundo*

Europa Press, Sevilla 11.09.2013 “Londres se fija en Sevilla para desarrollar su red ciclista” *Diario de Sevilla*

Isabel Valdés Argonés 11.05.2014 “Sevilla, paraíso de las dos ruedas”. *El País*

M. G. Q. 24.05.2012 “Peatones de Sevilla piden una nueva norma para las bicis”. *La Razón*

Artículos de prensa digital y blogs

Ansogu.blogia 17.02.2009 “Los retos sociales del turismo”

C. B. 01.02.2012 “Turismo, un fenómeno social”

Carriles Bici Sevilla 30.03.2009 “El éxito de la bicicleta no ha reducido el nivel de contaminación en la ciudad”

Carriles Bici Sevilla 08.09.2009 “Las bicicletas protagonizarán la Semana Europea de la Movilidad en Sevilla”

Julio Hurtado 22.01.2014 “Ciclistas, automovilistas y peatones: un conflicto creciente” *diarioUchile*

Quique Cardona 03.11.2011 “Visitar Sevilla en bicicleta pública” *viajblog.com*

Vecinosdelarinconada 25.09, 2007 “Nuevo aparcamiento para bicicletas en la estación Plaza de Armas”

Trabajos presentados

Acontramano 07.2001 “Estudio sobre la viabilidad de creación de una red de carriles bus-bici en Sevilla”

Ayto. de Sevilla 01.2010 “Estudio sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla”

Vicente Hernández-Herrador, Manuel Calvo-Salazar, Ricardo Marqués 31.12.13 “Evaluación del uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla”

Citas de Libros

Durkheim Émile 1981 “Las reglas del método sociológico” Edición Pléyade. Buenos Aires

Marx Karl 1968 “El Capital” *Fondo de la Cultura Económica*. Ediciones Sa ed. México

Spencer Herbert 1998 “The principles of psychology” Edición Toemmes. Bristol

