

Universidad de Sevilla
Departamento de Sociología

**LA MOVILIDAD CICLISTA
EN LA TRANSICIÓN A UN NUEVO MODELO DE CIUDAD:
EL CASO DE SEVILLA**

TESIS DOCTORAL

Doctorando: Pedro Malpica Soto

Directora: Clementina Rodríguez Legido

Tutora: Teresa Rojo López

2017, bicentenario de la invención de la bicicleta.

A LA CANTERA

A los cincuenta años, hoy, tengo una bicicleta.
Muchos tienen un yate
y muchos más un automóvil
y hay muchos que también tienen ya un avión.
Pero yo
a mis cincuenta años justos, tengo sólo una bicicleta.

Balada de la bicicleta con alas (fragmento)

Rafael Alberti

AGRADECIMIENTOS

Son muchas, y de muy diverso tipo, las deudas que se contraen en el proceso de escribir una tesis. Cuando finalmente se toma la decisión de emprender el cometido, la reacción que se suele encontrar en los demás es la de una desinteresada e incondicional solidaridad. Sin ese amparo el proceso sería mucho más difícil y en muchos sentidos irrealizable. Por este motivo me gustaría expresar toda la gratitud debida, aún sabiendo que para conseguirlo unos párrafos resultan insuficientes. Y son tantas los agradecimientos que debo dar que, si faltara alguno, sólo deberá atribuirse a la dificultad de recordar tantas muestras de apoyo. En tal caso, vayan por delante mis disculpas.

Mi primer agradecimiento se concreta en una mención especial a Clementina Rodríguez Legido, directora de esta tesis doctoral. Por sus directrices, por su orientación, por sus determinantes consejos, por su infinita paciencia y generosidad, y, sobre todo, por haber apostado por mí de la forma en que lo ha hecho. Nadie ha puesto tanto empeño en que esta tesis finalmente se haya llevado a cabo como ella, y si pude superar los momentos de estancamiento e indecisión, fue porque cuando me faltó perseverancia, ella la tuvo. Por todo eso, y por más, todo agradecimiento que intente expresar aquí será inevitablemente menor que el merecido. Gracias.

Otros muchos miembros del Departamento de Sociología de la Universidad de Sevilla me prestaron un apoyo valiosísimo. Quiero dar las gracias a mi tutora, Teresa Rojo, por su imprescindible intervención en el tramo final del proceso. A Álvaro Rodríguez, por encender la chispa hace años, en los cursos de doctorado, al animarme a investigar el impacto del carril-bici sevillano. Y a todos los compañeros y compañeras del departamento que me han animado durante estos últimos años a doctorarme. Y, por supuesto, a mis maravillosas compañeras, amigas, preceptoras y guías Esther Rodríguez y Rosario Rodríguez, que, junto a Clementina, me han ofrecido siempre y en todo momento el consejo adecuado, el apoyo necesario y los ánimos para continuar.

Como dijo el maestro, una de las decisiones más difíciles del camión a la hora de echar a andar es decidir qué pata ha de mover primero. Por ello, quiero dar las gracias a todas las personas que tantas veces me repitieron, como un mantra, la tenaz frase “haz la tesis”. Entre ellas, he de nombrar de nuevo a Clementina Rodríguez, por su generosa insistencia; a mi amigo Juan Ibáñez, que tan bien me conoce, por compartir su perspicacia y darme los ánimos necesarios en sus justos términos; y a

Cristina Garaizábal, por su clarividencia a la hora de lograr hacerme discernir lo que era mejor. En la resolución de, finalmente, emprender la tarea, sería ingrato por mi parte no acordarme también de mis alumnos y alumnas, última razón de ser de mi decisión de doctorarme con tal de no renunciar a seguir conociéndolos y a intentar con ellos, curso tras curso, hacer la diferencia.

Muchas de las cosas que sé sobre movilidad sostenible se las debo a las personas que conocí al participar en los movimientos sociales a favor del ciclismo urbano, de cuya sabiduría y compromiso tanto aprendí. Por ello, y por todo lo que consiguieron en beneficio de los demás, quiero mostrar mi agradecimiento, principalmente, a los compañeros del asociacionismo pro-bicicleta sevillano: a los insustituibles Ricardo Marqués, José García Cebrián, Manuel Calvo, JuanMa Mellado, Vicente Hernández... y, sin lugar a dudas, a Raúl Gómez, activista lúcido y generoso con quien he compartido el pedaleo de muchas rutas. A Doru Mitrana, Rositsa Rousseva, Alec Hager, y a tanta gente valiosa que encontré en el VOCA. Por supuesto, a Elisabeth Lorenzi, por todos los esfuerzos compartidos en el intento de que echase a andar una red hispana de investigación sobre ciclismo urbano. A Albert García, Joan Valls, Pablo León y a tantos que cada día luchan por un mundo con menos coches y más bicicletas.

En el laberinto que se afronta en el proceso de consulta bibliográfica, es inestimable encontrar las señales que en la ruta te señalan los caminos correctos que se han de seguir. Por eso quiero agradecer a Ricardo Duque sus recomendaciones sobre Donzelot y sobre Gottdiener y Hutchison; a Ricardo Marqués, por permitirme no olvidar a Pucher y Buehler ni a Sanz; a Elisabeth Lorenzi, por sus indicaciones sobre el paradigma de movilidades; a Hilario Sáez, su recordatorio sobre Castells; a Germán Gutiérrez Ruiz, sus apuntes sobre urbanismo; a David Cortés, sus “pistas” sobre Bauman... y a tantas otras personas cuyos consejos me ayudaron a encontrar las sendas.

No es distinto lo que ocurre a la hora de tomar las decisiones correctas en materia de Metodología. Agradezco a Macarena Hernández sus decisivas orientaciones sobre etnografía. A Hilario Sáez –la persona, tras Jesús Ibáñez, de la que más he aprendido sobre los grupos de discusión– por haber estado siempre disponible para todo tipo de consultas metodológicas. Y a Fernando Conde y Concha Gabriel por sus valiosísimas sugerencias en lo tocante a la muestra de grupos de discusión y por ayudarme con ciertas claves que me permitieron desatar los nudos que encontré en el análisis discursivo.

Entre los muchos motivos por los que se debe gratitud, los más pragmáticos son a veces los más

imprescindibles: a Ethel Odriozola y Sara Odriozola por responder a mis consultas sobre traducción; a Alberto Pradilla, Nuria Mesa y Rafael Llácer, por la ayuda en la revisión formal del texto; a Manuel Romero y David Cortés, por su apoyo con las fotos y los gráficos; a Andrea Mallo, por todo el apoyo logístico; a Charo, Esther y Juan por leer los primeros borradores y prestarme sus consejos; a Esther, Sergio, Carlos y Alicia por proporcionarme cobijo –y a Maggie por ofrecérmelo– cuando necesité apartarme y desconectar de la vida diaria; a mis amigos y amigas por atender mi petición de “dejad de llamarme mientras esté con la tesis”. A todos ellos y a todas ellas, gracias por allanar el camino.

Doy también las gracias a las entidades que ofrecieron sus instalaciones para la realización de los grupos de discusión, así como a Rafael Carmona, contactador, y a Ethel Odriozola, transcritora, por su gran profesionalidad y continuo talante de colaboración.

Quiero mostrar mi enorme gratitud, *in memoriam*, al maestro Ibáñez, sin quien este texto –como tantas otras cosas– nunca hubiera podido ocurrir.

Hay un agradecimiento fundamental, de carácter completamente diferente a los hasta ahora expresados, con el que me gustaría cerrar esta enumeración de reconocimientos. No podría dejar de dar las gracias a María José. Cuando yo tenía unos cinco años de edad, María José me enseñó, con mucha paciencia y tesón, a montar en bicicleta: ella agarraba la parte de atrás del cuadro de una bici de juguete sobre la que yo pedaleaba por aquellas calles adoquinadas y desprovistas de tráfico de la Sevilla del principio de la década de los setenta. No consintió nunca que yo cesara en el intento –y recuerdo haber querido abandonar varias veces. María José corría detrás de la bici sujetándola y me aseguraba que nunca la soltaría. Mintió: una vez, sin que yo lo notara, lo hizo, y seguí adelante sin saber que ya estaba montando en bicicleta sin ayuda. Eso no fue todo. Unos siete u ocho años más tarde, María José se compró una bicicleta y comenzó a usarla a diario en sus desplazamientos por la ciudad; esa forma de movilidad por entonces constituía todo un rasgo distintivo de la “progresía” sevillana de la Transición. Aquel transporte y toda la opción política que representaba para mí provocó que la imitara tan pronto pude y me comprara otra bicicleta, que se convirtió desde entonces en el vehículo con el que me desplazé a diario por la ciudad. Desde entonces la bicicleta ha sido mi medio de transporte preferido y más utilizado, y el actual interés sociológico que profeso por el ciclismo urbano no es sino una vertiente más de esa querencia. Nada de esto habría sucedido sin María José. Gracias, hermana.

SOBRE LA REDACCIÓN

Quisiera detenerme brevemente y exponer la elección de una serie de opciones formales empleadas en la redacción del presente texto.

La presente tesis adopta, con alguna puntual excepción, las normas APA en lo tocante a citas y referencias bibliográficas. Siguiendo dichas pautas, las citas bibliográficas, cuando aparecen enmarcadas en el propio texto, se reproducen siempre entre comillas. Los verbatim se reproducen en cursiva y entrecomillados. Ambos aparecerán sin comillas y en redondilla, con tamaño de letra inferior y con sangría, cuando se reproduzcan en un párrafo aparte. Las referencias de diversas fuentes documentales analizadas tales como audiovisuales, artículos de prensa, canciones, etc. se reflejarán exclusivamente en las notas a pie de página, optándose así por distinguirlas de la relación de referencias propiamente bibliográficas que se enumeran en su correspondiente epígrafe al final de la tesis.

Las citas textuales de obras en inglés, así como de fuentes consultadas en inglés y otros idiomas, se han traducido de la lengua original y se reproducen siempre en español. En estos casos, las traducciones han sido realizadas por el propio doctorando.

Se ha optado por utilizar la redondilla minúscula para adverbios latinos y para abreviaturas latinas o castellanas de frecuente uso: sic, supra, infra, ibídem, ibíd., pg., pgs., vid, cap., caps. vol., cf., ss., tb., p. ej., et al., etc. En el presente texto se distingue el uso de “ibíd.” (misma obra) del de “ibídem” (misma obra, misma página). En el primer caso, se añade normalmente a la abreviatura la página en la que se encuentra la nueva cita.

Se ha optado también por emplear habitualmente la primera persona del plural. Esta elección pretende, con Ibáñez, situar el espacio de “invención” –requisito, junto a la comunicación, de la producción científica (Ibáñez, 1979, pg. 11)– en un espacio social. Lejos del plural mayestático y del plural abstractizante, lejos también de la “hipertrofia de la función-autor” (ibídem) de la primera persona del singular, el “nosotros” que se encontrará en el presente texto remite al punto de encuentro, al espacio de reflexión compartida entre enunciador y receptor, entre escritor y lector, entre “destinador” y “destinatario”:

La escritura es tiempo de invención para el destinatador, la lectura es tiempo de invención para el destinatario; el texto es el lugar de su encuentro mutuo (el tercero que hace la comunicación posible). El texto escrito es la base material del «nosotros» concreto que es el sujeto del discurso. Este «nosotros» indica (...) [la] intersección entre la institución social de la lengua y su apropiación por los individuos, terreno común –de comunicación– entre éstos. (Ibáñez, 1979, pg. 13).

Nos hemos permitido usar palabras compuestas, acortamientos y neologismos no aceptados por las autoridades lingüísticas que sin embargo son de común uso en el ámbito asociativo ciclista, en las consultorías vinculadas al sector o en la propia comunidad de usuarios de bicicleta, así como en el ámbito académico especializado en el estudio del fenómeno del ciclismo urbano, del cual proceden alguno de dichos términos. Nos referimos a términos tales como carril-bici, aparcabici, bicimensajero, ciclable, velomovilidad, automovilidad, bicippeatonal, etc.

A lo largo del texto, a efectos de adaptarnos al estilo académico común, utilizamos el masculino genérico. Por ello ha de entenderse que los términos con desinencia masculina incluirán tanto a hombres como a mujeres, salvo en los casos en los que de forma expresa se indique lo contrario y se refieran, por tanto, exclusivamente al género masculino.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	17
1. Introducción.....	19
1.1. Estructura del contenido.....	21
1.2. Ciclismo urbano.....	23
1.3. El caso de Sevilla.....	28
MARCO TEÓRICO.....	37
2. El transporte y la ciudad vistos desde la Sociología.....	39
2.1. El transporte en los albores de la Sociología Urbana.....	40
2.2. La sociología del espacio de Lefebvre.....	44
2.2.1. La pugna por la ciudad.....	45
2.2.2. La movilidad en la teoría de Lefebvre.....	51
2.3. Nuevos enfoques sociológicos sobre la ciudad y el transporte.....	55
2.3.1. La perspectiva socioespacial.....	56
2.3.2. Sennett y el transporte urbano.....	58
2.3.3. Castells y los movimientos sociales urbanos.....	59
2.3.4. El transporte en la modernidad líquida de Bauman.....	63
2.3.5. La ciudad de tres velocidades de Donzelot.....	65
2.3.6. El estudio de las movilidades.....	67
3. La actividad física en el constructivismo estructuralista de Bourdieu.....	75
3.1. El concepto de deporte como “sistema abierto”.....	76
3.2. Los conceptos de <i>habitus</i> y campo social.....	79
3.3. El cuerpo y el <i>habitus</i>	85
3.4. Más allá de los beneficios corporales.....	88
OBJETIVOS Y METODOLOGÍA.....	93
4. Objetivos y metodología.....	95

4.1. El grupo de discusión.....	98
4.1.1. Composición y estructura.....	108
4.1.2. Diseño muestral y desarrollo de las reuniones.....	110
4.2. El campo social como herramienta metodológica.....	122
4.3. La entrevista abierta.....	127
4.4. La etnografía.....	130
4.5. El análisis de fuentes documentales.....	135
RESULTADOS.....	139
5. Resultados.....	141
5.1. La evolución del campo del ciclismo urbano en Sevilla.....	142
5.2. Los discursos sociales sobre el ciclismo urbano.....	158
5.2.1. Discursos sobre el ciclismo urbano según género.....	166
5.2.2. Discursos sobre el ciclismo urbano según edad.....	171
5.2.3. Discursos sobre el ciclismo urbano según posición socioprofesional.....	183
DESARROLLO Y DISCUSIÓN.....	205
6. Desarrollo y discusión.....	207
6.1. El carril-bici de Sevilla y la producción del espacio.....	207
6.2. La distribución territorial de la red de carriles-bici.....	227
6.3. La proyección de Sevilla como “ciudad ciclista”.....	236
6.4. Conflictos en torno a la bicicleta.....	245
6.5. La movilidad ciclista: interacción con el espacio urbano y las normas de tráfico.....	254
CONCLUSIONES.....	287
7. Conclusiones.....	289
ANEXO.....	307
Imágenes.....	309
BIBLIOGRAFÍA.....	321
Bibliografía.....	323

ÍNDICE DE FIGURAS E IMÁGENES

Figura 1. Sub-muestra A: grupos de discusión de Sevilla.....	118
Figura 2. Sub-muestra B: grupos de discusión del resto de Andalucía.....	119
Imagen 1. Mapa de la red de carriles-bici de Sevilla en el año 2010.....	309
Imagen 2. Mapa de las vías ciclistas de Sevilla en el año 2017.....	309
Imagen 3. Avenida de la Palmera.....	311
Imagen 4. Avenida Ramón y Cajal.....	311
Imagen 5. Avenida de Jerez.....	313
Imagen 6. Calle José Laguillo.....	313
Imagen 7. Circunvalación de San Hermenegildo en la Calle Muñoz León.....	315
Imagen 8. Calle Demetrio de los Ríos.....	315
Imagen 9. Cobertura de la Conferencia Velo-City 2011 en el ABC de Sevilla (detalle).....	317
Imagen 10. Conferencia Velo-City 2011.....	317
Imagen 11. Acceso al campus de la Universidad Pablo de Olavide (a).....	319
Imagen 12. Acceso al campus de la Universidad Pablo de Olavide (b).....	319

INTRODUCCIÓN

1. Introducción.

El mayúsculo desarrollo de las ciudades durante el último siglo y el paralelo crecimiento de la población urbana han supuesto nuevos y complejos desafíos en la administración municipal. En este contexto de *hiperurbanización*, propia de las sociedades contemporáneas, el transporte urbano constituye un factor de considerable influencia en la calidad de vida de las ciudades, tanto en lo relativo a la contaminación y a la congestión del espacio urbano como a los ritmos y estilos de vida de sus habitantes. La movilidad urbana ha venido definiéndose desde mediados del siglo XX en función del automóvil, el cual ha tenido una influencia determinante en la extensión y la estructura de la urbe, en la dependencia energética o en la generalización de nuevas formas de gestión del tiempo y de la distancia por parte de la población que vive en los grandes municipios. Este modelo ha sido progresivamente vinculado a una serie de costes económicos, ecológicos y sociales que constituyen ya un lugar común en la agenda de foros y conferencias por parte de gobiernos locales, estatales y organismos supranacionales, en los que la movilidad sostenible suele ser invocada como un factor que coadyuvaría a solucionar alguno de los retos que de forma reiterada se identifican en la planificación y la gestión urbana. Una de las medidas que habitualmente se recomiendan con el objeto de hacer frente a los problemas derivados del tráfico motorizado es la promoción del transporte en bicicleta.

Algunos municipios –principalmente daneses y neerlandeses– donde se aplican este tipo de medidas se han convertido durante el último tercio del siglo XX en referentes internacionales en el ámbito del uso de la bicicleta como transporte, situándose en la vanguardia mundial de las políticas e infraestructuras para la promoción de dicha forma de movilidad. En la última década, diversas ciudades de otros países europeos también han emprendido algunas medidas para potenciar la locomoción ciclista e iniciar una transición en el régimen de movilidad, comenzando un incipiente proceso que permita superar el modelo hasta ahora preponderante –basado en el vehículo privado a motor– e incrementar la movilidad sostenible. Sevilla, a través de una serie de actuaciones impulsadas en la segunda mitad de la década pasada (peatonalización de vías, restricción del tráfico motorizado, nuevas modalidades de transporte público y, en estrecha relación con el tema de nuestro estudio, una batería de infraestructuras y dotaciones para alentar el uso de la bicicleta en trayectos urbanos) ha emprendido un proceso de transformación en el régimen de movilidad urbana y lidera la promoción del ciclismo urbano no sólo en el ámbito español, sino en toda Europa meridional.

El auge de la bicicleta como vehículo urbano ha atraído la creciente atención de diversos académicos y, como ampliaremos al exponer el marco teórico de la presente investigación, desde fechas recientes existe una continua producción científica que estudia de forma específica las dimensiones sociales de la movilidad ciclista. Con el nombre de *Ciclismo y sociedad*, en 2004 se conforma en el Reino Unido una red de investigadores especializados en el ciclismo, integrada, entre otros, por Dave Horton, Peter Cox, Paul Rosen, Justin Spinney y Ben Fincham. Dicho grupo de investigadores aborda aspectos tales como la caracterización de la movilidad ciclista, la relación del ciclista con el espacio urbano y con otras formas de movilidad, las identidades y culturas ciclistas, el ciclismo y las mujeres, el ciclismo infantil, los factores que desincentivan la práctica del ciclismo en la ciudad, las prácticas de los bicimensajeros, el ciclismo en el contexto de los movimientos ecologistas, las campañas mediáticas contra el ciclismo urbano, la integración de la bicicleta en el transporte público, o la historia de la bicicleta, entre otros muchos. En los años inmediatamente posteriores, algunos académicos estadounidenses también llevan a cabo investigaciones sobre la bicicleta y la ciudad, tales como Jeffrey Kidder, que desarrolla un estudio etnográfico sobre los bicimensajeros, o John Pucher y Ralph Buehler, que analizan el impacto de las infraestructuras y las políticas públicas sobre el uso de la bicicleta en el ámbito urbano.

En España, donde la movilidad sostenible ya había venido siendo objeto de análisis por parte de algunos científicos sociales, ha crecido durante los últimos años el interés específico por el estudio de la bicicleta, interés que aumenta a la luz del fomento de la locomoción ciclista en diversos municipios españoles. Así, se acude frecuentemente al estudio de caso de una determinada ciudad en la que se desarrollan políticas de fomento de esta forma de transporte, como realiza Roberto Torres Elizburu con el caso de Vitoria-Gasteiz. Dada la relevancia de Sevilla en el ámbito del ciclismo urbano, son numerosos los estudios sobre la situación del uso de la bicicleta como transporte en la capital andaluza: Ricardo Marqués y el equipo de investigadores congregados en torno al Sistema Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla lo documentan y analizan profusamente. El equipo de investigación BICIPART compara los procesos desarrollados en Sevilla y Madrid. José Castillo y Antonio Sánchez estudian las reacciones hostiles a la implementación del sistema sevillano de bicicletas públicas. Macarena Hernández y el equipo de investigación CICLA realizan un estudio etnográfico de las prácticas y discursos de la bicicleta en las principales ciudades andaluzas, incluida Sevilla. Éstas y otras contribuciones científicas especializadas en la materia han sido incorporadas en el análisis bibliográfico realizado en el seno de la presente

investigación.

Mediante la presente tesis doctoral, se pretende aportar al estudio del ciclismo urbano un análisis de las disposiciones sociales ante el uso de la bicicleta como medio de transporte desde el constructivismo estructuralista: la implementación de infraestructuras ciclistas como factor relevante en la promoción de dicho uso es resultado del proceso histórico experimentado en el campo social desde donde se promueven dichas medidas, insertando el nuevo servicio entre las alternativas disponibles de transporte y ofreciéndolo al conjunto de la población que, en función de las estructuras disposicionales propias de las diversas posiciones sociales existentes, opta por incorporar a su sistema de gustos y preferencias la nueva modalidad de transporte en mayor o menor grado (o no hacerlo en absoluto). En tanto que la red de carriles-bici de Sevilla (tomando dicha infraestructura como la de mayor incidencia de entre las nuevas dotaciones y políticas ciclistas implementadas en la segunda mitad de la pasada década, condensando simbólicamente todas ellas) ha gozado de una amplia acogida por parte de los sevillanos, hemos realizado un estudio de caso de la consolidación de la inserción de la bicicleta entre las modalidades disponibles de transporte en la capital andaluza con el objeto de detectar qué necesidades, demandas y expectativas ha satisfecho dicha red de vías ciclistas en las distintas clases sociales y grupos de edad o de sexo. Al mismo tiempo, hemos vinculado esta transición del modelo de movilidad a los procesos de producción del espacio urbano (espacio socialmente producido, en tanto que es resultado de la pugna entre el espacio concebido desde la planificación institucional y el espacio vivido de los habitantes de la ciudad, que lo modifican mediante el uso). Con todo ello esperamos poder incorporar al estudio científico del fenómeno ciclista urbano un análisis de las percepciones, opiniones y prácticas de los distintos perfiles sociales ante la inserción de la bicicleta como modalidad de transporte y de los discursos sociales existentes en torno a la misma, en los que la nueva oferta de transporte se enmarca, finalmente, en el contexto de un modelo de ciudad emergente por el que desde las distintas posiciones sociales se expresa una mayor o menor preferencia.

1.1. Estructura del contenido.

La presente tesis doctoral se estructura en varios epígrafes que enumeramos a continuación. En primer lugar expondremos el marco teórico en el que se asienta nuestra investigación y que se compone de dos referentes fundamentales: en primer lugar, la Sociología Urbana (incluyendo en

ella diversas contribuciones sociológicas sobre la ciudad y el espacio, independientemente de que no siempre se enmarquen de manera formal en la tradición de la disciplina), tomando en especial consideración, entre varios aspectos la aparición del transporte y la movilidad como objetos de estudio en las ciencias sociales, la teoría sobre la producción social del espacio de Lefebvre y el posterior desarrollo del estudio sociológico de la ciudad y el transporte por parte de otros autores y escuelas, tales como el enfoque socioespacial, la teoría de los movimientos sociales urbanos de Castells o el paradigma de las movilidades, entre otros. Y, en segundo lugar, el constructivismo estructuralista de Bourdieu, en el que nos focalizaremos en su aplicación al ámbito del deporte y la actividad física, prestando especial atención a los conceptos de *habitus* y de campo social.

A continuación, tras establecer los objetivos de nuestra investigación, desarrollaremos la metodología aplicada en la misma, en la que es central la aplicación de la técnica cualitativa estructural del grupo de discusión, deteniéndonos en algunos de sus aspectos, tales como el análisis de discurso, la composición y estructura de los grupos o el diseño muestral empleado. Abordaremos posteriormente otros métodos y técnicas empleados, tales como la entrevista abierta, la etnografía y el análisis de fuentes documentales, así como la aplicación del concepto de “campo social” como herramienta metodológica.

Posteriormente, presentaremos los resultados, deteniéndonos en el análisis del proceso en el que se gestó la implementación de la red de carriles-bici en la ciudad de Sevilla a través del estudio de la evolución del “campo local del ciclismo urbano”; y en el análisis de los discursos sociales sobre el ciclismo urbano de las diferentes posiciones sociales, estructurado en función de las variables de sexo, edad y clase social.

Dedicaremos el siguiente epígrafe a desarrollar dichos resultados y otros aspectos con ellos relacionados, así como a contrastarlos con las diversas contribuciones teóricas consultadas, con el fin de profundizar en el análisis y la caracterización de algunos elementos distintivos de la movilidad ciclista. Desarrollaremos aspectos tales como el impacto de las infraestructuras ciclistas en la producción de un nuevo espacio social, en distintos sectores sociales y territoriales del contexto urbano, y en la proyección de un nuevo modelo de ciudad, así como la influencia de los medios de comunicación en la percepción social del ciclismo urbano. Abordaremos también la movilidad ciclista en su dimensión espacial y social e identificaremos sus rasgos específicos, focalizando nuestro estudio en los aspectos relativos a la interacción con el espacio urbano, con otras formas de movilidad y con las normas de circulación, realizando una aproximación a la

adaptación de las particularidades de la práctica ciclista a la implantación de nuevas infraestructuras.

Tras el desarrollo de dichos aspectos, expondremos las conclusiones de nuestra investigación.

En la realización del trabajo de campo hemos integrado la muestra de grupos de discusión realizada para el estudio *Discursos sobre la bicicleta según posiciones sociales* en el marco del proyecto *Movilidad sostenible en Andalucía: Prácticas y discursos en el uso de la bicicleta*, subvencionado por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía dentro de la convocatoria I+D+i de 2013-2014.

1.2. Ciclismo urbano.

El ciclismo utilitario, a menudo definido en contraposición al ciclismo deportivo y al ciclismo recreativo, consiste en el uso de la bicicleta como medio de transporte o con otros fines exclusivamente funcionales (carga, reparto, etc.). A pesar de la popularidad que el referente del ciclismo deportivo tiene actualmente en nuestras sociedades, el ciclismo utilitario ha supuesto tradicionalmente el uso mayoritario de la bicicleta. La funcionalidad fue el fin primigenio de la bicicleta desde la invención en 1817 de la draisiana, primer modelo de velocípedo, ideado con el objeto de optimizar el esfuerzo humano al caminar y cubrir las distancias con mayor comodidad y en un menor espacio de tiempo. Esta finalidad principalmente funcional de la bicicleta se mantuvo a lo largo de más de un siglo hasta que ésta fuera prácticamente desalojada de la vía pública –junto a otros vehículos, como el tranvía– debido al auge de la locomoción automovilística en los países industrializados a partir del ecuador del siglo XX. Desde entonces el uso de la bicicleta como transporte decayó de forma general, si bien en ciertos ámbitos sociales y en algunos países del mundo –particularmente, China y otros países de Asia oriental– siguió siendo el principal medio de transporte hasta fechas mucho más recientes (vid. infra).

Se entiende por ciclismo urbano aquella modalidad de ciclismo utilitario consistente en el uso de la bicicleta como medio de transporte en las áreas metropolitanas¹. La bicicleta se considera

¹ Tal vez sea conveniente subrayar que, en tanto que el concepto de “ciclismo urbano” se refiere a un medio de locomoción, la bicicleta forma parte de la categoría “vehículo” y su uso se ha de incluir en el término genérico “tráfico rodado”, por más que sea frecuente encontrar en diversas fuentes que se la excluye de ambas categorías. El

muy adecuada para cubrir las distancias más habituales en los desplazamientos urbanos, en tanto que como vehículo resulta idónea para cubrir trayectos de entre 5 km. (Marqués, Hernández, Calvo y García, 2015, pg. 31) y 7.5 km. (Torres Elizburu, 2003, pg. 105), cifra que algunos expertos elevan a 10 km. (Calvo, 2013, pg. 119). Es un modo de transporte accesible y asequible: con el único requisito previo de aprender a montarla, la bicicleta es “abierta”, equitativa, barata, está al alcance de todos los perfiles –mujeres y hombres, todas las clases sociales– y su tecnología no requiere de un conocimiento especializado (Horton, 2006, pg. 45; Pucher y Buehler, 2008, pg. 496).

Las ventajas y beneficios de la bicicleta como transporte han sido ampliamente analizados por numerosos estudiosos del ciclismo urbano. Así, entre otros muchos autores, Gaviria (2006, pg. 5), Horton (2006, pg. 44) y Pucher y Buehler (2008, pg. 499) señalan su bajo coste económico. Asimismo, su uso produce efectos beneficiosos en la salud y en la buena forma física (Garrard, Rissel y Bauman en Pucher y Buehler (eds.), 2012, pgs. 31-48; Gaviria, 2006, pg. 5; Hanson y Young, 2008, pg. 404; Horton, 2006, pg. 44-45; Marqués et al., 2015, pg. 31; Pucher, 2008, pg. 499); incluso se han establecido indicadores que muestran los beneficios en la salud derivados del uso de las infraestructuras ciclistas (Marqués (coord.), 2012, pgs. 38-39). Como vehículo, contribuye a la sostenibilidad ambiental, no produce contaminación atmosférica ni acústica, y reduce la utilización de energías no-renovables (Horton, Rosen y Cox, 2007, pg. 5; Pucher y Buehler, 2008, pg. 499) y, de hecho, las ventajas medioambientales de la bicicleta son ampliamente enunciadas y desarrolladas en la literatura específica (Gaviria, 2006, pg. 5; Hanson y Young, 2008, pgs. 388-389 y pg. 404; Horton, 2006, pg. 44; Marqués et al., 2015, pg. 31, entre otros). También aporta beneficios asociados a la sostenibilidad social y económica (Horton et al., 2007, pg. 5). Otras ventajas que se señalan, las cuales abordaremos en el curso de la presente investigación, se relacionan con la autonomía e independencia del usuario, con su estado de ánimo y bienestar psicológico, con el ahorro de tiempo, con los efectos beneficiosos del ciclismo en el tráfico y en el espacio urbano, con la sociabilidad, con la ejemplaridad ética...

Por todo ello, Horton et al. (2007, pg. 7), utilizando el concepto de Max Neef, sostienen que la bicicleta es un “satisfactor múltiple”, en tanto que contribuye a colmar varias necesidades humanas simultáneamente. Asimismo, algunos autores (Horton et al., 2007, pg. 6-7; Marqués et al., 2015, pg. 31; Pucher y Buehler, 2008, pg. 499) subrayan que los beneficios del ciclismo urbano no

tráfico formado por vehículos de motor se ha de denominar, de forma más precisa, “tráfico motorizado”, término que englobará al automóvil –exponente fundamental de dicho tipo de tráfico– junto a motos, motocicletas, autobuses, camiones, camionetas, furgonetas y resto de vehículos a motor, y en el que, efectivamente, no se encontrará incluida la bicicleta.

se circunscriben a la esfera individual y que muchas de sus ventajas son beneficiosas no sólo para el usuario sino para la población en general: por ejemplo, la autosuficiencia y el ahorro económico que conlleva la bicicleta es tanto personal como social, en tanto que disminuye costes en lo referente a aspectos como la salud pública, la dependencia energética y la polución ambiental. Ante los problemas de sostenibilidad emanados del actual modelo de movilidad, caracterizado por el uso masivo de automóviles, Fincham (2006, pg. 210) y Horton (2006, pg. 44) coinciden en caracterizar a la bicicleta como “la solución”.

La bicicleta es un vehículo global y su uso es enormemente heterogéneo (Horton et al., 2007, pg. 2) por lo que difícilmente puede caracterizarse de forma universal. “El término “ciclismo” tiende a homogeneizar una notable pluralidad de mundos vitales, de historias, de estructuras y de culturas, y de una amplia gama de actividades a veces paralelas y a veces entrelazadas.” (ibíd., pg. 1). La utilización de la bicicleta ha estado más extendida o ha sido más minoritaria en determinadas épocas y países, y su popularidad en diferentes posiciones sociales ha sido cambiante.

En lo referente al uso de la bicicleta como medio de transporte en diferentes contextos históricos y geográficos, es reseñable que supuso una de las formas de movilidad más extendidas por el espacio de varias décadas entre los siglos XIX y XX; así, por ejemplo, en ese periodo de tiempo fue el vehículo de uso mayoritario en Gran Bretaña (Horton en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 133). Como se ha apuntado, a mediados del siglo XX su uso decae en favor del automóvil (Martín y Gálvez, en Hernández (coord.), 2016, pg. 33), debido a factores como las políticas de expansión de la automovilidad (Horton, 2006, pg. 43) o la nueva percepción de la bicicleta como un vehículo anticuado (Cox y Van De Walle, en Horton et al. (eds.), 2007, pgs. 118-119): se calcula que la movilidad ciclista se redujo en torno al 30%-40% en algunos países del centro y norte de Europa durante el periodo 1950-1975, alcanzando un descenso del 75% en Berlín en ese periodo (Pucher y Buehler (eds.), 2012, pgs. 16-17; vid. tb. Sanz, 2008, pg. 29). En este sentido, puede considerarse, con Horton et al. (2007, pgs. 13-14) que la bicicleta precedió al coche y de alguna forma ella misma facilitó su posterior relegación en beneficio del vehículo de motor. Antes de la generalización de la movilidad motorizada, la bicicleta había democratizado la idea de movilidad privada, flexible e individual, y permitió cambiar la percepción de las distancias tanto dentro del perímetro urbano como en lo tocante a la posibilidad de salir de la ciudad y acceder a espacios no-urbanizados, hábitos que más tarde fueron asociados preferentemente al automóvil. Asimismo, la producción y mantenimiento de automóviles se basó en sistemas y prácticas previas que habían sido implementados para la bicicleta. La aparición del automóvil en los países industrializados permitió

que las clases altas abandonaran la bicicleta por el coche, tanto en su uso como transporte como en su uso como recreación, y también en su faceta de objeto de consumo. “Es verdaderamente cierto que en muchos aspectos cruciales la bicicleta allanó el camino a la era motorizada” (ibíd., pg. 13). No obstante, si bien la relegación de la bicicleta en la era del automóvil se inició en un gran número de países durante las décadas de los años cincuenta y sesenta, no fue un fenómeno universal: en Pekín la bicicleta todavía suponía un 60% de los desplazamientos en los años noventa (ibíd., pg. 3). Actualmente, sin embargo, es notable un descenso del uso de la bicicleta en países asiáticos tradicionalmente ciclistas –en Pekín ha descendido hasta el 40% (ibídem)–, mientras que en otros, como Alemania, Dinamarca o los Países Bajos, experimenta una continua expansión, con un incremento de en torno a un 25% desde 1975 a 1995, según Pucher y Buehler (2012, pg. 17). Varios autores vinculan el auge de la bicicleta que tuvo lugar en los años setenta en algunos lugares del mundo con la crisis del petróleo (Hanson y Young, 2008, pg. 391; Pucher y Buehler, 2008, pg. 502; Sanz, 2008, pg. 30) y señalan como un importante factor coadyuvante a esta rehabilitación del ciclismo la implementación de medidas para regular y limitar las prerrogativas que se le habían concedido al automóvil (Pucher y Buehler, 2008, pg. 496). De nuevo, este tipo de intervenciones no se llevan a cabo de forma simultánea en todo el mundo: frente a las medidas que se han puesto en marcha recientemente en ciertas áreas urbanas de Asia Oriental para restringir, o incluso prohibir, el uso de la bicicleta como transporte (Horton et al., 2007, pg. 3), varios gobiernos de Europa y América del Norte, junto a algunos organismos supranacionales, emprenden al mismo tiempo campañas para promover y popularizar su utilización (Pucher y Buehler, 2012, pgs. 24-25; 2008, pgs. 509-510; Sanz, 2008, pg. 31). A nivel municipal, el ciclismo urbano se ha revitalizado recientemente en ciudades como Copenhague, Friburgo, Londres, entre muchas otras, lo que generalmente se ha asociado a medidas de planificación institucional (Horton et al., 2007, pg. 4). El notable incremento del ciclismo urbano en Sevilla al final de la década pasada, permite añadir a la capital andaluza en esta categoría de ciudades.

Respecto al tipo de usuario, en lugares con un reducido porcentaje de movilidad ciclista la bicicleta suele ser un vehículo usado fundamentalmente por hombres, mientras que allá donde los porcentajes de uso utilitario de la bicicleta son más elevados se suele alcanzar una paridad entre hombres y mujeres (Horton et al., 2007, pg. 6; Pucher y Buehler, 2008, pgs. 502-504). Por edades, sus usuarios son mayoritariamente jóvenes tanto en países donde la bicicleta disfruta de un extendido uso como en aquellos con un reducido porcentaje de movilidad ciclista, pero las personas adultas y de la tercera edad constituyen un grupo de usuarios notablemente más amplio en los primeros (Pucher y Buehler, 2008, pg. 504). Inicialmente fue un vehículo de adquisición restringida

a las clases más pudientes, pero su uso se popularizó en las clases medias y trabajadoras con la caída de su precio a finales del siglo XIX (Horton, 2006, pg. 42). En tanto que, como se ha visto, al inicio de la transición hacia el modelo de movilidad motorizada la adquisición de automóviles se restringió a las clases altas, durante dicha fase la bicicleta se identificó con el transporte de las clases trabajadoras (Augé, 2009, pg. 52) y menos favorecidas, lo que redundó en cierta imagen negativa de la misma. Según Pucher y Buehler (2008, pg. 504-505) actualmente constituye un modo de movilidad usado indistintamente por las clases bajas, medias y altas, tanto en aquellos países con extendido uso de bicicletas como en los que el ciclismo es más minoritario, si bien otros autores apuntan al hecho de que en algunos países es característico de las clases más bajas mientras que en otro su práctica se incrementa entre las clases altas (Horton et al., 2007, pg. 6): “Siempre es importante pensar en el status del ciclismo al intentar entender los desiguales niveles de ciclismo existente entre diferentes grupos sociales” (ibíd., pg. 7). Incluso, tal como apunta Cox, diferentes grupos ciclistas pueden construir relaciones de jerarquía social entre sí (ibídem).

Asimismo, desde la última década del siglo XIX la bicicleta fue un símbolo de la liberación femenina, a principios del siglo XX se convirtió en vehículo referente del movimiento socialista y del sindicalismo, y en el último tercio de dicho siglo fue adoptada por el activismo ecologista (Horton, 2006, pgs. 42-43). En esta última época, el ciclismo urbano (así como ciertas modalidades del ciclismo deportivo, vid. Mata Verdejo, 2002, pg. 11) se caracterizaba por ser una práctica “identitaria”, connotada de cierto grado de transgresión o de reivindicación, rasgo que aún mantiene en algunos usuarios de bicicleta. En cambio, la tendencia actual en países con extendido uso de bicicletas es que los ciclistas utilitarios sean personas de todo tipo y condición, por lo que estas connotaciones ideológicas hayan podido quedar diluidas en mayor o menor medida. Los aspectos identitarios y subculturales de la bicicleta y el carácter contracultural o contestario –cuando no marginal– que ésta ha detentado, al menos en determinadas épocas y contextos, ha merecido la atención de diversos investigadores sociales. De hecho, uno de los aspectos más visibles de la transición a un nuevo modelo de movilidad en el que el ciclismo urbano no detente el lugar minoritario que ha venido ocupando en la segunda mitad del siglo XX es, precisamente, el de una nueva noción del usuario de bicicleta, paulatinamente desprendido de dichas connotaciones ideológicas, y asimilado a referentes mayoritarios y neutrales.

El auge del ciclismo urbano en Sevilla, como se observará, ha destacado como referente internacional por haber consumado en muy poco espacio de tiempo una importante fase de esta evolución en el modelo de movilidad, lo que le convierte en un caso sin precedentes previos cuyo

estudio proporciona una provechosa oportunidad de análisis sobre el modo en el que se configura y resignifica no sólo la imagen del ciclista urbano, sino la de la ciudad misma en la que acontece este tipo de cambio social.

El estudio del “caso de Sevilla”, de esta forma, contribuirá a una caracterización de las nuevas connotaciones sociales del usuario de bicicleta, de la movilidad ciclista y del espacio urbano afectado por las recientes transformaciones que han tenido lugar, así como de los procesos a través de los cuales se concreta dicha transición.

1.3. El caso de Sevilla.

En la actualidad, Sevilla cuenta con una red integrada de carriles-bici que vertebran la práctica totalidad de la ciudad y que suman 164 kilómetros de vías ciclistas (AYUNTAMIENTO DE SEVILLA, 2013). Previamente a su implantación a partir de 2006, la ciudad apenas contaba con 12 km. de tramos ciclistas, dispersos en algunos distritos de la ciudad, cuya inconexión los hacía poco funcionales como infraestructura de movilidad (Marqués, 2011, pg. 110) y cuyo grado de uso era muy ocasional (uso, por otra parte, presumiblemente más recreativo que utilitario). Podemos fijar el inicio del proceso de transformación en la aprobación del documento *Bases y Estrategias para la Integración de la Bicicleta en la Movilidad Urbana de Sevilla* del año 2004 por parte del Ayuntamiento de Sevilla, del Plan General de Ordenación Urbana de la ciudad en 2006 –en el que se incluye el concepto de red ciclista segregada– y del posterior *Plan Director para el fomento de la bicicleta en Sevilla 2007-2010* (vid. Marqués, 2011, pg. 110-111; Marqués et al., 2015, pg. 33). En 2006, en aplicación a lo dispuesto en el primero de los documentos citados, se inicia la construcción de la “red básica ciclista”, de 77 km. de longitud, y en 2009, con base en el tercero de ellos, se hace lo propio con la “red complementaria”, de 43 km. adicionales. En la primavera de 2010 se contaba con 80 kilómetros de carril-bici en funcionamiento. En una fase de ejecución inmediatamente posterior, que arranca ese mismo año, se alcanzaron los 110 km de carril-bici (vid. Anexo: Imagen 1). En 2011 la red integrada de vías y carriles ciclistas cubría 130 km. interconectados. Una característica distintiva del proceso fue, por tanto, el corto plazo de tiempo en el que se implementaron las infraestructuras. En 2017, fuentes del Ayuntamiento de Sevilla establecen la longitud de la red en más de 180 km de longitud², si bien en dicha cifra están incluidas

² Fuente: Servicio de Sostenibilidad e Innovación Urbana del Ayuntamiento de Sevilla, *Programa de la bicicleta 2017-2020* (en proceso de elaboración en el momento de la redacción final de esta tesis doctoral). Como fuente alternativa, vid. *eldiario.es*, 16 de mayo de 2017: http://www.eldiario.es/andalucia/sevilla/bicis_0_635187253.html

indistintamente las vías ciclistas funcionales y las de ocio (vid. Anexo: Imagen 2). A fecha de mayo de 2017, la longitud total de las vías ciclistas de carácter funcional de Sevilla se mantienen en el mismo valor de 2013 que hemos aludido anteriormente: 164 km.

La continuidad del trazado de los carriles-bici posibilitaba por primera vez que un usuario de bicicleta pudiera desplazarse de un punto de la ciudad a otro sin abandonar las vías ciclistas, facilitando el acceso a centros educativos, intercambiadores de transporte, zonas comerciales y de ocio, polígonos industriales, y otros destinos preferentes (Marqués, 2011, pg. 110). La red ciclista abarcaba todos los barrios y distritos de Sevilla, con dos excepciones: el casco antiguo (donde sólo transcurre una vía compartida bicipedonal a lo largo de la Avenida de la Constitución) y la mayor parte de la corona metropolitana (que en los últimos años se encuentra en proceso de integración a la red ciclista preexistente): más adelante, cuando abordemos las implicaciones del uso de la bicicleta en los tres “anillos” urbanos caracterizados en la teoría de Donzelot, profundizaremos en los motivos de esta distribución de la red y la ausencia inicial de carriles-bici en algunas áreas urbanas y metropolitanas.

El trazado del carril-bici se compone de distintos tipos de vía: carril-bici propiamente dicho, acera-bici, pista-bici, senda-bici y vía compartida bicipedonal (AYUNTAMIENTO DE SEVILLA, 2013), dispuestos en ocho itinerarios. En la mayoría de los casos, ni los distintos tipos de vía ni la estructuración en itinerarios suponen diferencias sustanciales –a veces ni siquiera perceptibles– para el usuario. La homogeneidad del carril proporciona al ciclista urbano –y a terceros– una clara visibilidad del mismo y de su continuidad, lo que redundará en la funcionalidad de la infraestructura (Calvo, 2013, pg. 120). Dicha homogeneidad se define por características uniformes en la práctica totalidad de la red, como el tipo de pavimento, la señalización horizontal, el color y la anchura media del carril (2.5 metros); los dos últimos aspectos se mantienen también en los cruces, trazados sobre la calzada de forma perpendicular a la dirección del tráfico, por lo general anejos a los pasos de peatones y, en los casos donde no existe prioridad bicipedonal, sujetos a regulación semafórica.

En la mayor parte del trazado de la red, las vías son de doble sentido (doble carril integrado), siendo mucho menos frecuente la disposición en aceras o calzadas opuestas de dos vías separadas, más estrechas, de un solo sentido cada una de ellas. La opción por un modelo fundamentalmente compuesto por el doble carril integrado, a semejanza de las vías ciclistas vascas que ya estaban en funcionamiento previamente al diseño de la red sevillana, tuvo como objeto proporcionar una “mayor visibilidad social, permitiendo además una mayor economía en las obras y un considerable

ahorro de espacio, al permitir esta tipología tanto los cruces como los adelantamientos entre ciclistas con una sección standard de tan solo 2.5 metros” (Marqués, 2011, pg. 114). Como veremos, se pueden señalar otros motivos adicionales que influyeron en dicha opción, como la mayor seguridad y la oportunidad de sociabilidad que el doble carril integrado aporta a sus usuarios. Generalmente, la vía ciclista ocupa un solo lateral de la vía; en los raros casos en los que ocupa ambos, se trata principalmente de vías ciclistas de un solo sentido –como en el Paseo de la Palmera, en la calle República Argentina, en la Avenida Ciudad-Jardín y la Avenida de la Cruz del Campo o la mayoría de los puentes de la ciudad (vid. Anexo: Imagen 3)– o bien, de forma aún menos frecuente, calles donde concurren paralelamente dos carriles-bici de doble dirección –como en un tramo de la Avenida Ramón y Cajal (vid. Anexo: Imagen 4). Es muy excepcional la disposición del carril doble integrado en la mediana de la vía: se acude a este trazado, y siempre con medidas de protección al ciclista, sólo en algunos puentes con gran volumen de tráfico motorizado, como el del Alamillo o el de la Avenida de Jerez sobre la SE-30, debido a las limitaciones espaciales y viarias de la infraestructura previamente existente (vid. Anexo: Imagen 5).

Factores como la rapidez en la ejecución de las obras del carril-bici –la construcción de 120 km. tomó poco más de tres años, desde el verano de 2006 al otoño de 2009–, su distribución integral en todos los distritos municipales, y su trazado –segregado del tráfico principal y dotado de continuidad en toda la red de vías– dotaron de seguridad, comodidad y funcionalidad a la nueva red ciclista y contribuyeron a su éxito tras su implantación (Marqués et al, 2015, pg. 34). También debe añadirse como motivo de dicho éxito la adopción adicional de diversas medidas de seguridad implementadas en su diseño, tales como las incorporadas en los cruces, donde el trazado del carril se desvía unos metros sobre su eje previo, alejándose de la intersección que se pretende sortear y evitando la circulación de las bicicletas en los espacios de mayor riesgo de atropello; o en la confluencia con las paradas de autobús, donde se acude a una fórmula similar, desviando el carril hacia la parte posterior de la misma para evitar la confluencia entre el flujo de bicicletas y el trayecto del autobús cuando éste estaciona en la parada o abandona la misma. También contribuyó al auge del uso de la bicicleta, junto a la construcción de la red de carriles-bici propiamente dicha, la adopción paralela, por parte del Ayuntamiento y otras entidades, de medidas que directa o indirectamente facilitaron el uso de la bicicleta en la ciudad y reforzaron la funcionalidad de la infraestructura: entre otras, la implantación del servicio de bicicletas públicas Sevici, el emplazamiento de numerosos aparcabicis, la peatonalización de avenidas y calles, la restricción del uso de automóviles en el casco histórico, la aparición de diversos servicios asociados al uso de la bicicleta (políticas en favor de la intermodalidad; registro municipal de bicicletas; servicio de

colocación de dispositivos anti-robo; mapas, folletos y *webs* informativas; navegadores *online* y aplicaciones para móviles; sesiones educativas; etc.) y el establecimiento de convenios para el fomento del ciclismo urbano con diversas entidades. Muchas de estas medidas estaban ya incluidas en el Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta de 2007.

Concretamente, el impacto del sistema de alquiler de bicicletas públicas Sevici, instaurado en julio de 2007, fue fundamental para facilitar el acceso al ciclismo urbano a personas sin bicicleta propia o con imposibilidad de usarla. Caracterizado por un muy accesible precio (el importe del abono anual fue de 10€ hasta el 1 de enero de 2011; actualmente es de unos 33€), un parque de unas 2500 bicicletas dispuestas en 260 estaciones distribuidas por toda la ciudad y una disponibilidad de 24 horas al día y 365 días al año, dicho servicio ya contaba en diciembre de 2009 con 59.455 abonados de larga duración, alcanzándose en ocasiones una media de más de diez usos por bicicleta al día. En 2011, los desplazamientos en bicicletas de Sevici constituían algo menos de un tercio del total de viajes ciclistas llevados a cabo en la ciudad (Marqués (coord.), 2012, pg. 3). El servicio de Sevici corre a cargo de JCDecaux, empresa dedicada a la publicidad exterior, con convenios con más de 120 municipios españoles y cuyo sistema de servicios de bicicletas públicas, llamado *Cyclocity*, tiene presencia, además de en Sevilla, en varias ciudades españolas –Córdoba, Gijón, Santander y Valencia– y del resto del mundo, principalmente en Europa –Brisbane, Bruselas, Dublín, Gotemburgo, Liubliana, Luxemburgo, Lyon, Marsella, Nancy, Nantes, París, Viena, Toyama, etc.

Por su parte, el fácil acceso a dotaciones para aparcar las bicicletas supone un requisito de importancia para el traslado en bicicleta, tal como será subrayado por autores como Pucher y Buehler (2008, pgs. 516-518; vid. infra) o Torres Elizburu (2003, pg. 116). Sevilla, desde la implementación de la red de carriles-bici, cuenta con una amplia disponibilidad de aparcabicis municipales repartidos por toda la ciudad (Marqués, 2011, pg. 111), que se contabilizó en 5.728 plazas a finales de 2010 (Marqués et al., 2015, pg. 36), lo que ofrece con una densidad notablemente mayor a la existente en otros municipios. A estos aparcabicis municipales hay que sumar las facilitadas a sus usuarios y personal por parte de diversas entidades, tales como sedes institucionales, centros educativos y sanitarios, estaciones de transporte o empresas (en su mayor parte, públicas), etc.

Entre los convenios de colaboración que se concretaron, destaca el establecido con la Universidad de Sevilla (Marqués, 2011, pg. 114), en virtud del cual se adoptaron una serie de

medidas para el fomento del ciclismo urbano gestionadas desde su Sistema Integral del Fomento de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla (SIBUS), tales como la realización de estudios de análisis y evaluación sobre la evolución del ciclismo urbano en la ciudad, la oferta de condiciones ventajosas de adquisición del abono anual de Sevici para la comunidad universitaria, la disponibilidad para dicha comunidad de un sistema de préstamo de bicicletas (con un parque propio de unos 450 vehículos), o la ampliación de plazas de aparcamiento para bicicletas en sus facultades y otros centros universitarios, con un total de aproximadamente 2.500 plazas, en su mayor parte de acceso restringido –automatizado mediante chips electrónicos– y protegidos por vallas y cámaras de seguridad (Marqués et al., 2015, pgs. 40-41).

También se abordó la implementación de políticas de intermodalidad en coordinación con las distintas entidades de transporte urbano y metropolitano como Metrocentro (TUSSAM), Metro de Sevilla o Cercanías de RENFE. Así, junto a la ya aludida ubicación de aparcabicis en algunas estaciones y paradas, se formalizó una serie de nuevas regulaciones para portar bicicletas en el interior de estos servicios de transporte, las cuales, si bien supusieron un cierto avance respecto a la situación anterior, aún implicaban en la mayor parte de los casos algunas importantes limitaciones para los ciclistas urbanos, principalmente las derivadas de restricciones horarias o de aforo. No obstante, de entre todas las medidas de intermodalidad adoptadas en la ciudad, destaca el servicio *Bus+Bici* instaurado en 2006 por el Consorcio de Transportes del Área Metropolitana, que ofrece 172 bicicletas públicas de préstamo gratuito a todos los usuarios de los autobuses metropolitanos a su llegada a la Estación Plaza de Armas de Sevilla. El servicio, que en marzo de 2012 y en octubre de 2013 superó los 4.800 préstamos mensuales, y que alcanzó los 41.580 préstamos anuales en 2012, ha realizado 311.564 préstamos desde sus inicios hasta el año 2016 (inclusive)³.

Cuando aludimos de forma reiterada al “éxito” del ciclismo urbano en Sevilla, nos referimos a todo un fenómeno de auge del uso de la bicicleta como alternativa de transporte en un limitado espacio de tiempo que no ha tenido precedentes en ninguna otra ciudad del mundo (Marqués, 2011, pg. 127). En 1986, Mateos, Sanz y Torres (en Acero et al., 2015, pg. 37) calcularon unos 5.000 desplazamientos diarios en Sevilla. En el año 2006, justo al iniciarse las obras de dicha infraestructura, se calculó mediante un sistema de conteo que en Sevilla tenían lugar 6.605 desplazamientos ciclistas en día laborable. Sólo tres años más tarde, una vez se habían puesto en funcionamiento las infraestructuras ciclistas en Sevilla, un estudio con similar metodología arrojaba la cifra de 41.744 desplazamientos, aunque la cifra podría ascender a 59.515 aplicando ciertas

³ Fuente: Bus+Bici, 2017: http://www.consorciotransportes-sevilla.com/contenido_ctas.php?contenido=206

correcciones o incluso a 68.261 desplazamientos si se acudiese a una medición basada en una diferente muestra de puntos de conteo (vid. AYUNTAMIENTO DE SEVILLA, 2010, pg. 7; Marqués, 2011, pg. 120; Marqués et al., 2015, pgs. 37-38). En 2011 se alcanzaría la cifra máxima de desplazamientos ciclistas diarios: unos 72.500 (Marqués (coord.), 2016, pg. 12; Marqués et al., 2015, pgs. 37-38). Todo ello supondría un 3.2% del reparto modal en 2009, aun tomando las medidas más conservadoras, y un 5.6% en 2011 (Marqués, 2011, pgs. 120-123; Marqués et al., 2015, pgs. 37-38).

En lo referente al tipo de movilidad utilizada previamente, un 26% de los nuevos ciclistas habían sido peatones, en torno a un 37% usaban antes el transporte público y aproximadamente el 32% eran previamente automovilistas (Marqués et al., 2015, pg. 38; Marqués, 2011, pg. 121). Los motivos esgrimidos por los nuevos ciclistas para explicar su cambio de movilidad fueron fundamentalmente de tipo funcional, siendo el bajo coste económico (25%) y el ahorro de tiempo (12%) los motivos más citados (Marqués et al., 2015, pg. 38). El incremento del uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla atiende mayoritariamente a necesidades utilitarias, como se desprende del hecho de que, ya en 2010, las horas punta de utilización del carril-bici correspondiesen a las horas de entrada y salida del centro de estudios o puesto de trabajo: de 7:30 a 9:00 (con un aforo de hasta 3.500 trayectos) y de 14:00 a 15:30 (con aforos de 3.000 a 3.200 trayectos). La densidad de desplazamientos vespertinos era más uniforme, con un leve repunte en torno a las 18:00-19:30, y con un aforo de hasta 2.800 desplazamientos. En días festivos, el número total de trayectos en carril-bici descendía radicalmente (en torno a un 55%-60%) y la distribución del número de desplazamientos por hora del día presentaba una tendencia completamente diferente a la observada en días laborables; en domingos y festivos, la hora punta se situaba entre las 13:00 y las 14:00 horas, con un aforo de unos 1.000 desplazamientos –cifra por debajo del tercio de los trayectos en hora punta en día laborable. Un 66% de los desplazamientos se realizaban por motivos de trabajo o estudio, a los que si añadimos otros trayectos utilitarios –ir de compras, ir al médico, etc.– situaría la cifra en torno a un 75% del total (AYUNTAMIENTO DE SEVILLA, 2010, pgs. 7-8 y 14).

Los agentes intervinientes en el proceso de implantación de las políticas y dotaciones en favor de la bicicleta fueron muy diversos. A partir de 2007, con el nuevo gobierno consistorial de coalición tras el pacto entre el Partido Socialista Obrero Español e Izquierda Unida, se crea la Oficina de la Bicicleta (Marqués, 2011, pgs. 111-112; Marqués et al., 2015, pg. 36-37) y se propicia la implicación de diversas áreas del Ayuntamiento de Sevilla, tales como la Delegación de Infraestructuras para la Sostenibilidad, que lideró el impulso institucional del proceso, y la de la

Gerencia Urbanismo (el Área de Movilidad prefirió no participar; vid. infra); también intervino la empresa municipal de transportes TUSSAM. Ello que supuso la incorporación de funcionarios y técnicos municipales al proceso:

Para la gestión de todo este proceso se crea un organismo específico: la Oficina de la Bicicleta, dependiente de la Delegación de Infraestructuras para la Sostenibilidad y con sede en la Gerencia de Urbanismo, con una plantilla de 18 trabajadores/as. La Oficina de la Bicicleta es la encargada de coordinar la redacción de los sucesivos proyectos de obra, así como de su supervisión. Asimismo coordina la redacción del mencionado “Plan Director” y es la encargada del desarrollo de sus programas específicos, incluyendo los convenios que se establecen entre el sistema de bicicletas públicas municipal Sevici y las diferentes empresas municipales, así como con la Universidad de Sevilla, para fomentar su uso. Igualmente participa en la redacción de la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y ciclistas. (Marqués, 2011, pgs. 111-112)

Paralelamente, con la constitución por parte del Ayuntamiento de Sevilla de la Comisión Cívica de la Bicicleta –compuesta por “asociaciones de peatones y ciclistas, empresas del mundo de la bicicleta, técnicos municipales y, en general, cuantos actores se consideran relevantes para el desarrollo del Plan Director” (Marqués, 2011, pg. 112; vid. tb. Marqués et al., 2015, pg. 36; Aix y Sguiglia en Hernández (coord.), 2016, pg. 88)– se formaliza la participación de otros muchos agentes y se fortalece su coordinación mutua, así como la de éstos con las instituciones municipales. Entre ellas, es necesario destacar la función desempeñada por A Contramano, asociación que desde 1987 había encabezado la defensa del uso de la bicicleta en Sevilla (vid. A CONTRAMANO, 2008; Marqués et al., 2015, pg. 36). Desde la creación de dicha comisión y hasta su desmantelamiento por Juan Ignacio Zoido al llegar a la alcaldía en 2011, constituye un mecanismo de diálogo periódico entre la sociedad civil, las empresas locales del ramo y el gobierno municipal.

Por su parte, a la luz de un notable aumento de las ventas de bicicletas en Sevilla –según algunos especialistas Sevilla lidera el volumen de ventas en toda España (Acero et al., 2015, pgs. 115-116)–, las pequeñas empresas del sector se multiplicaron en número durante los primeros meses de funcionamiento de la red de vías ciclistas: “Se han abierto más tiendas dedicadas a la bici en los últimos tres años que en toda la historia anterior de la ciudad.” (Calvo y Martínez, 2009, pg. 24).

La puesta en marcha del Sistema Integral de la Bicicleta de la Universidad de Sevilla –y la posterior aparición de un servicio de promoción de la bicicleta en la Universidad Pablo de Olavide– amplió los vínculos ya existentes con la Universidad; además, el auge del ciclismo urbano en

Sevilla y en otras ciudades españolas pronto atrajo el interés de investigadores universitarios de la ciudad y de fuera de la misma, apareciendo las primeras redes de investigación académica sobre el ciclismo urbano en España, formadas en un primer momento por investigadores noveles que intentaron reproducir la experiencia británica de la red académica *Cycling and Society*. La repercusión internacional de la experiencia sevillana posicionó a la capital andaluza en las redes asociativas globales del ciclismo urbano. Asimismo, la atención mediática sobre el fenómeno del auge de la bicicleta en Sevilla provocó que de forma novedosa algunos periodistas y líderes de opinión acercaran posiciones a dicho ámbito.

La intervención y participación de estos y otros agentes en el proceso de planificación, diseño y ejecución de las infraestructuras y dotaciones ciclistas en Sevilla presentan ciertas características que redundaron de forma decisoria en el éxito de las mismas y en la amplia aceptación de la propuesta por parte de la población sevillana. El análisis de estos aspectos y de los motivos por los cuales determinados sectores sociales de la ciudad incorporaron de forma masiva y entusiasta la oferta institucional que supuso la red de carriles-bici, junto a las dotaciones y prestaciones que la acompañaron, constituye el eje de la presente investigación.

MARCO TEÓRICO

2. El transporte y la ciudad vistos desde la Sociología.

Las ciencias sociales han sido tradicionalmente sedentarias y han minimizado la importancia del movimiento sistemático de personas; como señalan Sheller y Urry (2006, pg. 208), han preferido partir de una matriz estática: han sido “a-móviles”. Kidder (2009, pg. 324) indica que “los mundos sociales normalmente estudiados por los sociólogos son mayoritariamente inmóviles (al menos en la forma en la que se conciben en la investigación)”. La preocupación de la sociología por el transporte, salvo algunas excepciones, fue inicialmente muy escasa y su tratamiento se circunscribía al de un mero indicador de otros fenómenos sociales, en tanto que factor secundario, concomitante en el análisis de situaciones generales en las que realmente se centraba la investigación. Es más: esta reducida atención a la movilidad rara vez abarcaba modalidades de locomoción minoritarias o alternativas, centrándose en cambio en aquellos modos de tránsito –el ferrocarril o el automóvil, principalmente– más extendidos o cuya irrupción tuvo cierta significación en el desarrollo de la ordenación del espacio, en la economía o en la conformación de nuevos estilos de vida mayoritarios. Asimismo, como se observará a lo largo de las siguientes páginas, se priorizó analizar el efecto de la aparición de las sucesivas tecnologías de transporte en el contexto interurbano o nacional más que en el ámbito urbano. Con todo, es en el seno de la Sociología Urbana donde de forma más patente se observa la progresiva importancia que el transporte irá cobrando a lo largo de la evolución de la Sociología y cómo paralelamente se le irá dotando de mayor significación, explorando paulatinamente las implicaciones que la movilidad y sus formas tienen no sólo en algunos aspectos relacionados de forma más evidente con ella, como el urbanismo o la economía, sino también en la personalidad, las culturas, la organización social, la desigualdad, el cambio social y la superación de la sociedad tradicional, el progreso científico, la difusión del conocimiento, el cosmopolitanismo o la globalización. Por este motivo, nos hemos detenido en primer lugar en plasmar cronológicamente las primeras contribuciones de esta disciplina en materia de transporte, prestando especial atención a la aparición y creciente estudio de este factor a lo largo de las mismas, con el objeto de situar el análisis de la movilidad en el contexto en el que se desarrolla y se consolida hasta mediados del siglo XX. Asimismo, creemos que, de esta forma, podremos apreciar de forma más nítida el contraste existente entre estos antecedentes del estudio sociológico del transporte y las posteriores aportaciones que, como la teoría del espacio lefebvriana, han resultado fundamentales en nuestra investigación y que de igual forma comentamos en las páginas siguientes; podremos así valorar más adecuadamente el importante alcance que estas últimas han supuesto en la evolución del análisis sociológico sobre el transporte y

la movilidad.

Es también importante señalar que, a los efectos de nuestra investigación, la Sociología Urbana nos ofrece a lo largo de su desarrollo sucesivos análisis de la ciudad –o del espacio en general– que constituye el ámbito territorial y social donde tiene lugar una forma de movilidad distintivamente urbana como la que aquí nos ocupa. A diferencia de lo que sucedió con el análisis del transporte, la preocupación de los sociólogos por el fenómeno urbano sí fue objeto central de estudio desde los inicios de la Sociología –de forma algo menos notable en sus primeros momentos–, abordando la interrelación de la ciudad con diferentes aspectos sociales tan distintos como la economía o como “el espíritu de la época”, si bien sin conceder un interés central por lo urbano hasta la aparición de la Escuela de Chicago. Gracias a esta, a lo largo de la primera mitad del pasado siglo, la Ecología Urbana –que fue cobrando paulatinamente carácter como Sociología Urbana– se establece en las ciencias sociales como la disciplina referente de los estudios sobre lo urbano, señalando la ciudad como “laboratorio social”, esto es, un contexto específico en el que estudiar los fenómenos sociales y en el que la relación entre el individuo y la sociedad cobra un especial significado. Valiéndose tanto de la teoría sociológica como de la etnografía, este por entonces novedoso interés por la ciudad constituyó la base fundamental para la investigación científica del ámbito urbano durante las siguientes décadas, y permitió desarrollar una nueva aproximación a la cultura y estilos de vida urbanos, identificar los problemas sociales que aparecen en el ámbito de la ciudad y proponer fórmulas para resolverlos. Como nos disponemos a comentar, las posteriores aportaciones de Lefebvre acerca de la producción social del espacio supusieron el arranque de una nueva aproximación científica a lo urbano, pudiendo apreciarse una ruptura en el rumbo de la investigación social sobre la ciudad que se mantendría y afianzaría durante las décadas siguientes –hasta nuestros días– en “la nueva Sociología Urbana” del enfoque socioespacial y en la obra de Castells, y cuyo alcance podría también percibirse en el análisis del cuerpo y la ciudad de Sennett o en la aparición de nuevas escuelas de ciencias sociales centrados en las movilidades.

2.1. El transporte en los albores de la Sociología Urbana.

En Estados Unidos, Cooley presenta en 1894 su tesis doctoral *La teoría del transporte* en la que la movilidad es el tema central de investigación: ello supone una excepción a la escasa atención que se dedicó al tema de la movilidad en los inicios de la sociología –y aún así, ha de especificarse que por entonces Cooley no se dedicaba aún en sentido estricto a dicha ciencia, sino a la teoría

económica, y es en esta disciplina en la que debemos enmarcar su tesis. Aún así, es innegable la influencia que la sociología tenía ya en su obra (de hecho, Cooley abrazará la sociología como disciplina fundamental de su producción científica pocos años después). En su tesis, Cooley aborda el progreso y el perfeccionamiento del transporte –en especial el interurbano– y los efectos que éste tiene en la nueva concepción económica y social: “El transporte, en razón de su eficiencia, libera a las fuerzas económicas de las cadenas del tiempo y el espacio” (en Herranz González, 2011, pg. 72). Más allá del impacto del transporte en la economía –el transporte fomenta el crecimiento y diversificación del mercado, en tanto que el deseo del producto, y con él la demanda, necesita que éste sea accesible–, Cooley también abordó en su tesis los efectos de las nuevas tecnologías del transporte y de la comunicación en la conformación de una nueva sociedad del conocimiento. Pero será en su posterior etapa netamente sociológica cuando Cooley desarrollará este último aspecto: con unos transportes paulatinamente más veloces, junto con la imprenta y el telégrafo, “se difunde la información y se hace posible una discusión más rápida y más amplia” (ibíd., pg. 73). El transporte y las nuevas tecnologías de comunicación contribuyen a una más rápida innovación social, o incluso a un mayor inconformismo en la comunidad y a una inclinación por el cambio; ello conllevará una superación de la sociedad tradicional y la posibilidad de un mejor desarrollo de la ciencia mediante una intercomunicación científica a escala global.

Simmel es, de los grandes pensadores que promovieron la consolidación de la sociología en los inicios de esta ciencia, el que sin ninguna duda más atención dedica a la ciudad. Sus reflexiones sobre la movilidad son también importantes, y aunque nunca realiza un estudio específico de los medios de transporte, señala la admirable obra que supone la *vía* como trayecto elaborado y fijado por el ser humano mediante el cual salva la distancia entre origen y destino. Mediante la imagen de la *vía* y, sobre todo, del puente (Simmel, 1986, pg. 29), expresa el deseo de conexión específicamente humano; el puente, además, supone la expresión por antonomasia de unir lo distante, de ligar socialmente lo inicialmente insalvable por la naturaleza. Mediante las imágenes del puente y la puerta, Simmel realiza una aproximación sin precedentes a una sociología del espacio y a un análisis de la intervención humana en su capacidad de ligar o de separar ámbitos; cuando Sassen, Sheller y Urry –entre otros–, utilicen más tarde los términos de *corredor*, *puerta* o *frontera* es preciso recordar que los antecedentes de tales conceptos estaban ya de forma implícita en la contribución inicial simmeliana.

Entre los elementos de racionalización de la nueva sociedad metropolitana distinguidos por Simmel se encontraría también el transporte (vid. Herranz González, 2008, pg. 273), en el que la

puntualidad se descubre como indispensable para el funcionamiento de la urbe, caracterizada por un nuevo y vertiginoso ritmo al que la mente humana ha de adaptarse: en este marco, se precisan nuevas fórmulas de coordinación horaria y, por consiguiente, instrumentos para cumplir los plazos establecidos. Los medios de transporte –además de ser instrumentos imprescindibles en la nueva actividad mercantil de la ciudad, consustancial a la nueva forma de vida de la modernidad– serían una de las herramientas necesarias para que el individuo se adecue al *tempo* de la nueva ciudad y, como el resto de los elementos de adaptación, contribuirán a forjar las nuevas personalidades urbanas así como nuevos modelos de interrelación social. Repárese que en este análisis, de forma novedosa, al aludir al transporte se hace referencia al transporte *urbano* (y no al transporte interurbano como en la mayoría de las alusiones que encontramos en la producción sociológica de finales del siglo XIX y principios del XX). La importancia de las premisas que quedan formuladas en la obra de Simmel no es baladí, en tanto que es precursor de una “sociología de la ciudad” y del método de investigación basado en la conducta social y en la interacción en el contexto urbano: los posteriores estudios de Park y, en su conjunto, la existencia misma de la Escuela de Chicago, no habrían sido posibles sin Simmel (Gottdiener y Hutchison, 2011, pg. 51).

Robert Ezra Park aplica una matriz biológica para explicar la vida urbana con la que impulsará la aparición tanto de la Ecología Humana como la de la Escuela de Chicago. Señala la importancia de las nuevas rutas y nuevas formas de transporte como uno de los factores que facilitan las “invasiones” con las que aumenta en población y superficie la ciudad; y a su vez permite que en ciudades cada vez más extensas pueda existir una dispersión geográfica de personas en una superficie con trayectos cada vez más largos, donde las zonas de trabajo, vivienda, compras u ocio pueden estar distantes entre sí, y por tanto configura diferentes zonas segregadas de la ciudad con funciones distintas, las cuales aparecen como mundos diferentes para el habitante de la urbe. La existencia de un sistema de transportes es un requisito indispensable de cualquier ciudad. El transporte incide en el cambio social y en el abandono de las viejas formas de control social, tales como la ejercida desde la familia, el vecindario o la comunidad. La influencia de las nuevas formas de transporte también se observa en los cambios en la organización económica de las comunidades. Asimismo es un factor que facilita la planificación urbana. O incluso, se afirma que el eje estructural de los barrios está determinado principalmente por su disposición sobre las vías de tráfico y al trazado de las autopistas que sirven de acceso a la ciudad. Sin ser central en su obra, el transporte resulta para Park un factor de organización ecológica que, junto a los medios de comunicación, supone un elemento estructurante de la ciudad de importancia clave:

Los medios de transporte y de comunicación, los tranvías y el teléfono, los periódicos y la publicidad, la construcción en acero y los ascensores –todas las cosas, de hecho, que tienden a producir al mismo tiempo una mayor concentración y una mayor movilidad de las poblaciones urbanas– son factores primordiales en la organización ecológica de la ciudad. (Park, en Park, Burgess y McKenzie, 1984, pg. 2).

También en la Escuela de Chicago, Wirth define la vida urbana con los factores de tamaño, densidad y la heterogeneidad; entre los elementos propios de la vida urbana que enumera en ocasiones en su obra, nombra con frecuencia el transporte, pero no abunda en ninguna reflexión específica al respecto. Para Wirth el transporte era, junto a las comunicaciones, un factor que hacía que la ciudad pudiese llegar más allá de sus límites físicos, contribuyendo a expandir la influencia creciente de lo urbano. El transporte, entre otros elementos, contribuía al dominio de la vida urbana sobre otros estilos de vida (Wirth, 1938, pgs. 4-5). El transporte es también uno de los problemas distintivos de la ciudad que requieren soluciones; afirma que el sociólogo no puede resolverlos, pero sí contribuir con análisis e ideas (que habrán de ser generales, teóricas, más que recetas *ad hoc*) que podrán ser útiles en el seno de una búsqueda interdisciplinaria de soluciones (ibíd., pg. 24).

Si hasta entonces la sociología había abordado el transporte, en el mejor de los casos, como elemento complementario de temas más genéricos, fue McKenzie, un discípulo de Park, quien en 1933 tomó el tema del transporte en el ámbito metropolitano como materia central de su análisis: en *La comunidad metropolitana* analiza los estadios tecnológicos de los medios de locomoción como definitorios de los patrones espaciales de la ciudad, señalando tres fases importantes en el desarrollo urbanístico caracterizadas por los cambios en el transporte: la era pre-ferrocarril, la era del tren y la era del transporte por motor. Así, el coche de motor permite la aparición de una región metropolitana más extensa, una “super-comunidad” que en su crecimiento engulle antiguo terreno agrícola y municipios rurales previamente independientes y cuya estructura final incluye no sólo un centro dominante sino también múltiples centros de actividad diferentes distribuidos por la ciudad. Esta nueva forma de comunidad difiere de la previamente existente, resultante de la tecnología del ferrocarril, en el grado de movilidad que permite a sus miembros y en la complejidad de la división institucional del trabajo. McKenzie es también pionero en analizar la importancia de la localización o posición espacial como fruto de la competencia económica, y es precursor del concepto de región metropolitana de múltiples centros que será primordial en escuelas posteriores como el “enfoque socioespacial” (Gottdiener y Hutchison, 2011, pgs. 61-62 y 68-69).

En la década siguiente, su discípulo Amos Hawley volvió a subrayar la importancia del transporte en el análisis de la ciudad. Al intentar explicar los nuevos procesos urbanísticos que se dieron tras la Segunda Guerra Mundial –tales como la afloración masiva de urbanizaciones periféricas en las ciudades estadounidenses o la reconversión de los centros urbanos en distritos administrativos–, Hawley concederá mayor influencia en la organización social a la tecnología y, en especial, a la de las comunicaciones y los transportes (Gottdiener y Hutchison, 2011, pg. 72). Para Hawley, el sistema de interdependencias de los miembros de una comunidad posibilitaba la adaptación al entorno, pero el límite de dicho sistema venía definido por las tecnologías de transporte y comunicación existentes, de tal forma que un cambio tecnológico provocaría un nuevo umbral de capacidad en el sistema. La “base de conocimiento” de una comunidad, conformada principalmente por las tecnologías de transporte y comunicación, delimitará el tamaño de dicho grupo humano y sus patrones organizativos: a mayor expansión tecnológica, mayor tamaño y mayor complejidad organizativa podrá tener la comunidad (Turner, 2012, pg. 153). El protagonismo que la tecnología ocupaba en la teoría de Hawley para explicar la organización social –retomando y desarrollando algunas contribuciones de su propio mentor, McKenzie– resultaba ciertamente heterodoxa frente a la matriz ecológica de la Escuela de Chicago, de la que el propio Hawley procedía, lo que le valió la crítica de algunos de sus compañeros.

La Escuela de Chicago había circunscrito hasta entonces el estudio de lo urbano a un enfoque de inspiración ecológica que concebía la ciudad como emanada de la interacción de intereses locales en un espacio común compartido. Este enfoque, al considerar que las causas de la organización de la ciudad se limitan a decisiones personales independientes basadas en razones morales, políticas, económicas o ecológicas de los individuos que la habitan, evita que se preste atención al papel de instituciones públicas y entidades privadas cuya intervención planificada sobre la ciudad les convierte en agentes determinantes en la configuración de los municipios (vid. Gottdiener y Hutchison, 2011). Dada la gran influencia de la Ecología Urbana en el análisis científico de la ciudad, fue necesario esperar a la aparición y posterior difusión de la teoría de Lefebvre para que la investigación sociológica de lo urbano superara dichas limitaciones.

2.2. La sociología del espacio de Lefebvre.

Lefebvre plantea a finales de los años sesenta una aproximación a la ciudad que supone una ruptura con los enfoques hegemónicos existentes hasta entonces en el tratamiento de este tema por

parte de la Sociología Urbana. En su obra recupera la función de la ciudad que Marx, de forma más implícita, y Engels, expresamente, señalaron: un espacio en el que se dan relaciones sociales específicas a través de las cuales se configura un tipo de sociedad. “Lefebvre por tanto introduce la idea del espacio como componente de organización social” (Gottdiener y Hutchison, 2011, pg. 81). Lefebvre relanza la Economía Política Urbana al incluir la geografía, la planificación urbanística, la economía política y la sociología en el análisis de la ciudad (ibíd., pg. 80), y anticipa el enfoque socioespacial que surgirá posteriormente en Estados Unidos, siendo precursor del mismo (ibid, pg. 19). Su teoría influyó el curso que tomaría la Sociología Urbana posteriormente, como se observa no sólo en el enfoque socioespacial de Gottdiener y Hutchison, sino en autores como Castells, en particular en la primera fase de su producción científica. La contribución de Lefebvre a la “ciencia de la ciudad” –por utilizar su propia denominación– ha resultado ser de una gran influencia en el presente estudio, y más allá de dar cuenta en este epígrafe de las contribuciones más importantes realizadas por el autor, volveremos a desarrollar algunos otros de sus postulados a lo largo del texto, cuando en siguientes capítulos contrastemos su análisis de las políticas públicas con el caso del carril-bici sevillano y apliquemos su principio de la producción de la ciudad desde la vivencia de los individuos a las formas de reapropiación del espacio por parte de los ciclistas urbanos.

2.2.1. La pugna por la ciudad.

Lefebvre alerta del irrefrenable proceso de urbanización de su tiempo, marcado por la industrialización y la productividad capitalista, que no sólo amplía la ciudad hasta invadir el ámbito rural, sino que despoja a la ciudad tradicional de su vida social, destruye la comunidad y repercute de forma nociva en las mentes de sus habitantes⁴. La funcionalidad, la segregación y la mercantilización son los principios que rigen la administración del ámbito urbano y desposeen a las personas del espacio y tiempo que habitan: “El doble proceso de industrialización y urbanización pierde todo sentido si no se concibe a la sociedad urbana como meta y finalidad de la industrialización, si se subordina la vida humana al crecimiento industrial.” (Lefebvre, 1978, pg. 165). Ante este envite, los individuos y la práctica social que realizan en la ciudad con independencia de lo establecido por las élites –individuos y prácticas que también forman parte de manera inseparable del proceso de urbanización– suponen, como veremos, un factor de resistencia a esta transformación de la ciudad. (Lefebvre, 1978, 1983; Costes, 2012).

⁴ Emplearemos a veces el término “habitante” para referirnos a la persona que vive (en) la ciudad, a pesar de la reserva que Lefebvre expresa sobre tal término (vid. Lefebvre, 2013, pg. 394).

El autor señala que el sector inmobiliario, mediante “el segundo circuito del capital”, invierte en suelo, interviene en la decisión del uso que se destinará al mismo y promueve el crecimiento de la ciudad. Si bien el sector inmobiliario es el caso más evidente, todo tipo de empresas de muy diversos tipos influyen en el espacio de la ciudad y lo configuran. Asimismo, el Estado usa el espacio para el control social: las instituciones planifican y administran el espacio. En ambos casos, se constata que el espacio es producido por entidades de gran influencia. Por otra parte, y como desarrollaremos más adelante, para Lefebvre la actividad social no se limita a una interacción entre individuos, sino también entre éstos y el espacio en la que dicha interacción tiene lugar. El espacio se vincula así a la actividad social de dos formas: influye –según es producido por instituciones y corporaciones– en el comportamiento de las personas y es a su vez configurado por la interacción humana a través del uso social que se realiza del espacio mismo. El espacio, por tanto, también es producido por los individuos en su práctica diaria, al relacionarse no sólo en el espacio, sino con él. De la misma forma que las instituciones públicas y el mercado intervienen de forma decisiva sobre el espacio, los individuos lo habitan y hacen del mismo un uso cotidiano que resulta fundamental en la producción social del mismo, generalmente utilizándolo de forma distinta a cómo se había concebido por parte de instituciones y empresas.

Es decir, al mismo tiempo que el espacio, tal y como fue determinado por parte de entidades públicas y privadas, supone un factor de influencia en el uso que de él hacen los individuos, éstos no encuentran en él un límite inamovible, sino que pueden modificarlo. A través de diferentes aproximaciones al espacio (espacio percibido, espacio concebido, espacio vivido) los distintos agentes establecen una suerte de contienda en relación con la producción del espacio: el espacio producido por el Estado y el mercado no supone nunca un límite infranqueable para quienes lo habitan, sino un ámbito de disputa. Debido a las diferencias entre ambos tipos de producción, generados desde intereses opuestos, se produce entre ellos un conflicto de gran impacto social. Lefebvre no circunscribe dicho conflicto al conflicto de clase, y se aparta así del marxismo clásico.

Si existen, como vemos, estrategias en pugna por definir el espacio urbano desde intereses contrapuestos por parte de quienes en él se sitúan y sobre él inciden, el fenómeno y el espacio urbano no son sólo el objeto de las diversas estrategias sino también escenario de las mismas: son, en palabras de Lefebvre (1983, pg. 93) “lugar y terreno donde se enfrentan las estrategias” (en cursiva en el original) que sobre la ciudad distintos agentes emprenden. En esta disputa se dirime la ciudad resultante, y Lefebvre toma partido por aquella que, en detrimento de los intereses del

Estado y de las empresas, garantice los derechos de sus habitantes: “*Lo urbano* sólo puede confiarse a una estrategia que pusiera en primer plano la problemática de lo urbano, la intensificación de la vida urbana, la realización efectiva de la sociedad urbana” (Lefebvre, 1978, pg. 104).

Algunas de estas estrategias pueden estar revestidas de la autoridad tecnocrática de los urbanistas. Éstos realizan propuestas en función de una racionalidad supuestamente neutral, mediante la que inciden en un espacio que se considera desprovisto hasta entonces de forma o de contenido y que su intervención profesional habrá de conformar de forma técnica e imparcial. Pero considerar el espacio como un espacio en sí, sin apreciar las relaciones sociales inherentes a la producción del espacio, supone caer en una “trampa”, en tanto que ello impide conocer las contradicciones implicadas en la misma (Lefebvre, 2013, pg. 145). De esta forma, los especialistas no suelen tener en cuenta que su propio desempeño forma parte de este proceso dirigido por las élites, en el que relaciones de producción ya se han proyectado previamente sobre el espacio urbano. Es lo que Lefebvre llama la “ilusión urbanista”, con la que la presunta legitimidad de los expertos queda en entredicho: “Los urbanistas parecen ignorar o desconocer que ellos mismos forman parte de las relaciones de producción que acatan las órdenes. Creen dominar el espacio y únicamente ejecutan.” (Lefebvre, 1983, pg. 159).

Y la ciencia, ¿qué lugar ocupa en las relaciones de producción de lo urbano? La labor del científico –y del filósofo– no estaría a salvo de diluirse en ellas, como les ocurre a los urbanistas: las disciplinas científicas “en el marco industrial sólo podrán oscilar entre el papel de servidores de los intereses (privados o públicos) y el discurso” (ibíd., pg. 147). Sólo existirá una ciencia de la ciudad si consigue salir del marco generado por el poder:

La ciencia del fenómeno urbano, ¿debería responder a exigencias pragmáticas, a inmediatos mandatos? Planificadores, programadores y utilizadores airean sus recetas respectivas. ¿Con qué fin? Para hacer que la gente sea feliz. Para ordenarla (sic) que sea feliz. Extraño concepto de la felicidad. La ciencia del fenómeno urbano no puede acceder a tales órdenes sin correr el riesgo de asumir una serie de obligaciones de origen externo: las provenientes de la ideología o del poder. Dicha ciencia se constituye lentamente, utilizando tanto hipótesis teóricas y experiencias prácticas como conceptos ya superados. No puede ignorar la imaginación, es decir, la utopía. A medida que va avanzando, debe tener en cuenta situaciones diversas.” (Lefebvre, 1983, pg. 146).

Las ciencias de lo urbano han de revisar sus propias categorías y conceptos (la sociología en particular –señala Lefebvre– está obligada a ello), y ser conscientes de la dimensión *política* del proceso de producción de la ciudad; por ello Lefebvre aboga por que se incorpore dicha dimensión en el análisis del fenómeno urbano. Así, la “ciencia de la realidad política (urbana)” puede generar una propia estrategia dual, “sin que se produzca separación, la estrategia se desdobra en estrategia del conocimiento y estrategia política” (ibíd., pg. 146). En la confrontación existente entre las estrategias sobre lo urbano (y en lo urbano), el desarrollo de una ciencia crítica conseguiría que la problemática de la ciudad se convirtiera finalmente en problemática política. Se abriría así también, como veremos en breve, a ser útil a la sociedad urbana.

Para sobrepasar los márgenes impuestos en el conocimiento sobre la ciudad, el científico ha de estudiar como elemento esencial de la realidad urbana la utilización del espacio por parte de los individuos –la ciencia de la ciudad sería, a diferencia de otras ciencias sociales, una “ciencia del uso” (Lefebvre, 2013, pg. 400)–, e incorporar la crítica al análisis de la ciudad: “La ciencia del espacio (espacio-análisis) situaría en primer plano el *uso* del espacio, sus propiedades cualitativas. En este conocimiento, el momento crítico (crítica del saber establecido) resulta esencial: el conocimiento del espacio implica la crítica del espacio.” (Lefebvre, 1983, pg. 434). Y es que la ciudad no es tan sólo fruto de la actividad tecnocrática de los expertos, científicos y urbanistas –y de las entidades ante las que aquéllos responden. Como se ha visto, la ciudad, a su vez, es producto de una “práctica urbana” imbricada en la vida cotidiana “que no se reduce ni a las ideologías e instituciones globales relativas al espacio y a su organización, ni a las actividades particulares llamadas “urbanísticas” que sirven de medios para fines frecuentemente desconocidos” (ibíd., pg. 94). La práctica vivida de la ciudad, resultante de habitarla, no está sujeta a la dinámica de los planificadores ni de los inversores: la práctica vivida de la ciudad, mediante la asiduidad del uso, re-define la ciudad e incide en ella de forma fundamental. Gottdiener, desde el enfoque socioespacial, retomará la idea de acción sobre el espacio de Lefebvre usando los conceptos –ya presentes en Simmel, y desarrollados entre muchos otros por Berger y Luckmann, Bourdieu o Giddens– de *agencia* y *estructura* (vid. p. ej.: Gottdiener y Hutchison, 2011, pg. 90), los cuales a su vez, de forma muy operativa, han sido adoptados por Kidder (2009, pg. 324) al estudiar fenómenos sobre el ciclismo urbano; ello será de enorme utilidad en la presente investigación.

En Lefebvre, la vivencia de la ciudad no consiste en que el individuo se ciña a *estar* en el espacio urbano que lo rodea, ni a limitarse a contemplarlo “como un cuadro, un espectáculo, o un espejo”, sino que implica una acción sobre el mismo: “Sabe que *tiene* un espacio y que está en ese

espacio. No disfruta sólo de una visión, de una contemplación o de un espectáculo: actúa y se sitúa en el espacio como participante activo.” (Lefebvre, 2013, pg. 331). Será importante en el marco de nuestro estudio, cuando desarrollemos la incidencia del individuo en su espacio circundante, recordar el carácter de proximidad y de inmediatez de esta práctica cotidiana. Desde este punto de vista, la práctica vivida ha de entenderse como la acción sobre el espacio a través de una relación directa y cotidiana del individuo con el espacio urbano más próximo y sus elementos:

Lo urbano (la vida urbana, la vida de la sociedad urbana) implica ya una sustitución del contrato por la costumbre. (...) [E]l uso, en lo urbano, consta de costumbres, las cuales tienen más influencia que el contrato. El empleo de objetos urbanos (acera, calle, travesía, alumbrado, etc.) es *habitual*, no contractual (...). (Lefebvre, 1983, pgs. 183-184).

La vida urbana, así, puede reapropiarse de la ciudad definida por las instituciones; sus habitantes pueden resignificarla. Lefebvre señala en cierto punto que son aquéllos que no gozan de prerrogativas quienes desde una situación de carencia o frustración pueden ser más activos en este ejercicio de reapropiación. Para ejemplificar este hecho, señala que la vida social de los barrios de chabolas de Latinoamérica es mucho más intensa y presenta un mayor grado de apropiación del espacio que la existente en las zonas urbanas aburguesadas, e incluso que su arquitectura y urbanismo espontáneos pueden alcanzar un nivel muy superior que la de los especialistas en lo tocante a la organización del espacio (Lefebvre, 2013, pg. 405). Asimismo, el interés por lo urbano y la disposición a intervenir en lo urbano podrían ser más acusados en los individuos que estén en situación de exclusión: “Lo urbano obsesiona a los que viven en la carencia, en la pobreza, (...). De este modo, la integración y la participación obsesionan a los no participantes, a los no integrados” (Lefebvre, 1978, pg. 119). A este respecto, Lefebvre señala que no serán las políticas de integración ni de participación emanadas desde las instituciones públicas las que faciliten ese proceso, sino la auto-organización de los individuos que componen la sociedad urbana. Castells, como veremos, desarrollará ampliamente este extremo, y puntualizará que dicha auto-organización tiene un alcance limitado: para garantizar el éxito de las propuestas emanadas desde los movimientos sociales urbanos se hará preciso implicar a agentes con capacidad de decisión operativa en la gestión de la ciudad (vid. infra).

Lefebvre, de hecho, condicionaba también, de alguna forma, la eficacia de dichas propuestas a una serie de factores deseables. Si la “autogestión generalizada” es para Lefebvre el horizonte idóneo en el que la ciudad logrará ser producida de manera que cubra las necesidades de quienes la

habitan, al mismo tiempo señala que “[s]olo la fuerza social capaz de investirse a sí mismo (sic) en lo urbano, en el curso de una larga experiencia política, puede asumir la realización del programa que imbrica a la sociedad urbana.” (ibíd. pg. 136). Para que desde la sociedad pueda asumirse con éxito esta función de emprendimiento cívico habrá de dotarse no sólo de las herramientas que se obtengan de una acción política continuada, sino servirse también del conocimiento científico sobre la ciudad: “Recíprocamente, la ciencia de la ciudad aporta a esta perspectiva un fundamento teórico y práctico, una base positiva.” (ibídem). Lefebvre abre así a la ciencia de la ciudad la posibilidad de ser una herramienta de las iniciativas emprendidas desde la sociedad y no únicamente –como con preocupación expresó en otro momento de su análisis (vid. supra)– un instrumento de la acción coactiva de las élites.

Por otra parte, Lefebvre también reivindica el “derecho a la naturaleza” en la ciudad (ibíd., pgs. 137-138; vid. tb. Lefebvre, 2013, pg. 90). La naturaleza –nos dice el autor– está presente en el ámbito urbano, bien deslizándose por las estrechas grietas que el espacio urbanizado apenas le deja libres, o bien a través de espacios que la representan, o la asemejan, pero en los que, replicando el juego de palabras que realiza el propio autor, la naturaleza ha sido despojada de su naturalidad, puesto que están destinados sólo al ocio, segregados del resto de las actividades urbanas: el espacio “natural” urbano es así un lugar separado de esparcimiento, un retiro, un gueto. Los espacios naturales urbanos, asimismo, se organizan institucionalmente, se mercantilizan y se segregan.

Lefebvre, en suma, reivindica el *derecho a la ciudad* y hace un llamamiento a la toma de conciencia por parte de la población, así como a su participación activa en los procesos que determinan el futuro de las ciudades. De esta forma la ciudad podrá alcanzar su verdadero potencial: ser producida por y para la sociedad urbana. El análisis realizado por Lefebvre en torno a la producción social del espacio nos proporciona un marco mediante el cual concebir desde una nueva perspectiva no sólo la función de las infraestructuras urbanas, de los administradores públicos que las definen o del conocimiento técnico y científico que se aplica en el proceso de planificación e implantación de las mismas, sino también el modo en el que un individuo se sitúa y actúa en la vía pública, percibe los elementos urbanos y a otros agentes móviles, e interacciona con unos y otros; es decir, cómo incide sobre el espacio circundante, sobre sus infraestructuras, y sobre las políticas y las normas que lo ordenan. El individuo puede además ser un agente de tensión entre las infraestructuras y el espacio social donde éstas se sitúan, o entre las normas y el espacio social que éstas regulan. Todo ello, en lo referente al propósito del presente texto, supone un marco adecuado para el desarrollo de algunas características de la conducción ciclista y para profundizar en la

relación del usuario de la bicicleta con el espacio de la ciudad por la que transita y con las normas que regulan su movimiento. Para tal fin, ha sido de excepcional utilidad el análisis lefebvriano realizado por Kidder (2009) sobre los bicimensajeros estadounidenses, del que daremos cuenta en siguientes epígrafes. En el análisis del ciclismo urbano, como en el de cualquier otro fenómeno en el que concurra el factor del espacio social, Lefebvre nos invita a interpretar que la práctica personal es una alternativa al concepto de espacio tal y como es construido por el poder y sus estrategias, sean éstos legisladores, arquitectos, urbanistas, gestores o políticos: un método efectivo de transformar el espacio, desde una dimensión predefinida e inerte, a otra dinámica y vivida.

2.2.2. La movilidad en la teoría de Lefebvre.

Lefebvre no es profuso en su obra a la hora de analizar el transporte en el espacio urbano (más bien lo emplea, y sólo a veces, como ejemplo en una u otra argumentación). A través de algunas de estas alusiones (particularmente en Lefebvre, 1978), sabemos que el autor considera que el transporte no puede analizarse separadamente del sistema urbano: ambos son aspectos del problema general del espacio. Como el espacio social, el sistema de transporte también está producido en primera instancia por las élites, está caracterizado del mismo modo por la segregación, y se ve sometido igualmente a los fines de funcionalidad, productividad y mercantilización. El automóvil, por ejemplo, aparece señalado entre los distintos sistemas “de fines” que aparecen sobre la base económica del tejido urbano (Lefebvre, 1978, pg. 26). Las políticas, normas, infraestructuras y dotaciones relativas al transporte y al tráfico habrán de interpretarse por tanto como estrategias coadyuvantes para la producción del espacio por parte del Estado y el mercado (y considerando esta perspectiva abordaremos más adelante, no sin salvedades, la implantación de la red de carriles-bici de Sevilla). Desde una aplicación de la teoría de Lefebvre, también podemos inferir que el uso “vivido” del transporte supone una oportunidad de reapropiación de la movilidad espacial, y por tanto del espacio, por parte de los individuos.

Más allá de estas consideraciones sobre el transporte en general, es el automóvil el modo de transporte al que Lefebvre alude una y otra vez como producto de las estrategias del poder, contrapuestas a la ciudad de la sociedad urbana. Lefebvre responsabiliza al cientifismo de la Administración Pública de primar en sus políticas y planeamientos un racionalismo operativo que promueve un uso masivo y nocivo del automóvil, olvidando así el factor humano (ibíd., pgs. 41-42). También denuncia “el círculo mágico del asfalto”, en expresión de Goodman: la espiral que se

produce cuando, en casos como el de los Estados Unidos, los impuestos recaudados por las ventas de gasolina se invierten en la construcción de carreteras y autovías urbanas e interurbanas, lo que a su vez favorece los intereses de las compañías petroleras y a los fabricantes de automóviles, hecho que promueve un mayor uso de vehículos de motor y una mayor recaudación de impuestos en la venta de combustible, que se destinarán reiteradamente a nuevas obras públicas... De esta forma, “[v]irtualmente, los coches y las carreteras ocupan el espacio entero” (Lefebvre, 2013, pg. 406). Este tipo de procesos suponen una amenaza para la ciudad *vivida*:

“[L]a invasión de automóviles y la presión de su industria, es decir, del lobby del auto, han convertido el coche en un objeto piloto, al aparcamiento en una obsesión, a la circulación en un objetivo prioritario, y a todos ellos en su conjunto en destructores de toda la vida social y urbana. Muy pronto será necesario limitar, no sin dificultades y estragos, los derechos y poderes del auto.” (Lefebvre, 1983, pgs. 24-25).

Lefebvre, por todo ello, terminará alertando de la necesidad de limitar la preeminencia del coche (no sin el previsible esfuerzo que ello implicará) y abogará por la sustitución mediante el fomento de otros medios de transporte. A pesar de que él mismo tilde el siguiente ejemplo de “un poco simple y trivial”, sus palabras son inequívocas en lo que respecta a la necesidad de limitar el uso del automóvil e introducir en su lugar nuevos medios de transporte:

Aquí es factible concebir una variable estratégica; limitar la importancia de la industria del automóvil en la economía de un país y el lugar en la vida cotidiana, en la circulación, en los medios de transporte del objeto «auto». Substituir el automóvil por otras técnicas, otros objetos, otros medios de transporte (por ejemplo, públicos). (Lefebvre, 1978, pg.151)

Lefebvre también contribuye a nuestro estudio del transporte con sus frecuentes análisis sobre la relación del tiempo y el espacio, factores ambos concurrentes en la realización de un trayecto. El desplazamiento es espacio consumido (Lefebvre, 2013, pg. 382); los transportes intentan reducir el tiempo al empleo apremiante del espacio (ibíd., pg. 424). En sus últimas obras, Lefebvre presta particular atención al análisis del tiempo y el espacio tomados conjuntamente (apartándose expresamente del estudio de tiempo y espacio por separado que tradicionalmente se venía realizando), aunados de forma novedosa en el *ritmo* de lo urbano. Con el *ritmo-análisis* (Lefebvre, 2006, pgs. 229-231) Lefebvre propone abordar el estudio de la ciudad desde la identificación de los ritmos que ésta alberga, sobre todo aquéllos generados de forma espontánea por sus habitantes y por el uso de la ciudad que éstos realizan. Los ritmos, en aparente desorden,

crean un orden que da cabida a las manifestaciones de la vida urbana.

Para realizar un análisis del ritmo de la ciudad es importante percibir los sonidos que ésta genera. También han de observarse sus flujos, sus movimientos, todos ellos vinculados a un espacio sin por ello dejar de ser un *tempo*. La observación del ritmo de la ciudad ha de ser por tanto también sensorial –incluso el ritmo del propio cuerpo debe estar presente en el análisis de los ritmos de la ciudad. Los transportes (los automóviles y los viandantes, en particular) son un elemento frecuente en la descripción del ritmo de la ciudad por parte de Lefebvre, ya se disponga a caracterizar las ciudades mediterráneas o a observar la calle desde una ventana concreta de París. Los ritmos del transporte, como todos los ritmos, son relativos: no pueden ser medidos como se mide la velocidad de un vehículo en su trayectoria desde un punto de salida a una meta tomando una determinada unidad de medida: “un ritmo es rápido o lento sólo en relación con otros ritmos con los que esté asociado dentro de una mayor o menor unidad” (ibíd, pg. 230). Con el desarrollo del ritmo-análisis, Lefebvre acentúa su interés por el ámbito espacial más cercano al individuo, prestando una atención al cuerpo humano como generador del espacio, aspecto éste que no aparecía –al menos no de forma tan rotundamente expresa– en los inicios del “periodo urbano” de su obra. El uso del espacio cobra ahora una dimensión más corpórea –incluso sensitiva– que nos permite centrarnos en la interacción del individuo con su espacio circundante inmediato y proyectar el alcance de dicha *interacción micro* en la producción del espacio urbano en su conjunto.

El espacio entero (social) procede del cuerpo, aunque sufra tales metamorfosis que lo hagan olvidar, aunque se separe de él hasta matarlo. La génesis del orden lejano no puede exponerse sino a partir del orden más cercano a nosotros, el orden del cuerpo. En el cuerpo mismo, considerado espacialmente, las sucesivas capas de sentidos (...) prefiguran las capas del espacio social y sus conexiones. (...) El análisis de los ritmos debe servir a la necesaria inevitable restitución del cuerpo total. De ahí la importancia del ritmo-análisis. (Lefebvre, 2013, pgs. 434-435).

Ello nos será de gran aplicabilidad a la hora de analizar algunas de las características del ciclismo urbano. El ritmo-análisis nos permitirá, en el marco del presente texto, incorporar a nuestro estudio aspectos poco habituales en el análisis sociológico: los ritmos de la bicicleta (su rapidez, su agilidad y su maniobrabilidad, obviamente; pero también el reiterado pedaleo, la secuencia de frenados, sus sonidos: el característico timbre, su silencio en comparación con la práctica totalidad del resto de vehículos, o incluso la cadencia de la cadena sobre el piñón); aspectos asociados a la vivencia del

ritmo ciclista (la inmediatez del entorno, la facilidad de la parada, la visibilidad –ver desde la bicicleta y ser visto en ella–, la independencia, la sensación térmica en la piel: el viento en el rostro, inherente a la sensación de ir en bicicleta); la interacción del ritmo ciclista con la de otros agentes móviles (el ritmo del automóvil, el ritmo de la motocicleta, el ritmo del transporte público, el ritmo de los patinadores, el ritmo del peatón: sus sonidos, sus velocidades, sus movimientos); los ciclos temporales (el uso de la bicicleta a diferentes horas del día, en diferentes días de la semana, en las diferentes estaciones del año). Analizar aspectos como los recién enumerados supone una ortodoxa aplicación de las indicaciones metodológicas especificadas por Lefebvre al proponer dicha herramienta analítica. De hecho, encontraremos ecos de esta aportación en el paradigma de las movilidades o en el propio Bourdieu cuando toma en consideración el aspecto corporal en las disposiciones sociales.

Es preciso también aclarar que la utilización que hacemos aquí del término *micro*, en tanto que se refiere al espacio contiguo al cuerpo del ser humano y a la relación entre éste y aquél, no es del todo coincidente con la de Lefebvre. Cuando alude en su obra expresamente a lo micro, Lefebvre lo ejemplifica con ámbitos algo más amplios, como el vecindario (Lefebvre, 2013, pg. 419) o la escala arquitectónica (ibíd, pg. 121). Sí hace referencia al espacio circunscrito al entorno cercano del ser humano al tratar fenómenos como la práctica de éste en su espacio vivido, el uso que realiza del espacio o la relación de su cuerpo con el espacio; en ellos sí le interesa subrayar la intervención inmediata del individuo sobre su ámbito más próximo, y podrá entonces ilustrarlos con elementos específicos como la calle, la travesía o la acera (Lefebvre, 1983, pg. 184), las superficies de un supermercado (Lefebvre, 2013, pg. 441), o en un ámbito aún más íntimo –en especial en sus últimas obras, como hemos visto–, con el propio cuerpo del individuo.

La acción del cuerpo en y sobre el espacio inmediato supone un ejercicio de apropiación, y no sólo física: el individuo toma una posición y no sólo ocupa un espacio, sino que lo *incorpora*: “El individuo sitúa su cuerpo en su propio espacio y aprehende el espacio alrededor del cuerpo” (ibíd., pg. 256). La experiencia espacial, en tanto que “vívica” y corporal, se encarna en el individuo: en su conciencia y en su conocimiento (ibíd., pg. 180). Ello supone reconocer en el cuerpo una capacidad de agencia sobre el espacio y en la producción del mismo. Hemos de considerar, por tanto, que la acción entre cuerpo y espacio es de doble sentido y que la incidencia entre uno y otro es recíproca a través del uso. En palabras de Kidder (2009, pg. 325), “el espacio es siempre una parte de la práctica.” Desde esta aportación de Lefebvre, podemos inferir que el individuo, al situarse en el espacio, al observarlo e interpretarlo, y posteriormente al tomar

decisiones *en y sobre* el espacio, llevándolas luego a cabo, no hace sino actuar desde el espacio aprehendido anteriormente. Podrá por tanto (desde el sillín de una bicicleta, por ejemplo) desarrollar destrezas cinéticas y ejecutar estrategias espaciales desde su experiencia creciente con el entorno, en un ejercicio que en líneas generales es común con quienes compartan su misma práctica espacial y de movilidad. De esta forma podrá incidir en el espacio en mayor medida, resignificándolo, y aprehenderá e incorporará, mediante esa vivencia, el conocimiento del espacio recién producido por él. Como el *habitus* bourdieuano (vid. infra), la incorporación del espacio en Lefebvre ha de ser vista como disposición estructurada y estructurante, con una dimensión de carácter claramente corporal (aunque no únicamente corporal, en tanto que también se encarna en su conciencia y en su conocimiento), adquirida y ejecutada desde y para la práctica, compartida con quienes forman parte de una misma “posición social” y definida por los límites emanados por las condiciones de producción (espacial).

2.3. Nuevos enfoques sociológicos sobre la ciudad y el transporte.

En las últimas décadas del siglo XX tiene lugar un proceso de urbanización creciente en la sociedad, la realidad urbana se vuelve más compleja, la ciudad como término administrativo se ve superada por la metrópolis plurifocal, y surge la necesidad de abordar análisis supramunicipales para analizar novedosos aspectos de lo urbano, así como prestar atención al marco globalizado en el que éste se desarrolla. Ello tiene lugar en un contexto de mutaciones de carácter social, político, económico y cultural que permiten intuir una coyuntura de “cambio de época” que suscita desde las ciencias sociales la producción de numerosas teorías que analizan e intentan explicar el alcance de este momento de transformación:

La proliferación de nuevas denominaciones sociales expresa, del mismo modo, la intuición de una conciencia generalizada capaz de percibir este cambio de época en cualquier ámbito de la vida en el que se fije la vista y se sostenga sin prejuicios y libremente la mirada: sociedad posindustrial; sociedad posmoderna; sociedad red; sociedad de consumo; sociedad del ocio; sociedad del riesgo; sociedad de la modernización reflexiva; sociedad tardomoderna; sociedad de la información; sociedad de la comunicación; sociedad del conocimiento, y otras tantas nuevas definiciones que pudieran citarse. (Bericat, 2003, Pg. 10).

En este contexto en el que la progresiva urbanización se revela como uno de los procesos

inherentes a esta fase de transformación, la sociología muestra un creciente interés por lo urbano. Las recientes contribuciones sociológicas frecuentemente parecen continuar la senda abierta por Lefebvre en su perspectiva rupturista en el estudio de lo urbano, por mucho que el modelo de ciudad se haya transformado por completo: “aunque el marco espacial haya cambiado desde el momento en que Lefebvre escribió su obra, los estudios actuales centrados en las consecuencias de la urbanización globalizada revisitan análisis que son muchas veces similares a los de Lefebvre” (Costes, 2012, pg. 5).

En los estudios sociológicos de finales del siglo XX y principios del XXI, la movilidad cobra mayor importancia como factor sustancial a la hora de explicar nuevos fenómenos sociales emergentes. El transporte, incluso en los casos en los que no constituya un elemento central de estudio, recibe paulatina atención en las aportaciones realizadas por diversos autores; en algunas de ellas, en particular, el transporte urbano cobra una importancia propia, mereciendo un análisis específico frente a otras modalidades de movilidad como el transporte interurbano o el transporte internacional. La producción científica al respecto es, como hemos dicho, profusa, por lo que nos limitaremos aquí a reseñar brevemente sólo algunas de las contribuciones que resultan más significativas o que presentan una mayor aplicabilidad a nuestra investigación.

2.3.1. La perspectiva socioespacial.

La perspectiva socioespacial, inspirada en Lefebvre, rompe con la tradición de matriz *ecológica* que imperaba en la Sociología Urbana estadounidense y contribuye con elementos paradigmáticos novedosos en el estudio de la ciudad: así, aboga por un análisis supramunicipal, adoptando la región metropolitana de carácter multipolar como base territorial de estudio, más que la extensión acotada del municipio; analiza el papel esencial del mercado inmobiliario en la transformación de la ciudad; adopta una visión global del desarrollo urbano en tanto que está conectado con tendencias regionales, nacionales e internacionales; e incluye en su análisis de la vida metropolitana la importancia del factor cultural y los procesos a través de los cuales se significan los espacios urbanos (vid. Gottdiener y Hutchison, 2011, caps. 1 y 4). En lo referente a este último aspecto, este enfoque incorpora la “semiótica espacial”, que estudia en la ciudad o en sus elementos la presencia de símbolos culturalmente significativos. La necesidad de dotar de significación al espacio mediante símbolos, –*slogans* y lemas, marcas y logotipos, *fetichización* de monumentos o rincones, entre otros dispositivos– es mayor cuanto más avanza el proceso de

urbanización (Gottdiener y Hutchison, 2011, pgs. 93-95 y cap. 4). El “lenguaje urbano”, entendido como el lenguaje de las connotaciones que tanto ciudades como lugares en la ciudad poseen, ya había sido apuntado por Lefebvre (1978) y el enfoque socioespacial incorpora su análisis sistematizado. En la presente investigación, acudiremos a esta dimensión del estudio de lo urbano cuando realicemos una aproximación a la simbología incipiente de Sevilla como “ciudad ciclista” o la significación del carril-bici para la población sevillana.

De forma igualmente importante, la perspectiva socioespacial presta atención a la función de las administraciones públicas (entre otros actores) en la configuración de la ciudad, de sus infraestructuras y de sus servicios, tales como el transporte. Como vimos, durante las décadas previas, bajo el enfoque promovido por la Escuela de Chicago, la sociología se había centrado únicamente en las decisiones personales y en los factores locales –esto es, la demanda– pero no consideraba los factores de oferta. Desde el nuevo enfoque socioespacial, se presta atención a la relación de acciones gubernamentales y empresariales, que a través de inversiones, financiación, incentivos, subvenciones, políticas, normativas, etc. crea oportunidades para dicha demanda, lo que tiene un efecto decisivo en la ciudad. La creación de una determinada oferta desde la esfera institucional o empresarial (a menudo desde ambas al mismo tiempo) puede originarse desde importantes centros de poder, en ocasiones ubicados en lugares muy distantes de la ciudad en la que se concretan; por tanto no pueden explicarse, tal como se hacía en perspectivas previas, exclusivamente –ni siquiera principalmente– desde un análisis de los intereses locales (Gottdiener y Hutchison, 2011, pg. 14; pg.16; pg. 88; pgs. 91-92). En el concreto caso del estudio del papel de las instituciones públicas y del sistema político (que puede incluir el estudio de la participación política que se realiza desde la sociedad civil o los vínculos existentes –económicos o no– entre el sector público y el privado) es preciso considerar la existencia de “redes de crecimiento” (ibíd. pg. 92), concepto acuñado por Gottdiener para expresar el sistema de alianzas cambiantes de personas y entidades diversas que confluyen en torno a una iniciativa de desarrollo urbano. El énfasis que este nuevo enfoque realiza en reconocer el rol del sistema político y de las instituciones en la toma de decisiones, así como los intereses específicos que en ellos existan y las determinantes consecuencias que todo ello tiene en la ciudad, habrán de ser tomados en cuenta en nuestro estudio de caso.

El efecto del plan urbanístico en la fisionomía de la ciudad y en la conducta de su población, así como el uso –previsible o no– que de éste hagan sus habitantes y la alteración que del mismo realicen éstos al habitarlo es otro elemento –de evidente influencia lefebvriana– distintivo de este enfoque, el cual también aprovecharemos posteriormente en nuestra investigación. En esta línea, ha

surgido una escuela de “nuevo urbanismo” por parte de arquitectos y planificadores urbanos tales como Duany, Plater-Zyberk, Correa, Peterson, Littenberg o Salomon, que, haciéndose eco de estos usos, propugnan un diseño y planificación de la ciudad que se apoye en procesos participativos y priorizan la recuperación de espacios peatonales en lugar de espacios destinados al tránsito de automóviles (ibíd., pgs. 330-331). La introducción del concepto de crecimiento sostenible en la planificación urbana (ibíd., pgs. 346-347) no hace sino reforzar este nuevo enfoque. A efectos de nuestra investigación, consideramos necesario añadir en este marco la propuesta urbanística realizada en 1971 por Jan Gehl, quien realiza una apuesta innovadora en pro de la transformación urbana hacia un modelo sustentable y amable con el habitante, en el que el diseño del espacio público y el análisis del uso que de éste hacen los distintos tipos de movilidad suponen uno de sus elementos principales; su influencia es especialmente notable en la planificación y gestión de Copenhague y también es visible en algunas acciones urbanísticas realizadas en Londres o Nueva York, entre otras ciudades. Desde este nuevo planteamiento, se pretende superar el modelo de “ciudad invadida”, entendida como un modelo de ciudad que prioriza el espacio destinado al automóvil tras haber despojado al espacio urbano del carácter peatonal y habitable que caracterizaba a la ciudad tradicional; en la “ciudad invadida” resulta incómodo o difícil desplazarse a pie, y en ella los espacios urbanos pierden su función de congregación y disfrute de sus habitantes. Se propone un nuevo modelo, la “ciudad reconquistada”, en el que se limita dicha “invasión”, se recupera el “espacio de encuentro” y se despierta “el interés por la bicicleta y el transporte público” (Gehl y Gemzøe, 2002, pgs. 14-16 y 18-19).

2.3.2. Sennett y el transporte urbano.

Sennett presta atención a la relación de los cuerpos humanos y la ciudad a lo largo de la historia, desde la época clásica hasta la modernidad (Sennett, 1997). En este marco, se detiene a analizar el origen de algunas de las características del transporte urbano que en la actualidad están integradas en el concepto del mismo y que hoy generalmente no parecen merecedoras de explicación, pero que en su momento resultaron innovadoras y obedecían a la necesidad de integrar ciertos hábitos y valores en la nueva sociedad industrial: así, en la Inglaterra del siglo XIX, se potenció el aislamiento y la comodidad en los trayectos de los usuarios de los transportes urbanos (Sennett, 1997, pgs. 360 y ss.). La mayor comodidad del trayecto se consiguió al dotar al transporte de asientos confortables y al reducir el tiempo dedicado al recorrido gracias a los avances tecnológicos, y uno de sus objetivos fue promover un mayor rendimiento en la clase trabajadora en

sus desplazamientos hacia o desde el centro de trabajo. En cuanto al aislamiento durante el trayecto, fue inicialmente característico del transporte estadounidense –Simmel había tomado en consideración este aspecto al referirse a los desplazamientos en tren en Estados Unidos– y su introducción en Europa causó en principio extrañeza entre los usuarios, acostumbrados a una disposición de los asientos que favorecían la comunicación entre los viajeros (ibíd., pg. 367), pero fue finalmente adoptado favoreciendo el individualismo y la pasividad.

[L]a velocidad fue adquiriendo un carácter distinto durante el siglo XIX, gracias a las innovaciones técnicas introducidas en el transporte. Éstas proporcionaron comodidad al cuerpo que viajaba. La comodidad es un estado que asociamos con el descanso y la pasividad. La tecnología del siglo XIX fue extendiendo esta clase de experiencia corporal pasiva. Cuanto más cómodo se encontraba el cuerpo en movimiento, tanto más se aislaba socialmente, viajando solo y en silencio. (Sennett, 1997, pg. 360).

Por otra parte, Sennett también señala que la planificación del transporte urbano no se llevó a cabo tan sólo en función de la movilidad espacial propiamente dicha, sino que contribuyó al control del uso del espacio urbano y a su reordenación y sectorización, de tal modo que los grupos sociales quedaban repartidos en distintas zonas de la ciudad, regulando los tiempos en los que podían acceder a otras zonas. Así, la aparición de transportes públicos de bajo precio, como el metro de Londres, permitió expulsar a las clases trabajadoras del centro de la ciudad hacia viviendas situadas en barrios alejados, en tanto que la distancia a sus lugares de trabajo no tenía un gran coste económico, promoviendo al mismo tiempo que sus desplazamientos se adecuaban a la lógica del horario laboral (ibíd. pg. 356; pg. 360). O el trazado viario podía convertir el tránsito en barrera para evitar que se formaran aglomeraciones en distritos acomodados cuyos espacios debían descongestionarse de multitudes, formadas generalmente por individuos de clases sociales diferentes de la de los residentes de dichas zonas (ibíd. pg. 348). También permitió el crecimiento de la ciudad y la aparición de intereses económicos inmobiliarios: la implantación de políticas como las que favorecieron el uso del automóvil en Nueva York permitieron la urbanización de vastas superficies y la revalorización de ciertas zonas urbanizadas (ibíd. 384 y ss.).

2.3.3. Castells y los movimientos sociales urbanos.

Castells estima que la “cultura urbana”, tal como fue desarrollada por las ciencias sociales

durante buena parte del siglo XX, constituía una representación sesgada que obviaba los factores estructurales claramente capitalistas que subyacían en ella; en este sentido la tilda de “ideológica” en tanto que supone la difusión de un sistema de valores, actitudes y comportamientos (Castells, 1988, pg. 15). Así, los planes urbanísticos han de interpretarse como “textos ideológicos, lo que no le resta eficacia social, pero caracteriza la intervención de lo político como incidiendo no sobre el sistema urbano, sino sobre la instancia ideológica general” (ibíd., pg. 327). Las instituciones asumen “los procesos sociales que, partiendo del aparato político-jurídico, estructuran el espacio” (ibíd., pgs. 155 y ss.). En esta producción espacial, el transporte será uno de los elementos que conformen un modelo de ciudad basado en el productivismo, imponiendo una “localización espacial con arreglo a los intereses del capital y a la eficacia de la producción industrial, el transporte y la distribución” (1986, pg. 420).

Una cuestión distintivamente urbana es la organización del “consumo colectivo”: la evolución del capitalismo y los efectos que éste había provocado en la configuración urbana propiciaron nuevas demandas de servicios –tales como el transporte– por parte de los habitantes de la ciudad, necesidades que en última instancia habrían de considerarse “productivas”, en tanto que serían inherentes a un nuevo estadio del capitalismo. Sin embargo, no es el capitalismo el que provee la respuesta a esta demanda, por no considerarla rentable, sino las instituciones públicas quienes las proporcionan: así, es el Estado quien asume la construcción de infraestructuras para el transporte, desplazando así el problema del ámbito de lo económico al ámbito político (1988, pg. 176). Una de las formas de expresión social de esta contradicción estructural en la provisión pública de los bienes y servicios de consumo colectivo es la que toma forma en las reivindicaciones emanadas de los movimientos sociales urbanos. Al respecto, Castells (ibíd., pg. 310) señala el papel político de los movimientos sociales en la configuración de lo urbano en tanto que buscan incidir en el curso de las políticas locales y en los servicios municipales.

Los movimientos sociales urbanos, según Castells (1986, pg. 431), se convierten en “actores sociales al entregarse a una movilización en pro de una meta urbana que, a su vez, está ligada a la lucha general por la continua reestructuración de la sociedad”. Al profundizar en la interrelación de los movimientos sociales y las instituciones municipales, Castells considerará la ciudad como producto de una pugna en torno a intereses diversos que terminarán por implantar un “significado urbano” u otro, en un enfoque que contiene claros ecos lefebvrianos. Así, analiza las movilizaciones relativas a la oferta de servicios tales como el transporte en el marco de las reivindicaciones por el acceso de la población a los bienes y servicios de consumo colectivo que el sector público asume.

Estas demandas, realizadas desde ámbitos ciudadanos independientes, confrontan con la concepción mercantilista de gestión urbana en tanto que no asumen una lógica basada en el valor de cambio de los servicios colectivos, sino que se generan con base en el valor de uso: “La ciudad alternativa es, por tanto, una red de comunidades culturales (...) autogestionada políticamente con miras a la maximización del valor de uso para sus residentes” (ibíd., pg. 432). Asimismo, estas demandas se deciden de forma autogestionada y participativa, frente al modelo de decisión autoritaria y centralizada impuesto desde las instituciones (ibíd., pg. 438). Es interesante que aquí Castells contraponga, frente a la unidireccionalidad ejercida en los ámbitos decisorios tradicionales, una forma más dinámica de coordinación mediante la que se comunican las distintas movilizaciones ciudadanas, a la que el autor, anticipando un concepto que será profundamente desarrollado –con modificaciones y aplicado a otros ámbitos– en su obra posterior, caracteriza como “red de comunicación” (ibídem). El autor también subraya la defensa de la identidad local y la consecución de una mayor descentralización en favor de los gobiernos locales como otros dos efectos de la actuación de los movimientos sociales urbanos (ibíd. pgs. 430-431).

Con todo, y como avanzábamos en páginas anteriores, Castells, sin negar la contribución de los movimientos sociales en una nueva configuración de la ciudad, califica su actuación de “reactiva” y no considera que tengan capacidad de transformarla: “los movimientos sociales son incapaces de realizar plenamente su proyecto, ya que pierden su identidad en cuanto se institucionalizan” (ibíd. pg. 444) y vincula su verdadera función a un papel de resistencia ante la ciudad impuesta por la clase dominante: “no son agentes de cambio estructural, sino síntomas de resistencia a la dominación social” (ibídem). Su capacidad de transformación se circunscribe a la capacidad de imponer “un nuevo significado urbano en contradicción con el significado urbano institucionalizado y contra los intereses de la clase dominante” (ibíd. pg. 409). Para poder llevar a cabo el resto de sus demandas con éxito, los movimientos sociales no deberán actuar por sí solos, sino establecer sinergias con otros “operadores”, tales como los especialistas o los partidos políticos, desde cuyos ámbitos de decisión se canalicen sus propuestas en torno a la ciudad. El análisis de Castells sobre la incidencia de los movimientos sociales en la producción de la ciudad resultará de gran utilidad en la presente investigación cuando atendamos a los antecedentes de participación social desde los que se generó la demanda de un sistema de carriles-bici en Sevilla y su posterior evolución a modelos de interlocución y colaboración con entidades políticas, académicas o profesionales, y finalmente institucionales.

Con posterioridad a sus primeros análisis sobre el papel del asociacionismo en la

configuración del espacio urbano, Castells desarrollará el alcance de la nueva Sociedad Red, en la que los movimientos sociales aumentan su potencial de coordinación recíproca y extienden su capacidad de interlocución a través de herramientas telemáticas y otras nuevas tecnologías: “Internet se está convirtiendo en un medio esencial para la expresión y organización de esta clase de manifestaciones” (Castells, 2001, pg. 163). El autor destaca la actividad de los movimientos ecologistas y de protección del medio ambiente en el uso de esta herramienta (entre otras alusiones, vid. *ibíd.* pg. 310). El uso de las nuevas tecnologías en el asociacionismo, en suma, transforma la práctica activista tal y como se había venido desarrollando hasta la aparición de Internet:

La novedad radica en que los movimientos actuales están conectados en red a través de Internet, porque la red permite tanto la diversidad como la coordinación (...) para poder entablar un debate continuado sin quedar paralizado por el mismo (...). (Castells, 2001, pg. 164).

Las nuevas tecnologías permiten, asimismo, una nueva dimensión en el debate ciudadano de asuntos locales, incluido el transporte público, a través de foros en internet o herramientas similares (*ibíd.*, pgs. 168-177). Castells también percibe como efecto de la Sociedad Red tres diferentes modos de conformación identitaria: la identidad legitimadora, la identidad de resistencia y la identidad proyecto. El ciclismo urbano como práctica y como movimiento social podrá formar parte de todas ellas (Horton, 2006, pg. 54): si bien desde instancias gubernamentales se puede promover el ciclismo como práctica legítima, la hostilidad que sufren los ciclistas por parte del tráfico motorizado los sitúan en un espacio de marginalidad, y al mismo tiempo pueden redefinir su posición y cuestionar el *statu quo* (*ibíd.*, pgs. 54-55).

Pero más allá de los efectos que produce el uso de nuevas tecnologías en los movimientos sociales y en la participación ciudadana, Castells indica que la nueva sociedad redefine el espacio y el tiempo dotándolos de una nueva dimensión global y metropolitana, repercutiendo en la naturaleza de los lugares y modificando la referencia que hasta entonces se tenía del espacio local: así, la formación de comunidades virtuales ha podido entenderse “como la culminación de un proceso histórico de disociación entre localidad y sociabilidad en la formación de la comunidad: nuevos y selectivos modelos de relaciones sociales sustituyen a formas de interacción humana limitadas territorialmente” (Castells, 2001, pg. 137). Bericat (2003, pg. 22) señala esta transformación del espacio y del tiempo a semejanza de las acontecidas anteriormente en relación a otros cambios tecnológicos: “[o]bservando este proceso se pone en evidencia el hecho de que un nuevo tipo de movilidad siempre acaba configurando un nuevo tipo de espacio y una nueva forma de tiempo

sucedió con la incorporación del automóvil y sucederá con la de las redes telemáticas” (ibídem) y, con Castells, añade: “Las estructuras sociales se concentran en el espacio de flujos, típico de la era de la información, conformado por una red electrónica global, y se fragmentan en un espacio de los lugares, con base territorial, típico de las eras precedentes” (ibídem). Gottdiener y Hutchison (2011, pgs. 387-388) se hacen eco de cómo teorías como la de Castells señalan un proceso de pérdida de importancia de “la geografía y el espacio y, finalmente, de las estructuras físicas de la metrópolis”, cuyo alcance sin embargo cuestionan al recordar que la nueva sociedad-red, sin embargo, aún necesita ciudades ubicadas territorialmente donde realizar determinadas actividades “clásicas”. Una matización similar, a propósito de la obra de Bauman, será desarrollada por el paradigma de las movilidades (vid. infra). Kidder (2009, pg. 314), basándose en su análisis sobre los servicios de couriers en bicicleta, señala que incluso en la Era de la Información, se siguen necesitando “autopistas reales” para trasladar objetos que no pueden transmitirse por las “autopistas de la información”. Por su parte, Horton et al. (2007, pg. 17) se preguntarán si el presumible declive de las movilidades de larga distancia resultante del afianzamiento de las “movilidades virtuales” posibilitadas por las nuevas tecnologías podrá conllevar un regreso a formas de locomoción corporales, cotidianas y locales, entre las cuales se incluiría la movilidad ciclista.

2.3.4. El transporte en la modernidad líquida de Bauman.

Bauman evidencia la condición móvil de la sociedad moderna, distintivamente urbana. El transporte, y el desarrollo tecnológico en el ámbito del transporte, suponen para Bauman uno de los elementos claves que definen su *modernidad líquida*: a medida que las tecnologías evolucionan y consiguen ser cada vez más rápidas o eficaces, el reto de obtener nuevos transportes cuya rapidez y eficacia superaran a los ya existentes resulta imparable.

Ese “algo” es, podemos suponer, la construcción de vehículos capaces de desplazarse más rápido que las piernas de los humanos o las patas de los animales, y que, a diferencia de los humanos y los animales, podían volverse cada vez más veloces, de modo que el recorrido de distancias cada vez más largas podía insumir cada vez menos tiempo. Cuando aparecieron esos medios de transporte no-humanos y no-animales, el tiempo necesario para viajar dejó de ser el rasgo característico de la distancia y del *software*, y se transformó, en cambio, en el atributo de la técnica de viajar. (Bauman, 2002, pg. 120)

Los preexistentes límites espaciales y temporales a la hora de cubrir trayectos pueden así transgredirse: el tiempo se moldea, el espacio se conquista. Todo ello modifica la concepción de desplazarse que había existido previamente.

La relación entre tiempo y espacio sería, a partir de entonces, mutable y dinámica, no predeterminada ni invariable. La “conquista del espacio” llegó a significar máquinas más rápidas. Los movimientos acelerados significaban espacios más grandes, y acelerar los movimientos era la única manera de agrandar el espacio. En este caso, la “expansión espacial” era el nombre del juego, y el espacio era la apuesta: el espacio era el valor; el tiempo, la herramienta. (Bauman, 2002, pg. 121)

Asimismo, frente a la tracción humana o animal, las nuevas tecnologías de movilidad, en tanto que no igualmente accesibles a todas las personas, introducen una constante de desigualdad (ibíd. pgs. 120-121). Algunos modos de transporte responden, por sus características, a necesidades no únicamente vinculadas a la movilidad. Así, en su análisis del aumento en las ventas de automóviles todoterrenos en Estados Unidos como indicador de la explotación comercial del temor, Bauman (2014, pgs. 94-95) indica, con Stephen Graham, que la expansión de estos vehículos, “monstruos engullidores de gasolina, mal llamados «utilitarios deportivos»” atiende a las necesidades emanadas de la sensación de inseguridad propia de nuestra época, extendida particularmente en ciertos sectores de clase media urbana, por lo que estos vehículos se convierten en “verdaderas “cápsulas defensivas””, de la misma forma que la extrema adopción de medidas de vigilancia y seguridad caracteriza sus áreas de residencia (en este mismo sentido, en breve abordaremos la coincidente caracterización que Donzelot realiza de la población periurbana y de cómo el automóvil –junto con la urbanización hipervigilada– se encuentra entre los elementos que cubren esta necesidad de protección, la cual define su forma de vida).

Para Bauman el nomadismo característico de la *modernidad líquida* es un instrumento que aprovechan los “amos ausentes” –élites globales inaccesibles que ejercen su poder fuera del alcance de los afectados por sus decisiones– para debilitar los vínculos de compromiso mutuo entre los individuos de las clases bajas: entre ellos se instaura la distancia espacial, así como las diferencias sociales y culturales resultantes del desarraigo, lo que supone una mayor exclusión y segregación social en los sectores más desfavorecidos. Bauman señala que ciertos obstáculos limitan la fluidez, y que éstos no afectan por igual a todo tipo de personas: “la práctica de la libertad de elección está fuera del alcance de muchos hombres y mujeres la mayor parte del tiempo” (Bauman, 2014, pg.

34); añade que, de hecho, algunas personas pueden verse compelidas a la movilidad por falta de opciones (ibíd. pgs. 35-36).

2.3.5. La ciudad de tres velocidades de Donzelot.

Donzelot propone un tipo-ideal para la interpretación de la ciudad contemporánea en el que da cuenta de la tendencia a que en ella se configuren tres zonas concéntricas y separadas, marcadas por características socioeconómicas diferentes. Dichas zonas han seguido procesos distintos en las últimas décadas (periurbanización de la corona exterior habitada por clases medias, relegación del anillo intermedio de barrios obreros y gentrificación del centro histórico). La débil relación entre estas tres zonas, marcada por el progresivo distanciamiento o incluso rechazo entre sus respectivos habitantes, conlleva que “la ciudad ya no produ[zca] sociedad” (Donzelot, 2007, pg. 23) y que el tránsito físico y social entre cada uno de los tres mundos sea cada vez menos factible. El fenómeno es reciente: ni la distancia física entre las zonas ni las diferencias sociales de la población de cada una de ellas habían sido un factor que evitase la existencia de determinados vínculos articuladores de la ciudad, dada la vigencia de un modelo de pacificación social a lo largo de buena parte del siglo XX en el que la separación no hacía desaparecer la interdependencia, y donde la posibilidad de ascenso social permitía ciertas formas de convergencia (ibíd., pg. 29). La extinción de este modelo en las últimas décadas del siglo, obstaculiza el acceso entre estas tres zonas, y ello en el doble sentido del término: se reduce la movilidad social y también se imposibilita la fluidez del acceso físico de unas zonas a otras, mientras que se potencian fórmulas distintivas de cierre social en cada una de ellas. En lo que respecta a los objetivos de la presente investigación, la aportación más interesante de Donzelot es precisamente la caracterización de los tipos de movilidad física más definitorios de cada una de las tres zonas: la “hipermovilidad forzada” y motorizada de los habitantes de las zonas periurbanas (ibíd., pgs. 43 y ss.), la “inmovilidad voluntaria” de los barrios obreros (ibíd., pgs. 30 y ss.) y la “ubicuidad” del centro gentrificado por las clases medias-altas (ibíd., pgs. 56 y ss.). Al mismo tiempo, en cada una de estas zonas se despliegan medios para que personas ajenas a las mismas no accedan fácilmente a ellas, acentuando que la movilidad de cada zona se cierre de forma exclusiva para sus propios habitantes: todo un sistema de alarmas, cámaras, vallas y seguridad privada en las urbanizaciones de la periferia, en ocasiones privatizando las zonas verdes y diversas instalaciones urbanas, o incluso la propia vía pública; un perceptible riesgo de inseguridad ciudadana en la corona intermedia obrera, en especial en las más degradadas, donde la existencia de pandillas y de actividades ilegales como el tráfico de drogas privan a la población

residente en otras zonas, o incluso a parte de los propios vecinos del propio barrio, de deambular por sus calles; y una combinación de factores como los altos precios de bienes y servicios así como una intensa presencia policial en el nuevo centro regenerado para las clases medias-altas. Estos mecanismos de exclusión mutua se dirigen sobre todo a la población de zonas colindantes, aunque también pueden ser efectivas, junto a la propia distancia, para mantener la desvinculación entre la población del centro y la de la periferia.

En cada círculo concéntrico de la ciudad concurren mecanismos que promueven los respectivos cierres y alimentan la tendencia a que en cada uno de esos círculos interactúen sólo sus propios habitantes; Donzelot engloba estas tendencias bajo la denominación de *entre sí*. Los precios del mercado inmobiliario, la distribución premeditadamente poco integradora de dotaciones y servicios públicos –con mención especial por parte de dicho autor a los centros educativos– y el racismo son algunos de los más visibles. Otros mecanismos, en cambio, aluden a ciertos aspectos que guardan relación con la movilidad y el transporte, y, como se verá más adelante, su aplicación al caso del carril-bici de Sevilla ha resultado ser muy provechosa en nuestra investigación. Los mecanismos de cierre relacionados con la movilidad que Donzelot señala son diversos: así, y a diferencia de lo que ocurría en la fase de pacificación social, en el que los puestos de trabajo accesibles a los habitantes del barrio obrero pertenecían primordialmente al sector secundario y podían situarse cerca de sus hogares, en la actualidad la oferta de empleo destinada al perfil profesiográfico de los habitantes de la zona relegada consiste fundamentalmente en empleo terciario, situado lejos de su residencia (y frecuentemente en el centro); en la ciudad de tres velocidades (a diferencia de las ciudades inglesas del siglo XIX analizadas por Sennett, en las que el bajo coste del transporte público permitía una movilidad, si bien regulada, desde los barrios obreros), el problema de “desfase espacial” o *spatial mismatch* de la clase trabajadora consiste en la excesiva distancia entre el hogar y la oferta de empleo (ibíd., pg. 40), lo cual, junto a la carestía del transporte público y la incapacidad de hacer frente a su coste por parte de la clase trabajadora –que también señalan Gottdiener y Hutchison (2011, pg. 164)– hace que la ocupación laboral no sea mucho más rentable que vivir de las ayudas sociales. Por otra parte, los habitantes del centro, población de clase media-alta profesional, progresistas de alto nivel adquisitivo conectados de forma real o virtual a redes internacionales, tendrán la costumbre de desplazarse casi exclusivamente en cortas distancias, muy a menudo a pie, aprovechando la gran cercanía de los lugares que son de su interés –ya sean laborales, escolares o de ocio– y la gran oferta de servicios existentes próximos a sus domicilios, sin tener que frecuentar otras zonas de la ciudad (Donzelot, 2007, pgs. 61 y ss.). La población periurbana tenderá a hacer de los largos desplazamientos en

automóvil un elemento distintivo y constante en su forma de vida, en la que dedican a la movilidad una elevada proporción de su tiempo, incluso renunciando a una vida social intensa (ibíd., pgs. 45 y ss.). Estas formas prioritarias de movilidad de los habitantes del centro y de la periferia también redundarían en los respectivos cierres de ambas zonas. Es más, el automóvil se hace imprescindible para los habitantes de clase media de la periferia, debido no sólo a las grandes distancias que hay que recorrer desde los hogares situados en las afueras de la ciudad, sino, como también apunta Bauman, por el carácter privado y protector que ofrece dicho vehículo: la apropiación de espacios privatizados y la obsesión por la seguridad es, según Donzelot, una característica de este perfil social.

El análisis de la ciudad realizado por Donzelot constituye un recurso enormemente provechoso para la presente investigación, aun cuando su esquema territorial de tres anillos en torno a un único centro no parece incorporar como factor sustancial el carácter plurifocal de la metrópolis contemporánea (cf. Gottdiener y Hutchison, 2011). Aún así, y a pesar de su carácter típico-ideal y de su clara inspiración en la realidad específica de las ciudades francesas (diferentes en algunos aspectos, como veremos, a determinadas características de la capital andaluza), la aplicación del modelo de distribución de zonas concéntricas de Donzelot nos resultará de gran utilidad en nuestro estudio sobre “el caso de Sevilla”, e incluso en el diseño muestral de nuestro trabajo de campo.

2.3.6. El estudio de las movilidades.

Si bien la movilidad, como hemos visto, ha ido mereciendo un creciente interés por parte de la sociología, no es hasta la aparición del “nuevo paradigma de la movilidad” cuando el fenómeno del desplazamiento humano como tal ocupa una total preeminencia en una escuela científico-social. Dicho paradigma se centra en el movimiento de personas, objetos, ideas, imágenes, información, desechos, etc. y los fenómenos sociales vinculados a dichos movimientos. Aunque autores como Soja ya habían prestado atención a la espacialidad en los años ochenta (Sheller y Urry, 2006, pg. 10) y las primeras aportaciones específicamente focalizadas en la movilidad datan de los años noventa, es en el cambio de milenio cuando Urry acuña formalmente el nombre “movilidades” (*mobilities*) para nombrar a este enfoque. La escala de dichos movimientos abarca desde desplazamientos a escala global como traslados en el marco del municipio o incluso en ámbitos más reducidos, resultando todos ellos sustanciales en el paradigma, sean realizados o no con ayuda de algún tipo de tecnología.

La movilidad en este paradigma se usa por tanto en un sentido genérico de amplia gama, en el que se incluye desde movimientos físicos como caminar o escalar al movimiento perfeccionado por tecnologías, bicicletas y autobuses, coches y trenes, barcos y aviones. (Sheller y Urry, 2006, pg. 212)

De hecho, rompiendo con cierta tendencia a soslayar el estudio de formas de locomoción alternativas o minoritarias, el transporte sostenible –e incluido en él, el ciclismo urbano– es uno de los objetos específicos de estudio que se incluyen en este enfoque, si bien su tratamiento no ha sido siempre central. En cambio, la atención que se presta al automóvil ha sido mucho más importante. Urry (en Fincham, 2006, pg. 208) considera al coche el epítome de la movilidad. Desde este paradigma se aprecia que el coche supone una enorme influencia en la sociedad contemporánea y que la sociología ha fallado al no entender su impacto en la reconfiguración del espacio social (Sheller y Urry, 2000, pg. 738). En este mismo sentido, Featherstone (2004, pg. 1) critica que la *automovilidad*, entendida como la movilidad automovilística y considerada “una de las formas dominantes de movilidad”, haya sido “un tema desatendido en la sociología, en los estudios culturales y en disciplinas relacionadas”. Dicho autor (ibíd., pg. 2) observa que en el siglo XX ha tenido lugar una transición en el modelo de movilidad marcado por el abandono masivo del transporte público en favor del automóvil; este nuevo modelo reconfigura las estructuras espacio-temporales y ha determinado nuevos modos de vida social. Urry (en Horton, 2006, pg. 48) observa que el automóvil es un elemento definitorio de la dispersión espacial de los fenómenos sociales cotidianos, ahora naturalizados como parte de la rutina de millones de personas. Es importante considerar, aun así, que Urry también describe la dependencia actual de “coches-dinosaurio y combustibles fósiles” como “un sistema que es insostenible bajo cualquier medida concebible y que en realidad es una tecnología fordista muy anticuada” (en Horton, 2006, pg. 53), y asimismo pronostica una “era post-coche” en la que el automóvil, tal como actualmente lo conocemos, y el actual sistema imperante de movilidad basado en él serán pronto considerados como anticuados, lo que llevará inevitablemente a centrar la atención científica a nuevas formas de locomoción (en Horton et al., 2007, pg. 17).

Como se observa, en el paradigma de las movilidades no se trata tanto de estudiar el transporte como una esfera separada como de entender el desplazamiento en tanto que elemento necesario de la vida social que, además, configura diferentes realidades sociales. Así, la demanda de desplazamiento no debe realizarse desde el punto de vista clásico que clasifica formas de transporte

y los vincula tan solo a la variable “poder adquisitivo” o caracteriza los desplazamientos en categorías tradicionales separadas como viaje de placer, viaje de trabajo, desplazamiento al trabajo... siendo en cambio prioritarios ahora otros aspectos, tales como el vínculo que la movilidad pueda presentar a menudo con los status de poder. El mismo hecho de trasladarse ha de observarse, según los casos, como un privilegio o como una coerción. Desde esta perspectiva, la oportunidad de optar a algunas tecnologías de desplazamiento, a acceder a determinado ámbito relacionado con un tipo de transporte o itinerario, o a poder transitar ciertos “corredores” (Sassen, 2002, pg. 20; pg. 30) o “fronteras” y “puertas” (Sheller y Urry, 2006, pg. 212) a menudo se traduce en la existencia de sociedades de primera y segunda velocidad, donde la movilidad de algunas personas refuerza la inmovilidad de otras.

Al observar el fenómeno de la movilidad ha de tenerse en cuenta la existencia de obstáculos legales, políticos y económicos que limitan –o imposibilitan– el fluido desplazamiento a millones de personas, creando *clases* de personas en función de su capacidad de viajar, ya sea por su nacionalidad, sexo, poder adquisitivo o cosmopolitanismo, en la línea desarrollada por Skeggs o Morly: “La movilidad y el control sobre la movilidad reflejan el poder y al mismo tiempo lo refuerzan. La movilidad es un recurso con el que no todo el mundo tiene la misma relación”. Muñoz de Escalona y Korstanje recuerdan que, incluso teniendo en cuenta el auge del turismo y, en general, de los desplazamientos internacionales durante los últimos tiempos, la inmensa mayoría de la población mundial –en torno al 99%– carece de los medios económicos y/o de la autorización legal para viajar al extranjero. Ahmed sostiene que “la idealización del movimiento, o transformación del movimiento en un fetiche, depende de la exclusión de otros que ya han sido posicionados como no igualmente libres”. Desde la sociología feminista, voces como la de Kaplan critican que la teoría nómada descansa en una “lectura romántica de la movilidad” como resultado de una privilegiada visión cosmopolita. Skeggs va más allá y sostiene que el paradigma de la movilidad puede vincularse a una “subjetividad burguesa masculina” que se describe a sí misma como “cosmopolita” y señala que “la movilidad y la inmovilidad se han configurado de forma diferente dependiendo de los espacios nacionales y los periodos históricos” (Sheller y Urry, 2006, pg 5).

Desde la constatación de la existencia de obstáculos a la movilidad equitativa de todas las personas, este paradigma cuestiona que la movilidad hoy en día esté realmente caracterizada por una fluidez plena, como pudiera afirmarse desde una lectura superficial de las aportaciones baumanianas en lo relativo a este tema. En efecto, este nuevo paradigma, en su análisis de la

movilidad, se distancia de la idea de fluidez de Bauman, pero su crítica más fundamentada al concepto baumaniano de fluidez no consiste tanto en denunciar el elitismo al que se ve circunscrita la movilidad –de hecho, Bauman también lo constata (vid. supra)– sino más bien en matizar conceptos como el de “desterritorialización” o de “modernidad líquida”. El nuevo paradigma de la movilidad recuerda que desplazarse requiere de plataformas estáticas, territorializadas y materializadas que resultan imprescindibles para los procesos móviles: no puede hablarse de un aumento lineal en la fluidez sin sistemas extensivos de inmovilidad (Sheller y Urry, 2006, pg. 210). Sostienen que a través de la idea de fluidez el enfoque baumaniano puede terminar obviando elementos imprescindibles para analizar la movilidad si no se le contrapone un mapeo de nodos estáticos y “sólidos” repartidos en el territorio y sin los cuales no serían posibles las condiciones de conectividad, diseño, producción de infraestructura, etc. que posibilitan la movilidad. Así, Sassen (2002, pg. 2) señala que para estudiar los nuevos desplazamientos internacionales ha de tenerse en cuenta la existencia de una enorme red de agentes de articulación, una suerte de “arquitectura organizacional” compuesta por entes tanto públicos como privados, que posee “tanto capacidad ante una dispersión y movilidad gigantescas como notables concentraciones territoriales de los recursos necesarios para la gestión y el mantenimiento de esa dispersión”. De la misma forma, la autora asocia la aparición de “ciudades globales” como urbes donde se concentran progresivamente los espacios de decisión estratégica internacional y que centralizan la producción de servicios especializados de la economía global: dichas ciudades globales se articulan a través de redes que permiten la movilidad de información y comunicación (ibíd. pgs. 15-18; vid. tb. Costes, 2012, pgs. 6-7). Desde este enfoque, por tanto, ha de tenerse en cuenta “la movilidad confronta con la sostenibilidad no solo en el momento de los desplazamientos sino en todos los eslabones de la cadena de actividades y procesos que son necesarios para el desplazamiento” (Acero et al., 2015, pg. 13). Podemos observar que este esquema de nodos territorializados es aplicable a todo tipo de movilidades, incluidas las de escala muy inferior. Así, aplicando dicho extremo a una actividad tan eminentemente móvil como el ciclismo urbano, podemos pensar en los aparcabicis municipales y las facilidades de aparcamiento de bicicletas ofertadas por diversas entidades públicas y privadas, las estaciones del sistema público de alquiler de bicicletas (Sevici, en el caso de Sevilla), el sistema semafórico en el que se ha integrado al tráfico ciclista, los talleres de reparación de bicicletas, los negocios de alquiler, o los intercambiadores de intermodalidad, entre otros nodos. Dichos elementos estáticos suponen un requisito para la movilidad ciclista y paralelamente ofrecen una significativa oportunidad de sociabilidad. Por tanto, podemos interpretar la red de carriles-bici y otras dotaciones ciclistas como “elementos territorializados” que de forma significativa facilitaron el acceso al ciclismo urbano a sectores de población inicialmente excluidos y promovieron una mayor

movilidad ciclista. Puede también aplicarse a nuestro objeto de estudio el análisis de este paradigma respecto a la segregación social con la que caracteriza a la movilidad, y observar que no todos los habitantes de Sevilla tienen igual acceso al uso de la bicicleta –y no será el estricto factor económico el más determinante, como veremos.

Según el paradigma de la movilidad, el desplazamiento es también una oportunidad de convergencia o divergencia física con los demás, y no sólo en lo referente al destino al que se dirige quien se desplaza, sino también al proceso de desplazarse durante el cual se coincide o no con otras personas. Asimismo, en lugar de distinguir entre tiempo dedicado al transporte y resto de actividades, podemos aproximarnos al fenómeno del desplazamiento como una actividad simultánea a otras –siendo éstas compatibles o incluso reforzándose entre sí⁵. De hecho, el propio destino del trayecto puede definirse en función de las actividades realizadas por las personas que se desplazan, y por tanto los lugares no son espacios estáticos, o no lo son más que situaciones al mismo tiempo dinámicas: lugar y actividad son por tanto conceptos interdependientes. Cada transporte insufla un modo diferente de movilidad, y también determinadas perspectivas y sensaciones, necesidades, tiempos o estilos de vida. Desde este paradigma se hace necesario también, por tanto, caracterizar el “lugar bicicleta” y describir qué se hace durante el desplazamiento en bicicleta, qué implicaciones tiene usar este modo de transporte, qué sociabilidades facilita, qué regulación de la distancia y del tiempo infunde, qué vivencias conlleva.

Varios análisis muestran cómo un medio de transporte no es sólo una forma de llegar lo más rápidamente posible de A a B. Cada medio de transporte provee diferentes experiencias, utilidades y posibilidades. El desarrollo del ferrocarril al final del siglo XIX proveyó nuevas formas de moverse, de socializar y de ver. (...) Hay una compleja relación sensual entre el medio de viaje y el viajero. Estas geografías sensuales no están sólo localizadas en los cuerpos individuales sino que se extienden a los espacios familiares, vecindarios, regiones, culturas nacionales y espacios de ocio con disposiciones kinestésicas particulares.” (Sheller and Urry 2006, pg. 10).

A la luz del paradigma de las movilidades, en la década pasada surge un novedoso interés por el estudio sociológico sobre el ciclismo urbano, liderado por una inusitada producción científica anglosajona. En el Reino Unido, diversos académicos que sin conocerse entre sí habían emprendido investigaciones sociales sobre el ciclismo desde diferentes disciplinas (entre otros, Dave Horton,

⁵ Ello, como veremos más adelante, se traduce en algunas consideraciones metodológicas que hemos incorporado en la presente investigación.

Peter Cox, Paul Rosen, Justin Spinney, Ben Fincham), convergen en una red de investigación (vid. Horton et al., 2007, pg. 9) cuyo arranque se sitúa en la convocatoria realizada en 2004 desde la Universidad de Lancaster del congreso “Ciclismo y Sociedad” (que a día de hoy ya ha alcanzado su decimotercera edición) y en la publicación de una compilación de textos académicos del mismo nombre en 2007. Desde estas iniciativas, a lo largo de los años siguientes congregan a otros estudiosos de la *velomovilidad*, creciendo rápidamente en número de miembros y en títulos académicos publicados. Desde sus inicios, esta red de investigación tuvo la voluntad explícita de cubrir el vacío existente en la Sociología respecto al estudio de la bicicleta urbana. Dicho vacío era perceptible incluso en los estudios focalizados en la movilidad y el transporte, cuya atención al ciclismo, si bien existente, era escasa y excepcional (ibíd. pg. 8); de hecho, la nueva red acuñó el concepto de *velomovilidad* como respuesta a la prioritaria atención a la *automovilidad* que venía prestándose desde el paradigma de las movilidades (vid. ibíd. pg. 2). Horton, Cox y Rosen enmarcan la investigación de este nuevo grupo de investigadores británicos y señalan sus principales ámbitos de estudio con la intención de “desarrollar una agenda activa para la investigación científico-social sobre el ciclismo” (ibíd., pg. 18).

En años siguientes, otros científicos sociales anglosajones, como Pucher, Buehler o Kidder en Estados Unidos, redoblan el nuevo interés de las ciencias sociales por la bicicleta urbana. Al mismo tiempo, en Francia, Augé reivindica una nueva antropología de la bicicleta (Augé, 2009). En España, donde ya existía una notable tradición en el análisis crítico de la movilidad urbana con importantes contribuciones como la de Sanz (2008), se presta también una novedosa atención al fenómeno específico del ciclismo urbano, en ocasiones de forma paralela al desarrollo en algunas ciudades españolas de nuevas políticas e infraestructuras ciclistas que propician la reflexión académica ante un emergente fenómeno social. Si bien, inicialmente, no siempre la producción científico-social española sobre el ciclismo urbano partía de los presupuestos teóricos y metodológicos del paradigma de las movilidades, sus aportaciones han sido imprescindibles para una ulterior consolidación de dicho enfoque entre un creciente número de estudiosos españoles de la movilidad ciclista.

La nueva “sociología del ciclismo” ha abordado en los últimos años el estudio de variados aspectos de la vertiente social del uso de la bicicleta –en particular del ciclismo utilitario, pero sin abstenerse de incluir el ciclismo recreativo o deportivo en sus investigaciones– tales como la caracterización de la movilidad ciclista; la relación del ciclista con el espacio urbano y con otras formas de movilidad; las identidades y culturas ciclistas; el ciclismo infantil; el ciclismo con

enfoque de género; las políticas institucionales a favor de la bicicleta; las campañas mediáticas contra el ciclismo urbano; los obstáculos existentes en el acceso al ciclismo como modalidad de transporte; el ciclismo turístico; el ciclismo de montaña; la bicimensajería como actividad específica con peculiaridades culturales, identitarias y sociales; la integración de la bicicleta en el transporte público; etc. Este novedoso interés científico por el uso de la bicicleta hubo de afrontar en sus inicios la ausencia de una producción previa que pudiera definirse como “sociología del ciclismo urbano”. Así, los miembros de la red Ciclismo y Sociedad acudieron a contribuciones académicas desarrolladas en el ámbito de otras disciplinas que pudieran servir de base a sus investigaciones, destacando entre ellas la notable aportación realizada por historiadores especializados en Historia del Ciclismo, por la Sociología del Deporte en su dedicación al estudio de los deportes de bicicleta, por las Ciencias de la Salud al analizar el ciclismo como hábito saludable, o por la Ingeniería y la Planificación Urbana al realizar propuestas de implementación de sistemas de ciclismo como transporte en la ciudad; o –con menor incidencia– por la Sociología de la Ciencia y la Tecnología, por la Geografía Social y Cultural o por el análisis politológico del ciclismo (ibíd., pgs. 8-9). A estos antecedentes habría que sumar, al menos en el caso español, las aportaciones realizadas por consultorías medioambientales, por equipos de planificación del transporte, por instituciones públicas o por las asociaciones de defensa de los derechos de los ciclistas urbanos. Desde todos estos ámbitos periódicamente se han hecho públicos durante las últimas décadas diversos informes que analizaban la movilidad ciclista o aspectos relacionados con ella. Independientemente de que buena parte de dicha producción no pueda considerarse en sentido estricto académica, en no pocos casos supuso un conjunto de análisis suficientemente rigurosos sobre el ciclismo urbano en la etapa previa a su auge y a la aparición posterior de una producción académica específica.

Las aproximaciones realizadas en esta reciente producción científica sobre el estudio del ciclismo urbano son muy diversas. Autores como Augé (2009) o Gaviria (2006) reivindican el ciclismo urbano identificando sus ventajas y beneficios. Horton (2006) estudia los vínculos entre el ciclismo urbano y el medioambientalismo; el mismo autor (en Horton et al. (eds.), 2007) presta una atención específica a los obstáculos –derivados de la seguridad y de otros factores– para acceder al ciclismo urbano por parte de muchas personas. Hanson y Young (2008) estudian el proceso de implementación de políticas y dotaciones ciclistas en Arlington, que también analizan en el caso de Sevilla autores como Marqués. Pucher y Buehler (2008) se centran en los efectos de las infraestructuras ciclistas, aspecto que también analizan autores como Marqués y Torres Elizburu en los específicos casos de Sevilla y Vitoria-Gasteiz, respectivamente. El caso específico de la situación del ciclismo urbano en Sevilla ha sido estudiado en sus diferentes facetas por diversos

investigadores tales como, entre otros, Marqués, Hernández Herrador, Calvo Salazar y García Cebrián; por Castillo Manzano y Sánchez Braza; y por los grupos de investigación CICLA y BICIPART.

Al analizar la relación entre movilidad y espacio, Spinney aborda “las experiencias encarnadas de los ciclistas mientras negocian [el espacio urbano de] las calles de Londres” (ibíd., pg. 10). En una línea similar a Spinney, Kidder señala que el espacio del ciclista se convierte en algo explícitamente cultural, en el cual podemos entender la importancia del *emplazamiento de la acción*: a través del análisis etnográfico de la movilidad de los bicimensajeros estadounidenses se propone llenar cierto vacío teórico “emplazando debidamente las prácticas culturalmente significativas (...) dentro del entorno en el que ocurre” (Kidder, 2009, pg. 324), en tanto que, según el mismo autor, “el espacio se torna explícitamente cultural –en el cual podamos entender el significado de la acción emplazada” (ibíd. pg. 322); basándose en Lefebvre y en la dialéctica entre agencia y estructura, Kidder considera la práctica ciclista un elemento transformador del espacio urbano. Igualmente, Fincham (2006, pg. 221) analiza la construcción de una movilidad autónoma por parte de los bicimensajeros neoyorquinos caracterizada por la ruptura de las normas de tráfico, que por su parte Stewart (2004) vincula a la necesidad de reducir en lo posible el tiempo del trayecto. Estos tres últimos autores desarrollan un interesante análisis sobre el incumplimiento de las reglas de tráfico por parte de algunos ciclistas que hemos confrontado con las principales teorías criminológicas –tales como las aportaciones de Akers y Jasen o las de Merton, entre otras– apoyándonos en la recopilación y comentarios de Gil Villa (2013).

3. La actividad física en el constructivismo estructuralista de Bourdieu.

La teoría de Bourdieu ha tenido una gran repercusión en la Sociología del Deporte y su influencia puede percibirse en la producción científica de autores que se enmarcan en dicha disciplina. La contribución bourdieuana del sistema estructural ha tenido continuidad en otros científicos sociales estudiosos del deporte: García Ferrando y Lagardera incluyen en esta tendencia a Parlebas, que vincula los deportes de contacto y de fuerza física a la clase trabajadora, mientras que asocia los deportes sin contacto (esto es, deportes de distancia o en los que el contacto se realiza a través de un instrumento) con la clase alta; o como Pociello, que aprecia en los nuevos deportes (como el surf, el windsurf, el ala delta o el parapente) una serie de características diferenciadoras que explicarían su adscripción a diferentes clases sociales (García Ferrando, Puig y Lagardera (comps.), 1998, pg. 29). Como desarrollaremos más adelante, ello no debe llevarnos a interpretar que existe una equivalencia unívoca entre clase o posición social y tipo de deporte.

La teoría de Bourdieu, sin embargo, trasciende con mucho el marco de la Sociología del Deporte, como observaremos al desarrollar algunos conceptos bourdieuanos más importantes. Bourdieu, al analizar los gustos por determinados productos (materiales o no) en los diversos grupos sociales, se sirve reiteradamente de ejemplos relativos al deporte, así como a otros ejemplos sobre las preferencias de una u otra posición social respecto a sus comidas y bebidas predilectas o el estilo de ropa escogido, entre otros elementos de muy diverso tipo. En suma, los gustos definitorios de las clases sociales abarcan cualquier aspecto en los que se exprese el mismo, sea el mobiliario de su hogar, la música que se escucha o el transporte favorito para realizar sus desplazamientos. De esta forma, la opción por la práctica del ciclismo urbano o por otras modalidades de locomoción, o incluso la opinión favorable u hostil a dicho fenómeno, podría explicarse desde esta matriz bourdieuana sin necesidad de asimilar específicamente el ciclismo urbano al referente deportivo tan asiduamente utilizado por Bourdieu.

Aun así, dadas las características del ciclismo urbano y los elementos que comparte con el deportivo, resulta provechoso para nuestra investigación considerar la vertiente estrictamente deportiva del ciclismo y las reflexiones que al respecto realiza Bourdieu a la hora de ilustrar el sistema de gustos y su vinculación con las diferentes clases sociales. Máxime al constatar que cuando Bourdieu finalmente circunscribe su análisis del fenómeno deportivo *per se*, adopta un concepto “abierto” de deporte: abarca en sus ejemplos tipos de ejercicio físico no olímpicos, como

el *footing* o los deportes californianos, o actividades no siempre consideradas deportivas, tales como la petanca; incluso recurre a actividades físicas que claramente se situarían fuera de la definición más ortodoxa de “deporte”, como el paseo, la excursión, el cicloturismo, la expresión corporal, el yoga o la danza. Es más, actividades no físicas, pero relativas al ámbito deportivo –tales como leer prensa deportiva o vestir la camiseta del equipo favorito– también figuran entre sus ejemplos. El propio Bourdieu (1993, pg. 66) se hace eco del debate existente en torno a la definición social de deporte, en la que lo que finalmente se dirime es “la capacidad monopolizadora de imponer la definición y función legítima de la práctica y de la actividad deportiva” (este debate sobre el concepto mismo de deporte en el seno del *campo deportivo* constituye un buen ejemplo de las dinámicas de disputa que existen en los campos por la apropiación de las formas de poder específico; vid. infra). Por tanto, nuestra aplicación al ciclismo urbano del análisis bourdieuano sobre la actividad física no contradirá ninguna definición restringida de deporte que pudiera figurar en la referencia original, sin necesidad tan siquiera de circunscribirnos a los aspectos del ciclismo urbano más asimilables a la actividad deportiva.

El ciclismo urbano es fundamentalmente –y así lo hemos abordado en la presente investigación– una modalidad de transporte y por tanto es una actividad fundamentalmente utilitaria. Pero es al mismo tiempo una actividad física. La tracción del vehículo es humana: la generada por el propio pasajero que lo utiliza. La Sociología del Deporte se revela, en España y en otros países, como una de las disciplinas sobre las que se han basado los primeros estudios sobre el uso de la bicicleta como alternativa de transporte, en ausencia de antecedentes científico-sociales específicos sobre el ciclismo urbano como alternativa de movilidad. Asimismo, dada la importancia del sistema estructural de Bourdieu en la presente investigación, en virtud de la cual los distintos deportes se inscriben en determinados estratos sociales y cuya comprensión precisa de la observación del sistema social tomado en su conjunto, resulta necesario detenernos a considerar el “encaje” del estudio del ciclismo urbano en el ámbito de la Sociología de la Actividad Física y el Deporte. Si bien es cierto que más allá de ciertos aspectos comunes, el ciclismo urbano y el ciclismo deportivo suponen dos fenómenos sociales diferenciables, se hace preciso establecer el alcance de la aplicabilidad de dicha disciplina a nuestro objeto de estudio.

3.1. El concepto de deporte como “sistema abierto”.

En el contexto del conjunto de las Ciencias de la Actividad Física y el Deporte –en las cuales

en no pocas ocasiones ha prevalecido una concepción restringida del fenómeno deportivo, circunscribiéndolo al deporte reglado y federado—, la Sociología del Deporte se ha distinguido precisamente por lo contrario. Así, García Ferrando y Lagardera (en García Ferrando et al. (comps.), 1998, pg. 33-34) consideran con Puig y Heinemann que el deporte actual es un “sistema abierto” en el que se incluyen el creciente número de “deportistas que, lejos de toda implicación institucional, realizan prácticas que son susceptibles de llevarse a cabo de modo individual, como es el caso de la natación, el ciclismo, la carrera a pie o los paseos” (ibíd., pg. 36). Es más, el concepto de deporte es susceptible de ampliarse a actividades físicas que desde una perspectiva ortodoxa serían aún menos clasificables como deportivas: García Ferrando (ibíd., pg. 56) señala que el deporte es “una actividad tremendamente diversificada propia de la sociedad de masas” y aboga por incluir toda aquella actividad física que realice la población y que posea un carácter saludable, liberador, social, formativo, recreativo y personal (ibíd., pg. 57). Dicho autor se acoge a la definición incluida en la Carta Europea del Deporte, que considera deporte a toda actividad física, organizada o no, tenga “por finalidad la expresión o la mejora de la condición física y psíquica, el desarrollo de las relaciones sociales o el logro de resultados en competiciones de todos los niveles” (ibíd., pg. 56) y se muestra de acuerdo en “ampliar el significado hasta hace poco restringido del deporte, para englobar bajo este término a toda la multiplicidad de actividades físicas y de recreo que junto con las actividades de competición, conforman el complejo, denso y profundo sistema deportivo contemporáneo” (ibídem). En un sentido similar, Rodríguez Díaz (2008, pg. 14) señala que frente a la concepción clásica de deporte como esfera delimitada de sociedad, actividades tradicionalmente diferenciadas, tales como el trabajo, el ocio o el turismo tienden en el contexto de la postmodernidad a solaparse con el deporte. García Ferrando y Lagardera definen el deporte contemporáneo como un “fenómeno cultural total” en tanto que “configura y entreteje un actuar humano íntimamente unido a otras pautas culturales, de tal forma que resulta muy difícil acotar cuándo empieza y cuándo finaliza el comportamiento deportivo” (García Ferrando et al. (comps.), 1998, pg. 22). La relevancia del deporte en las sociedades actuales lo convierte en un lenguaje simbólico de carácter global que impregna otras actividades y que incide en el comportamiento humano más allá de la práctica estrictamente deportiva:

Esta hegemonía cultural asociada al fenómeno deportivo puede explicar en parte que actualmente se den modos de llevar a cabo ejercitaciones y pasatiempos con clara implicación física o corporal muy diferenciados del deporte moderno y, sin embargo, siguen siendo considerado o denominados popularmente como deportivos (García Ferrando y Lagardera en García Ferrando et al. (comps.), 1998, pgs. 35-36).

Los beneficios en lo tocante al buen estado físico, la salud, la pérdida de peso, etc. se asocian a la práctica del ciclismo urbano, como tendremos ocasión de constatar más adelante. En alguno de los testimonios recopilados en la presente investigación, se narra cómo el ciclismo utilitario facilitó el acceso posterior al ciclismo deportivo y se realizan numerosas alusiones de los réditos “deportivos” del ciclismo urbano que, si bien se perciben como ventajas complementarias o colaterales a otras funciones del uso de la bicicleta más prioritarias, terminan percibiéndose como inherentes a su práctica. Como veremos, en algún caso esta vertiente cuasi-deportiva del ciclismo urbano podrá ser enunciada con la finalidad de ocultar otro tipo de motivos del uso de la bicicleta que se intentan silenciar. Pero, al mismo tiempo, la presencia de elementos de carácter deportivo es, sin lugar a dudas, consustancial al ciclismo urbano. Así, en nuestro trabajo de campo, algunos de los ciclistas urbanos entrevistados han expuesto cómo cronometran sus trayectos, constatan la ejercitación de su musculatura, evalúan su resistencia física y velocidad (miden sus marcas), y sienten satisfacción por sus avances en estos aspectos, o incluso narran situaciones de competitividad cuasi-deportiva al establecerse “carreras tácitas” entre usuarios del carril-bici. Podemos inferir que en la conducta de al menos un sector de los ciclistas urbanos se instala cierta *lógica deportiva*, señalada también por autores como Augé (2009, pg. 40). Asimismo, el mundo del ciclismo deportivo ha intervenido en ocasiones en el progreso del ciclismo urbano: por ejemplo, como expondremos al abordar el proceso de propuesta e implementación del carril-bici sevillano por parte de la sociedad civil, un sector del campo del ciclismo deportivo local estableció en determinados momentos sinergias con las asociaciones representativas del ciclismo urbano y desempeñó una función de respaldo a sus demandas.

Por todo ello, y con las correspondientes salvedades, creemos justificada la asimilación de ciertos aspectos del ciclismo urbano a las consideraciones de Bourdieu sobre el deporte, las cuales nos proporcionarán una matriz muy valiosa para nuestra investigación, en tanto que vinculan la práctica de ciertas formas de actividad física con las distintas posiciones sociales –y, más marcadamente, las distintas clases sociales. Ello nos resultará muy útil a la hora de caracterizar las distintas prácticas, discursos y opiniones ante el ciclismo urbano en diversos sectores de la población. Además, la aplicación del análisis de Bourdieu a nuestra investigación tendrá también un alcance metodológico que podrá observarse tanto en la composición de la muestra aplicada al método cualitativo estructural –como detallaremos en el apartado dedicado a exponer la metodología empleada en la presente investigación, el grupo de discusión es la principal técnica de nuestro trabajo de campo y de su posterior análisis– como en el empleo de los recursos

metodológicos de inspiración bourdieuana establecidos por Martín Criado tanto para el análisis discursivo como para el estudio de los campos sociales.

3.2. Los conceptos de *habitus* y campo social.

La obra de Pierre Bourdieu ha ejercido una notable influencia en la sociología contemporánea, en la que introdujo o reformuló conceptos que hoy se integran en el corpus científico-social de forma fundamental. A lo largo de la misma, el autor con frecuencia utiliza como ejemplo el deporte –junto a otros aspectos sociales tales como la música, la comida, el mobiliario, la moda, etc.– para ilustrar su teoría sobre el campo social, el *habitus* y las bases sociales del gusto: podría decirse que en alguno de sus textos, más que interesarse por el deporte como fenómeno social que investigar, Bourdieu lo elige con fines explicativos o demostrativos. Sin embargo, el autor acude tan frecuentemente a este recurso que, como nos disponemos a observar, le permite finalmente llevar a cabo una aproximación a la Sociología del Deporte centrando su atención en la actividad física propiamente dicha. En tanto que ésta y el ciclismo urbano comparten atributos claramente perceptibles y que el uso de la bicicleta como alternativa de transporte no deja de ser actividad física –hemos dedicado las páginas iniciales del presente epígrafe en justificar esta afirmación–, la atención que Bourdieu presta al deporte nos supone un recurso de gran utilidad para el propósito de nuestra investigación. Profundizaremos por ello en algunos conceptos clave del autor, como los de *habitus* y campo social, que nos disponemos a exponer a continuación.

El *habitus* es un concepto fundamental en la teoría de Bourdieu. Consiste en el conjunto de disposiciones internalizadas a lo largo de la vida del individuo, definidas por su carácter práctico: es “un sistema de *esquemas incorporados* que, constituidos en el curso de la historia colectiva, son *adquiridos* en el curso de la historia individual, y funcionan *en la práctica y para la práctica*” (Bourdieu, 1998, pg. 478). Bourdieu propone a lo largo de su obra varias definiciones de *habitus*, entre las que destacamos las siguientes:

[Los *habitus* son] sistemas de *disposiciones* duraderas y transferibles, estructuras predispuestas para funcionar como estructuras estructurantes, es decir, como principios generadores de prácticas y de representaciones que pueden ser objetivamente adaptadas a su meta sin suponer el propósito consciente de ciertos fines ni el dominio expreso de las operaciones necesarias para alcanzarlos (Bourdieu, 2008, pg. 86).

El *habitus* se define como un sistema de disposiciones durables y transferibles –estructuras estructuradas predispuestas a funcionar como estructuras estructurantes– que integran todas las experiencias pasadas y funciona en cada momento como matriz estructurante de las percepciones, las apreciaciones y las acciones de los agentes cara a una coyuntura o acontecimiento y que él contribuye a producir. (Bourdieu, 1988, pg. 54)

El *habitus*, como “conjunto de esquemas generativos a partir de los cuales los sujetos perciben el mundo y actúan en él” (Martín Criado, 1991, pg. 197) comprende “esquemas de percepción, pensamiento y acción” (Martín Criado, 2009, pg. 1428). Bourdieu, al aportar este concepto, plantea superar la dicotomía tradicional en virtud de la cual se consideraba individuo y sociedad como dos entes separados –la segunda externa al primero e “influyendo” desde su exterior. En su lugar, lo social se ubicaría también, internalizado, en los individuos. El concepto de *habitus* remite a la estructura social, en tanto que el individuo lo incorpora a lo largo de su experiencia vital –de forma más determinante en ámbitos tempranos de la misma, como el familiar o el escolar– marcados sustancialmente por su clase social (Martín Criado, 2009, pgs. 1428-1429). El *habitus* es fruto de la historia y crea historia (Bourdieu, 2008, pg. 88), y aunque permite un amplio e indeterminado número de representaciones y prácticas que serán diversas y relativamente imprevisibles, al mismo tiempo estarán limitadas a las que resulten exclusivamente consustanciales a los límites definidos por las condiciones de su producción (ibíd., pgs. 89-90).

El *habitus* individual es una variante estructural del *habitus* de la clase social a la que pertenece el individuo. El *habitus* de clase, entendido como un sistema subjetivo pero no individual (Bourdieu, 2008, pg. 98), es la “forma incorporada de la condición de clase y de los condicionamientos que tal condición impone” (Bourdieu, 1998, pg. 100); se consideraría por tanto como “clase objetiva” el conjunto de personas con circunstancias vitales equiparables y unos condicionamientos semejantes, que a su vez generan “sistemas de disposiciones homogéneas” desde las que consecuentemente se realizan prácticas similares con parecidas propiedades objetivadas. Al mismo tiempo, el análisis de las preferencias de cada clase cobra mayor significado al remitirlo a un sistema estructural completo donde se dé cuenta de la distribución de todas las prácticas en todas las posiciones sociales, resultantes cada una de ellas de unas condiciones de existencia específicas; en cada posición social, las prácticas culturales –que incluyen los tipos de actividad física– serán aquellas que mejor concuerden con el *habitus* propio de la misma (seleccionadas, como veremos, de entre una gama de opciones ofrecidas desde el campo; vid. infra).

Para construir por completo el espacio de los estilos de vida en cuyo interior se definen los consumos culturales, sería necesario establecer, para cada clase y fracción de clase (...) la *fórmula generadora del habitus* que manifiesta en un *estilo de vida* particular las necesidades y las facilidades características de esta clase de condiciones de existencia (relativamente) homogéneas y, una vez hecho esto, determinar cómo se especifican, para cada uno de los grandes dominios de la práctica, las disposiciones del *habitus*, al realizar tal o cual entre los *posibles estilísticos ofrecidos para cada campo*, el del deporte y el de la música, el de la alimentación y el de la decoración, el de la política y el del lenguaje, y así sucesivamente. (Bourdieu, 1998, pgs. 205-206)

[E]s necesario pensar el espacio de las prácticas deportivas como un sistema del cual cada elemento recibe su valor distintivo. Dicho de otro modo, para comprender un deporte, cualquiera que sea, es necesario reconocer la oposición (sic) que ocupa en el espacio de los deportes. (Bourdieu, 1996, pg. 173)

Así, en lo referente al deporte, las disciplinas deportivas de lucha, fuerza bruta y levantamiento de peso, serían más comunes en la clase trabajadora; la petanca, en la clase media-baja; los deportes de equipo, entre oficinistas, técnicos y tenderos; el golf, la hípica, el esquí o el tenis, entre las clases dominantes (Bourdieu, pg. 77; pg. 79).

Si bien habitualmente, dentro del concepto de *habitus*, se prioriza como especialmente significativo el *habitus* de clase, dicho concepto también es explicativo de la diferenciación social por géneros: la asignación de determinados rasgos (fuerza, lo exterior, razón...) al género masculino mientras que se atribuyen sus opuestos (debilidad, lo interno, sensibilidad...) al femenino se transmite a través de relaciones sociales organizadas y estructuradas que el individuo, de forma paulatina e inconsciente, asimila a lo largo de su vida y de forma más marcada en las primeras etapas de la misma: “la oposición de lo masculino y lo femenino, esquema básico de división del mundo social, se organiza en torno a una serie de principios (...) que se repiten en los ámbitos más diversos” (Martín Criado, 2009, pg. 1429). Este conjunto de rasgos estructurantes incluyen, entre otros muchos aspectos –como la división del trabajo por sexos–, toda una serie de disposiciones corporales que configuran posturas, movimientos y motricidades como distintivamente masculinos o femeninos: “la oposición entre lo masculino y lo femenino se realiza en la manera de *estar*, de llevar el cuerpo” (Bourdieu, 2008, pg. 113; vid. tb. Martín Criado, 2009, pg. 1430).

Desde el feminismo se ha debatido esta aportación de Bourdieu, y en ciertos análisis feministas se ha apreciado una incompatibilidad entre sus planteamientos estructuralistas y el enfoque de género, tal y como señala Córdova:

[E]l pensamiento feminista ha estado relativamente dominado por posturas que, en su afán –por demás epistemológicamente legítimo y políticamente necesario– de desencializar y desnaturalizar los principios que gobiernan los diversos sistemas de género, se sitúan en contra de uno de los pilares del estructuralismo: las posiciones binarias y su importancia como herramientas del conocimiento primario (Córdova, 2003, pg. 1).

Sin embargo, la misma autora, sin abandonar una posición feminista, señala que la clasificación binaria estructuralista, al ser arbitraria, no pretende reflejar una objetividad propia de los fenómenos sociales sino “las condiciones generales de existencia de un grupo social”; dichas condiciones generales están, de forma igualmente arbitraria, simbólicamente jerarquizadas. Desde esta constatación, Córdova sostiene que el estructuralismo no propone otra cosa que partir de que “conocemos y hacemos nuestra la realidad mediante el empleo de ciertos principios de pensamiento que son *estructurales*, es decir, son inherentes a la estructura elemental del pensamiento humano y gobiernan la *forma* en que los procesos mentales se realizan.” Las relaciones materiales y simbólicas, incorporadas como neutras a través de la historia personal de los individuos, son naturalizadas por éstos sin precisar justificación. Con el concepto de *violencia simbólica*, Bourdieu incide en el carácter jerárquico de dichas relaciones, y en la naturalización de las mismas incluso en los casos en los que conculquen los intereses de dichos individuos; así se producen lógicas de dominación y exclusión invisibles, que en la teoría bourdieuana se ilustran fundamentalmente en la situación de las clases trabajadoras en el sistema educativo y en la jerarquía de los roles de género. “La violencia simbólica ocurre cuando en un determinado espacio de relaciones ocurren competencias e interacciones sociales en términos de poder y control de recursos materiales, humanos y simbólicos que están sustentadas por disposiciones mentales ancladas en los cuerpos” (Córdova, 2003, pg. 4). Por todo ello, la dicotomía entre lo masculino y lo femenino, lejos de apuntalar la jerarquía, la manifiesta y la expone, y permite precisamente *deconstruirla* desde una crítica que sea consciente de ese sistema simbólico y que, desde su análisis, sea capaz de relativizarlo.

Bourdieu, en ocasiones, parece equiparar la incidencia de las variables de sexo y clase social, junto a otras, como la de edad (vid. p. ej. Bourdieu, 2008, pg. 115). En otras ocasiones, sin

embargo, la variable de género, junto a otras variables como la residencia, la edad, la etnia o la religión, reciben por parte de Bourdieu (1998, pgs. 100-101) la consideración de “características auxiliares” que no resultan tan explicativas como la variable de clase social: ésta, según el autor, “impone su forma específica a todas las propiedades de edad o de sexo” (ibíd., pg. 104), lo que explicaría que haya tantas formas de vivir la masculinidad y la feminidad como clases sociales existen y que la división del trabajo entre hombres y mujeres se articule de formas diferentes en función de cada clase social (ibíd. pg. 106). En nuestro trabajo de campo, como se expondrá en su momento, hemos definido las posiciones sociales fundamentándolas en las variables socioprofesional, de género y de edad, considerando en algunos casos las variables de residencia y de movilidad; sin negar la enorme importancia del factor de clase en la delimitación de dichas posiciones sociales, hemos preferido soslayar la supeditación de las variables de sexo o edad a la de clase social, desde la concepción de que, revirtiendo el argumento recién expuesto, hay tantas formas de experimentar la clase social como géneros o cohortes de edad existen.

La aplicación del concepto de *habitus* a nuestra investigación presenta varias vertientes: una vertiente metodológica, como ya se ha apuntado, y de la que daremos cuenta más adelante; una segunda vertiente en la que intentaremos hacer confluir la incorporación del espacio por parte del individuo a través de la experiencia vivida y corporal que señaló Lefebvre (vid. supra) con el sistema bourdieuano de disposiciones estructuradas y estructurantes incorporadas a través de la experiencia; y una vertiente propiamente estructural, en tanto que la presente investigación pretende caracterizar las prácticas y discursos ciclistas en las distintas posiciones sociales. En este último aspecto, aplicaremos al ciclismo urbano el modelo análisis bourdieuano de las preferencias de clase remitiéndolas a un sistema estructural que integre los distintos tipos de transporte urbano.

Por otra parte, el concepto bourdieuano de *campo* “remite a un sistema de posiciones particular, con unas instituciones específicas y unas leyes de funcionamiento propias” en virtud del cual “[c]ada campo se entendería como una estructura de posiciones con una dinámica propia en la que los agentes lucharían por apropiarse de las formas de poder específicas”. (Martín Criado, 2009, pg. 1428). En el campo social reside un capital específico, cuya apropiación sus componentes se disputan en función de los distintos intereses de sus miembros (intereses vinculados a las distintas posiciones que éstos ocupan); esta contienda redefine el campo y le confiere un carácter dinámico. Existe asimismo una jerarquía entre los componentes del campo en función de la distribución del capital común –esto es, según el capital que se detenta en cada posición. El campo se caracteriza por un tipo de creencia que le es específica y por detentar una autonomía relativa resultante de un

proceso de autonomización posibilitado por su carácter dinámico (Martín Criado, 2008b, pgs. 15 y 17).

El campo puede ofrecer un producto específico, detentando una serie de intereses propios “que se definen en el espacio de competencia con otros productores”, por lo que toman posiciones en un espacio delimitado desde una autonomía relativa, esto es, desde “dinámicas propias no reductibles a procesos sociales más generales” (ibíd., pg. 15). Al determinar de forma específica las características y componentes de lo que sería el campo del “deporte moderno”, Bourdieu define el campo de la actividad deportiva como un “sistema de instituciones y agentes directa o indirectamente relacionados con la existencia de las actividades y entretenimientos deportivos” (Bourdieu, 1993, pg. 58), constituido en determinadas condiciones sociales y que genera un “universo de actividades y entretenimientos deportivos socialmente realizados y que son aceptables en un momento histórico determinado” (ibídem). A la hora de determinar qué agentes conforman el campo y qué intereses –profesionales, económicos o de otro tipo– adquieren en relación al deporte, Bourdieu (ibíd., pgs. 58-59) señala, entre sus componentes primordiales o distintivos, las asociaciones deportivas de diverso tipo, los productores y vendedores de bienes y servicios deportivos, y los especialistas y científicos cuya actividad se relaciona directa o indirectamente con el deporte. El campo deportivo, conformado en unas condiciones sociales determinadas, genera una oferta de actividades deportivas o vinculadas al deporte que posibilitará a diferentes grupos sociales apropiarse de estos diferentes “productos deportivos” en función de sus condiciones sociales –las condiciones sociales, por tanto, operan en una doble dimensión. Asimismo, definir y caracterizar el campo nos permite, entre otras cosas, no sólo conocer las circunstancias en las que se configuraron las normas o se constituyeron las instituciones que rigen la actividad, sino observar la génesis y definición social del fenómeno mismo, su posterior difusión y popularización, así como las rupturas culturales con modelos que le precedieron (ibíd. pg. 60).

De forma similar al caso del deporte que Bourdieu detalla, ha de incorporarse al análisis del auge del transporte en bicicleta en Sevilla un estudio del campo del ciclismo urbano –sus componentes, su contexto, sus hitos, sus intereses y la configuración del nuevo fenómeno que produjeron. Más adelante, a medida que analicemos diversos aspectos del proceso de implantación del carril-bici de Sevilla, aludiremos a entidades y agentes que intervinieron de forma determinante en dicho proceso –constituyendo una red de ámbito municipal formada por activistas, pequeños empresarios, expertos, técnicos, políticos y académicos– y las posiciones que ocuparon.

Resulta imprescindible profundizar en la relación entre campo y *habitus*. Si como vemos el campo se define como una estructura de posiciones donde los individuos y entidades que la conforman pugnan por apropiarse de formas de poder, a su vez ha de subrayarse que dichos agentes sólo intervendrán en esta dinámica en concordancia con los esquemas propios de su *habitus* (vid. Martín Criado, 2009, pg. 1428). Paralelamente, del campo emanará un abanico de bienes y servicios que tendrían como destinatarios a individuos que, en función de sus estructuras disposicionales, encuentren adecuado incorporar a sus prácticas el bien o servicio ofertado. Así, el potencial participante de una modalidad de actividad física tendrá en cuenta la heterogeneidad y división de prácticas (deportivas, en este caso) y su distribución entre las distintas clases, resultado de una historia de contienda entre agentes e instituciones implicadas en las distintas modalidades; un escenario que él no puede alterar. Una vez que desde el campo se han ofertado una serie de productos –y con ello ayuda a producir una determinada necesidad y a redefinir tanto el espacio de las prácticas deportivas existentes como el significado asociado a las mismas–, lo que finalmente determina la inclinación del individuo a una u otra práctica es la “dimensión de una *particular relación con el cuerpo*”, relación inherente a su *habitus*, permitiéndose así que en función de ella dicha práctica pueda ser reinsertada en su sistema de gustos y preferencias (Bourdieu, 1993, pg. 74). De la misma forma, podremos inferir que la elección de una forma de movilidad de entre las distintas posibilidades de locomoción –que se ofrezcan desde un campo del que emanen distintos servicios y bienes de transporte– obedecerá a un proceso similar (vid. infra).

3.3. El cuerpo y el *habitus*.

Bourdieu (1998, pg. 188) señala que cada *habitus* conlleva una manera diferente de mantener y ejercitar el cuerpo, de tratarlo, o de alimentarlo. El cuerpo manifiesta rasgos de género (vid. supra) y también rasgos de clase, tanto en los usos del mismo en el trabajo y en el ocio –que refleja la distribución de sus propiedades en las diferentes clases sociales– como en su aspecto (que se caracterizará tanto por sus dimensiones –volumen, estatura, peso, etc.– como por sus formas, inherentes al *habitus* de cada clase). La relación del individuo con su cuerpo es “reveladora de las disposiciones más profundas del *habitus*” y “la más irrecusable objetivación del gusto de clase” (ibídem; vid. tb. Bourdieu, 1996, pg. 174). Esta relación entre individuo y cuerpo propio no se manifiesta solamente en la práctica deportiva (Bourdieu, 1993, pg. 74), sino también en otras, como en los hábitos alimentarios definitorios de cada clase social (como es propio en la perspectiva estructural, para analizar correctamente la adopción de un deporte por parte de una posición social,

debe también estudiarse la adopción de otras prácticas, como las alimentarias o las de ocio: vid. Bourdieu, 1996, pg. 176). Así, en lo tocante a la alimentación, las clases trabajadoras “más atentas a la *fuerza* del cuerpo (masculino) que a su *forma* , tienden a buscar productos a la vez baratos y nutritivos”, mientras que los individuos pertenecientes a la clase media y media-alta profesional “preferirán productos sabrosos, buenos para la salud, ligeros y que no hagan engordar” (ibídem). La dimensión corporal implícita en las distintas formas de movilidad nos lleva a considerar que en ellas también se manifiestan este tipo de disposiciones, como desarrollaremos más adelante. La relación del individuo con su cuerpo, como parte del conjunto de disposiciones interiorizadas en función de su posición social, se manifestará igualmente en otro tipo de prácticas, como la actividad física. Por tanto, de la misma forma,

un deporte tiene tantas más probabilidades de ser adoptado por los miembros de una determinada clase social cuanto menos en contradicción se encuentre con la relación con el cuerpo en lo que ésta tiene de más profundo y de más profundamente inconsciente, es decir, con el *esquema corporal* en tanto que es depositario de toda una visión del mundo social, de toda una filosofía de la persona y del cuerpo propio. (Bourdieu, 1998, pg. 215).

Habrà, por tanto, posiciones sociales donde la relación de sus miembros con el propio de cuerpo facilitará en mayor medida una práctica física determinada, como, en el caso de nuestra investigación, la del ciclismo urbano. Pero el concepto de *habitus* no sólo nos permite explicar la práctica de un tipo u otro de movilidad. Como ya hemos apuntado, este razonamiento guarda cierto paralelismo con el proceso de incorporación corporal del espacio planteado por Lefebvre. Si en la matriz bourdieuana el tipo de relación con el propio cuerpo, inherente a cada *habitus* , facilita el acceso a ciertas prácticas de actividad física que satisfagan necesidades distintivas del mismo, el proceso corporal que describía Lefebvre sobre la incorporación del espacio a través del uso y la consecuente producción espacial que ello genera podría asimilarse, en líneas generales, a la relación entre *habitus* y cuerpo establecida por Bourdieu y a la dimensión estructurada y estructurante de aquél. La aportación sustancial de Lefebvre sería, en este sentido, la consideración del aspecto espacial en dichas disposiciones.

Bourdieu (1993, pgs. 66-67) contrapone dos filosofías del cuerpo: una, definida por el *laissez-faire* y el hedonismo, presente en actividades físicas como la expresión corporal, más propia de sectores ascendentes de la burguesía; otra, caracterizada por el ascetismo propio del duro entrenamiento: el autor asocia estas prácticas *higiénicas* deportivas “al aristocratismo ascético de las

facciones más ricas en capital cultural de las clases medias y de la clase dominante” (1998, pg. 211). A éstas también asocia prácticas tales como el culto a la salud y la delgadez como estética corporal, la lucha contra el envejecimiento, la “fe racional en los beneficios diferidos y a menudo impalpables”, de carácter abstracto, del ejercicio físico, o “la búsqueda casi consciente de la máxima distancia con respecto a los otros” del deporte solitario, carente de cualquier elemento relativo a la competición (ibíd., pgs. 210-211).

Ello no supone contradicción alguna: un mismo deporte puede ofrecer beneficios de índole distinta a diferentes grupos sociales que lo incorporen a sus prácticas. “En consecuencia, aunque existan casos en los que la función dominante de la práctica pueda señalarse sin temor a demasiados equívocos, prácticamente nunca se está autorizado para suponer que las diferentes clases esperan lo mismo de la misma práctica” (ibíd. pg. 208). Bourdieu ilustra este extremo con el caso de la gimnasia: siendo la misma actividad física, puede proporcionar “un cuerpo fuerte y en posesión de los signos externos de su fuerza” a las clases trabajadoras, “un cuerpo sano” a la burguesía, o “un cuerpo “liberado” ” a las mujeres de la nueva burguesía y de la pequeña burguesía (ibídem; vid. tb. Bourdieu, 1993, pgs. 76-77). En este sentido, nuestro trabajo de campo revelará que los elementos de disfrute y bienestar asociados a la bicicleta, propios del deporte hedonista, estarán particularmente presentes en determinadas posiciones sociales que han incorporado el ciclismo urbano como alternativa de transporte (particularmente, los jóvenes), mientras que al mismo tiempo encontraremos otros factores –la racionalización de los beneficios del ciclismo, por ejemplo– que se encuentran en consonancia con lo señalado por Bourdieu al caracterizar los hábitos alimentarios y deportivos de las clases medias con alto capital cultural.

El análisis de la práctica deportiva por parte de diversas posiciones sociales y la constatación de que un mismo deporte pueda satisfacer demandas distintivas de cada clase social –a su vez diferenciadas de las demandas de otras clases– impide caer en “la tentación de encontrar en la propia naturaleza de los deportes la explicación completa de su distribución entre las distintas clases” (Bourdieu, 1998, pg. 215). No debemos, por tanto, establecer una relación directa entre un deporte y una posición social (Bourdieu, 1996, pgs. 174-175): “En realidad, la correspondencia, que es una verdadera homología, se establece entre el espacio de las prácticas deportivas, o, más precisamente, de las diferentes modalidades finamente analizadas de la práctica de los diferentes deportes”. La agrupación de estas particulares prácticas deportivas en un solo concepto, tal y como suele hacerse en los análisis estadísticos, oculta la diversidad y la heterogeneidad existentes en las mismas, que se acentúa en las disciplinas practicadas por un mayor número de personas,

particularmente si éstas proceden de diversos sectores sociales:

[U]na de las dificultades del análisis de las prácticas deportivas reside en el hecho de que la unidad nominal (tenis, ski, fútbol) que consideran las estadísticas (...) enmascara una dispersión, más o menos fuerte según los deportes, de la manera de practicarlos, y que esta dispersión se acrecienta cuando el crecimiento del número de practicantes (...) se acompaña de una diversificación social de esos practicantes (Bourdieu, 1996, pg. 175)

Es preciso subrayar que la satisfacción encontrada en un mismo deporte, por parte de diferentes clases sociales, de las demandas específicas y diversas propias de cada una de ellas trascenderá los aspectos meramente corporales:

[S]ería ingenuo suponer que todos los practicantes de un mismo deporte (o de cualquier otro tipo de práctica) atribuyen el mismo sentido a su práctica o incluso suponer que practican, propiamente hablando, la misma práctica. Sería fácil demostrar que las diferentes clases no se ponen de acuerdo sobre los beneficios que esperan de la práctica del deporte en cuestión, ya se trate de los beneficios específicos, propiamente corporales, de los que no hay lugar a discutir si son reales o imaginarios porque se dan realmente por descontados (...); ya se trate de los efectos sobre el cuerpo interno, como la salud o el equilibrio psíquico, por no hablar de los beneficios extrínsecos, tales como las relaciones sociales que permite trabar la práctica del deporte, o los beneficios económicos y sociales que en ciertos casos puede asegurar ésta. (Bourdieu, 1998, pg. 208).

En efecto, y tal como se apunta al final de esta cita de Bourdieu, las demandas que desde cada particular *habitus* se satisfacen con la actividad física trascienden el ámbito corporal, abarcando otros aspectos que, como veremos a continuación, resultan igualmente distintivos del conjunto de disposiciones propias de cada clase.

3.4. Más allá de los beneficios corporales.

Como hemos apuntado, a los beneficios –y costes– corporales inherentes a una actividad física habrá que sumar también costes y beneficios económicos y sociales, así como los costes y beneficios de carácter simbólico y de distinción. En cada posición social las prácticas satisfacen demandas resultantes del concurso de todos estos diversos aspectos; en el caso de las prácticas

deportivas, las demandas relativas al ámbito corporal serán sin duda importantes, pero no resultarían suficientes para caracterizar de forma integral la adopción de las mismas por parte de determinado grupo social.

[P]ara comprender la distribución de la práctica de los diferentes deportes entre las clases, sería necesario tomar en cuenta la representación que, en función de los esquemas de percepción y de apreciación que les son propios, las diferentes clases se hacen de los costes (económico, cultural y “físico”) y de los beneficios asociados a los distintos deportes, beneficios “físicos” inmediatos o diferidos (salud, belleza, fuerza –visible, con el culturismo, o invisible con el higienismo– etc.), beneficios económicos y sociales (promoción social, etc.), beneficios simbólicos, inmediatos o diferidos, ligados al valor distributivo o posicional de cada uno de los deportes considerados (es decir, todo lo que concurre en cada uno de ellos por el hecho de que sea más o menos raro y esté más o menos claramente asociado a una clase, considerando así el boxeo, el fútbol, el rugby o el culturismo a las clases populares, el tenis y el esquí a la burguesía, y el golf a la gran burguesía), beneficios de distinción procurados por los efectos ejercidos sobre el propio cuerpo (p. ej. esbeltez, bronceado, musculatura más o menos aparente, etc.) o por el acceso a grupos altamente selectivos que alguno de entre estos deportes abren (golf, polo, etc.). (Bourdieu, 1998, pgs. 17-18).

Al considerar los diversos tipos de beneficios que confieren diversos deportes más allá de los estrictamente relacionados con el cuerpo, es preciso considerar los factores de capital económico (en los que se ha de incluir también la disponibilidad de tiempo) y capital cultural, propios de cada clase y de cada fracción de clase, así como los significados y funciones que a cada práctica deportiva atribuye una clase o fracción de clase determinada (Bourdieu, 1993, pg. 75; pg. 78). Bourdieu caracteriza el cicloturismo como deporte económico y distinguido, propio de ciertas posiciones sociales con mayor capital cultural pero con un capital económico relativamente más bajo (relativamente, es decir: más bajo en oposición al resto de las posiciones con mayor capital cultural): una forma de *elitismo del pobre*. Así, el ciclismo recreativo en espacios naturales podría asociarse al ascetismo aristocrático de posiciones como la de los profesores, ofreciendo una práctica de bajo coste que confiere prestigio social, frente a otras prácticas deportivo-recreativas distinguidas y de mayor coste, propias de las profesiones liberales y de los patronos (Bourdieu, 1998, pgs. 216-217). Asimismo, ciertas prácticas deportivas ciclistas pueden reunir algunas características –la racionalización, la “distancia”, la autonomía y el individualismo, por ejemplo– más acordes con las clases profesionales.

Los nuevos deportes de aventura –incluyendo las excursiones en bicicleta en la naturaleza– son importados de Norteamérica a Europa por grupos sociales de alto capital cultural y relativo menor capital económico: miembros –particularmente jóvenes– de las nuevas burguesías, grandes y pequeñas: “gentes de modas, estilistas, fotógrafos, modelos publicitarios, periodistas, que inventan y venden una nueva forma de *elitismo del pobre* próximo del que caracterizaba los profesores, pero más ostensiblemente liberado de convenciones y conveniencias”. Estas prácticas deportivas reavivan “los viejos cultos típicamente cultivados de lo natural, de lo puro y de lo auténtico” revestidos de rasgos contraculturales en oposición a los deportes tradicionales que confieren, como apropiación simbólica, un “sueño de vuelo social” (ibídem).

La bicicleta también podría insertarse en las prácticas culturales rupturistas y utopistas que Bourdieu asocia a la nueva ética del placer, al regreso a lo salvaje y a lo natural, a la anticultura adolescente, a la liberación sexual... que podrían verse como síntomas de un desclasamiento pequeño-burgués que supone una reacción de rechazo a la propia posición social, donde este sueño de vuelo social no es sino “un desesperado esfuerzo por sustraerse a la fuerza de atracción del campo social de gravitación”. Estas prácticas de tintes contraculturales están “en condiciones de llenar las funciones de distinción, poniendo al alcance de *casi todos* los juegos distintivos, las posturas distinguidas y demás signos externos de la riqueza interior, que hasta ahora estaban reservados a los intelectuales” (ibíd. pgs. 375-376). La inclusión de la bicicleta por parte de Bourdieu en este tipo de prácticas rupturistas se evidencia en el análisis de algunas fuentes documentales realizado por el autor con el fin de ilustrar su argumento –concretamente en la inclusión de una ilustración de *Catalogue des ressources*, publicación periódica que fue referencia en Francia para los grupos ecologistas y alternativos (vid. ibíd., pg. 377).

Las alusiones de Bourdieu al uso de la bicicleta son, como es obvio, de particular interés para nuestro estudio. No obstante, y sin menoscabo de que en buena medida sean aplicables al ciclismo urbano, es conveniente recordar que cuando Bourdieu alude a las prácticas ciclistas, se refiere en todo momento a un ciclismo recreativo y/o deportivo practicado en la naturaleza, fuera de la ciudad. Asimismo, no hemos de olvidar que *La distinción* (obra de la que proceden dichas alusiones) fue publicada en 1979, cuando la asociación que el autor realiza entre la bicicleta y las prácticas culturales rupturistas era mucho más evidente que en la actualidad. A lo largo de la presente investigación abordaremos el carácter contracultural que la bicicleta ha tenido en determinado momento, y cómo éste ha podido dar paso recientemente a una paulatina normalización, al menos en algunos contextos sociales.

Asimismo, es importante recordar que, a diferencia del ciclismo recreativo y deportivo, el ciclismo urbano presenta una importante dimensión utilitaria que, como veremos, podrá abarcar desde la funcionalidad más inmediata (movilidad urbana de alta rentabilidad, en tiempo y en dinero) como una racionalización más estilizada de los beneficios inherentes al mismo (salud, medio ambiente, cosmopolitanismo), que se vinculan a las estructuras disposicionales propias de clases sociales diferentes. Los costes o inconvenientes que el ciclismo urbano presenta para dichas posiciones sociales también serán diversos. La propia funcionalidad de un medio de transporte podrá ser un factor de mayor o menor relevancia para las distintas clases sociales. Se hará necesario, por tanto, integrar en la matriz bourdieuana el ciclismo urbano como actividad específicamente utilitaria, revisando el alcance de los rasgos analizados por Bourdieu en las prácticas deportivas ciclistas a la hora de aplicarlos al ciclismo como alternativa de transporte.

OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

4. Objetivos y metodología.

El objetivo general de la presente tesis doctoral es investigar la contribución del ciclismo utilitario en la transición a un nuevo sistema de movilidad urbana y a la producción de un nuevo modelo de ciudad. Para ello se acude al estudio de caso de las recientes transformaciones acaecidas en Sevilla en materia de transporte. El “caso de Sevilla” permite analizar un rápido proceso de transición desde un modelo urbano que primaba la movilidad motorizada hasta la actual situación de la ciudad andaluza, que detenta el mayor porcentaje de movilidad ciclista no sólo de España, sino de toda la Europa meridional. No existen precedentes en el mundo de que una transición de estas características se haya desarrollado en tan breve espacio de tiempo, lo que a efectos de la investigación facilita el estudio de tal transformación urbana y social, y de los factores en ella intervinientes; por ese motivo gran parte de nuestro análisis se centra en los años inmediatamente posteriores a la implementación de las infraestructuras ciclistas, momento en el cual se inicia y se produce con mayor intensidad el cambio en la movilidad de la ciudad (probablemente, aún no culminado). En dicho proceso ha sido relevante, junto al elocuente incremento cuantitativo de ciclistas, la incorporación al ciclismo urbano de perfiles sociales heterogéneos procedentes de otras formas de movilidad y la consecuente generación de una transformación urbana, aún incipiente, cuyo alcance rebasaría el mero ámbito del transporte.

En el contexto de dicho caso de estudio, nuestra hipótesis de partida ha sido que las nuevas infraestructuras ciclistas ofrecidas por el Ayuntamiento de la ciudad han propiciado la satisfacción de distintas demandas y necesidades, no siempre expresas, inherentes a las preferencias de diversas posiciones sociales: mediante el análisis de las mismas, nos proponemos demostrar que la implementación del carril-bici de Sevilla y de las dotaciones y políticas que lo acompañaron ha ofrecido una serie de beneficios que, más allá de su indudable carácter práctico y funcional, son también generadores de expectativas relativas a un nuevo modelo de ciudad cuyo alcance trasciende al ámbito del transporte, y que esta dimensión más amplia incide en la más decidida incorporación del ciclismo urbano como alternativa de transporte por parte de algunas posiciones sociales. Desde este supuesto, nuestra investigación se propone los siguientes objetivos:

Determinar en qué grado el ciclismo se percibe como una modalidad de transporte en el abanico de formas de locomoción urbana que se encuentran disponibles para la población y que son elegibles e incorporables a las prácticas de movilidad por parte del usuario,

determinando si se insertan en la oferta de transportes como modalidad mayoritaria y normalizada o si por el contrario suponen una opción minoritaria o restringida de transporte; y detectando, asimismo, qué posiciones sociales (definidas por las variables clase social, edad, sexo, municipio/zona urbana de residencia y, en su caso, modo de movilidad preferente) incorporan y adoptan con mayor facilidad el ciclismo urbano como modalidad de transporte y cuáles presentan resistencias en integrarlo como posible opción de movilidad urbana.

Caracterizar las disposiciones de las diferentes posiciones sociales en relación a la movilidad urbana, así como recabar y analizar sus respectivos discursos sociales sobre el transporte, en general, y sobre el ciclismo urbano, en particular (sus representaciones, sus prácticas, sus valores, sus opiniones y sus expectativas ante la opción del uso de la bicicleta como transporte); contextualizando, allá donde resulte significativo, las percepciones sociales del ciclismo urbano en las disposiciones más amplias sobre el tráfico y el modelo de barrio o ciudad en las que las distintas posiciones sociales las enmarcan.

Recopilar la opinión y valoración de las diferentes posiciones sociales sobre las infraestructuras ciclistas disponibles, particularmente la red de carriles-bici, así como sobre su incidencia en la producción del espacio urbano, detectando las demandas y necesidades propias de sus disposiciones que dichas infraestructuras satisfacen o fallan en satisfacer, explicando así el grado de éxito o fracaso de las mismas en diferentes clases sociales y categorías de sexo, edad y hábitat.

Analizar el proceso a través del cuál se planificó, gestionó y ejecutó el conjunto de políticas, infraestructuras y dotaciones para la promoción del ciclismo urbano, caracterizando los intereses, saberes y capital simbólico acumulado en las trayectorias del grupo impulsor de dichas transformaciones, recabando asimismo las opiniones sobre dicho grupo en las distintas posiciones sociales

Estudiar la movilidad ciclista en relación a los aspectos corporales y espaciales inherentes a la misma, así como a las interacciones con los elementos del espacio urbano, con otras formas de movilidad y con las normas de circulación.

Para ello hemos acudido tanto a una metodología teórica como a una metodología empírica. La primera de ellas se concreta en un análisis histórico del reciente proceso de transición en el sistema de movilidad, centrado fundamentalmente en el caso de la ciudad de Sevilla, realizando una retrospectiva de cómo se ha generado dicho proceso de cambio a través del fomento del uso de la bicicleta como transporte. Con tal fin hemos desarrollado un análisis bibliográfico y documental, recurriendo al concepto de “campo social” como herramienta metodológica. Para este análisis histórico también ha sido de utilidad la aplicación de las técnicas de entrevista abierta (se realizaron 10 entrevistas a informantes-clave) y de observación participante.

En lo referente a la metodología empírica, hemos analizado la consolidación social del nuevo modelo de movilidad, para lo cual nos hemos servido de diversos métodos y técnicas de carácter cualitativo. Entre todos ellos, ha sido fundamental en nuestro trabajo de campo la técnica estructural de grupos de discusión (muestra compuesta por 12 grupos de discusión), que nos ha permitido analizar los diversos discursos sociales sobre la ciudad y el transporte y, en particular, sobre el ciclismo urbano y las infraestructuras ciclistas. Asimismo, hemos empleado adicionalmente en nuestro trabajo de campo la entrevista abierta (15 entrevistas a usuarios de la bicicleta en Sevilla), el método etnográfico (en el que hemos incorporado la técnica de la observación participante al análisis de la movilidad ciclista, junto a otras técnicas etnográficas) y el análisis de fuentes documentales; dichos métodos y técnicas no sólo nos han permitido ampliar los resultados obtenidos a través de los grupos de discusión, sino que también nos han sido útiles para la triangulación y validación de los mismos.

Diversos autores (Jociles, 1999b, pg. 12; Conde, 2009, pg. 137) desarrollan la utilidad, y también las limitaciones, que aporta el método de triangulación con el fin de verificar los resultados que se obtienen con una técnica determinada. Como se observa, hemos empleado técnicas exclusivamente cualitativas en la triangulación (o, si se prefiere, “multiangulación”, por utilizar el término de Leininger (2003, pg. 122), en tanto que en ocasiones, como en nuestro caso, se aplican varios métodos y técnicas en el proceso de validación). Leininger admite la idoneidad de contrastar los resultados de varias técnicas cualitativas, como se hace en el presente estudio, mientras que alerta sobre la combinación de técnicas cuantitativas y cualitativas con el propósito de triangular los resultados:

La idea de que “más es mejor” y de “mezclar los métodos” tiende a prevalecer sin la plena conciencia de los propósitos y resultados potenciales de cada paradigma, sus métodos y usos.

Tales prácticas violan la integridad, los propósitos y las raíces epistemológicas de cada paradigma y hacen que se dé un mal uso de los métodos. Este mal uso solo puede llevar a que los hallazgos de la investigación sean inexactos, cuestionables y no significativos. Con tales prácticas se deterioran los principios, axiomas y propósitos filosóficos de los dos paradigmas, y el trabajo pierde credibilidad. Sin embargo, los investigadores pueden mezclar métodos cualitativos de investigación dentro de un paradigma particular, pues esto sería compatible con las bases y los propósitos filosóficos de cada paradigma. (Leininger, 2003, pg. 122).

A continuación nos centraremos en los distintos métodos, técnicas y recursos metodológicos utilizados, señalando sus características más relevantes y especificando allá donde resulte preciso las muestras empleadas en su aplicación. Dada la importancia de la técnica de grupo de discusión en nuestro trabajo de campo, nos detendremos en ella en primer lugar y con mayor detalle.

4.1. El grupo de discusión.

Nuestro trabajo de campo ha consistido fundamentalmente en la técnica cualitativa estructural del grupo de discusión y el análisis de los discursos sociales en torno al ciclismo, centrándonos sobre todo en las características específicas de los mismos en función de las distintas posiciones sociales donde se expresan. A continuación nos disponemos a desarrollar algunas de las características de esta técnica, focalizándonos en el análisis sociológico del discurso y en la vertiente más procedimental de la misma: la composición y estructura tanto de los grupos como de la muestra, o el desarrollo de la reunión. De las diversas corrientes epistemológicas y metodológicas existentes en torno al grupo de discusión, seguiremos principalmente la constituida por la Escuela de Cualitativismo Crítico de Madrid, en la denominación de De Lucas y Ortí (en Arribas (coord.), 2013, pg. 206), incorporando las contribuciones procedimentales de Conde y la propuesta de fundamentación de esta técnica en la sociología que realiza por Martín Criado desde las teorías de Goffman y de Bourdieu.

Ibáñez distingue tres niveles en la reflexión sobre el grupo de discusión: un nivel “epistemológico”, un nivel “metodológico”, y un tercer nivel “tecnológico” (Ibáñez, 1979, pgs. 13-14). En referencia al último de estos niveles (“esto es, *cómo se hace*”), es conveniente comenzar recordando que, a la hora de enumerar los criterios y requisitos logísticos de esta técnica de investigación, la descripción de la técnica de grupo de discusión no es normativa, “no es un

repertorio de prescripciones” (ibíd., pg. 262): la técnica es por tanto, “manipulable”, adaptable; y el único límite de las modificaciones que el investigador pueda realizar a la técnica ha de ser, tan sólo, el cálculo de los efectos de dichos cambios. Constituye una tecnología “concreta”: el investigador interviene como “sujeto en proceso” e integra su realidad concreta en la investigación, por tanto su diseño es “abierto” (ibíd., pg. 263; De Lucas y Ortí, en Arribas (coord.), 2013, pg. 206).

Con el grupo de discusión se investiga el proceso de producción social de sentido. La técnica recaba la construcción conjunta de sentido y no sólo de información. A diferencia de las técnicas distributivas, el grupo de discusión permite “captar aquellos significantes que nos introducen en el mundo ideológico de las significaciones culturales y que obligan a pasar por el análisis del lenguaje” (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 215).

Para delimitar los fundamentos teórico-epistemológicos de la técnica, al menos tal como los concibe la escuela cualitativista madrileña, ha de tenerse en cuenta que la metodología cualitativa parte “de la ruptura epistemológica que supone incorporar a la sociología de corte positivista el análisis de la subjetividad” (ibíd., pg. 216) y que el marco teórico en el que se fundamenta la técnica de grupo de discusión incluye diversas tradiciones teóricas en las que predominan las de corte estructuralista, combinando, fundamentalmente, psicología, psicoanálisis, lingüística, semiótica, historia y ética.

El acervo teórico del analista está constituido básicamente por cuatro grandes continentes teóricos: la ciencia de la historia o materialismo histórico, que permite analizar las inversiones de interés; la ciencia del inconsciente o psicoanálisis, que permite analizar las inversiones de deseo; la ciencia del signo o lingüística/semiología, que permite analizar las expresiones en las que se inscriben los intereses y/o los deseos; y, especialmente, la ciencia de los valores o genealogía de la moral, que permite analizar la contingencia de todas las inversiones de deseo o interés. (Ibáñez, 1979, pg. 324)

La producción material de los grupos es material lingüístico que necesita para su análisis de los enfoques y herramientas de la lingüística y la semiótica. La dinámica de los grupos necesita del apoyo de la psicología de grupos, y el análisis necesita de marcos interpretativos como el psicoanálisis y las teorías de la ideología. (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 216).

El marco teórico en el que estos autores sustentan la técnica de grupo de discusión supone, por tanto, una “especie de “epistemología abierta” (...) [y] compleja que recupere y utilice lo mejor de

las distintas tradiciones teóricas y de las distintas metodologías y técnicas de investigación” (Conde, 2009, pg.19).

Los discursos son trozos del lenguaje puestos en acción (Ibáñez, 1979, pg. 136; De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 215) y contienen las significaciones culturales de la comunicación simbólica (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 216). El análisis de discursos se vale del texto –en la acepción de “texto” de Conde (2009, pg. 34) como “transcripción literal” de la discusión del grupo–, el cual está generado en un contexto que el investigador ha de analizar y que es simultáneamente micro y macro (ibíd., pg. 30): el texto se produce en el ámbito de una reunión de grupo pero, al mismo tiempo, tiene lugar en una situación social general. Por ello, en relación a ésta, el sociólogo ha de incorporar junto al análisis semiótico y psicoanalítico un “análisis sociológico del discurso [que] ha de referirse a los procesos y conflictos sociales reales de la situación histórica que lo engendra” (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 225) y “relacionar la orientación ideológica de los discursos con la génesis y reproducción de los procesos sociales” (ibídem).

En el plano micro, el grupo de discusión propicia la aparición de un discurso provocado (Ibáñez, 1979, pg. 266): el diseño de la técnica y sus componentes –la contactación, la composición del grupo, los criterios de espacio y tiempo de reunión– como también las reformulaciones e interpretaciones del investigador presente en la reunión, constituyen en su conjunto una provocación del discurso. En este sentido el investigador, ante el grupo, cumple una función de preceptor, en tanto que es quien propone el tema (ibídem; para un más amplio desarrollo del concepto de *preceptor*, vid. tb. ibíd., pg. 271) pero no formula las preguntas. El discurso es provocado, pero abierto: es el grupo el que construye su marco (respuesta a un tema propuesto) y su proceso (orden de intervención), así como lo cierra al final de la reunión, mediante la búsqueda de consensos. (ibíd., pg. 267). A diferencia de otras técnicas como la encuesta, en el grupo de discusión la interpretación y el análisis no suponen una operación separada de la producción del discurso, sino que se lleva a cabo a lo largo de la discusión tanto por parte de preceptor (y en su caso del observador) como de los participantes (ibíd., pgs. 267-268). Se hace necesario, en este sentido, no sólo tomar en cuenta la representación estructural del grupo, sino el estudio de las dinámicas grupales concretas acontecidas durante la reunión:

La producción de discursos mediante el dispositivo del grupo de discusión, y su posterior análisis, nos permite definir la estructura significativa de los grupos y conocer los deseos más

profundos de los sujetos, así como las contradicciones de las posiciones ideológicas latentes. En definitiva, el grupo de discusión trabaja con material lingüístico con todas las implicaciones que ello tiene, pero también es un dispositivo grupal y en el momento de la realización de los grupos hay que tener en cuenta *la dinámica*, el componente pulsional y afectivo que se despliega durante la reunión y que afecta también al moderador. El producto final es el discurso producido por el grupo (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pgs. 216-217)

Ibáñez (1979, pg. 318) define la interpretación y el análisis de discursos como la lectura y la descodificación, respectivamente, de la ideología; la interpretación se consideraría sólo una primera fase –intuitiva– del análisis, mientras que éste constituiría la operación básica y absorbería la interpretación mediante una evaluación retroactiva. En estos cometidos, el investigador, como *sujeto en proceso* (ibíd., pg. 319; vid. tb. Conde, 2009, pg. 18; De Lucas y Ortí, en Arribas (coord.), 2013, pg. 209) ha de acudir a sus procedimientos de inventario adquiridos a lo largo de su *oficio* (y, en su caso, a la invención de nuevos procedimientos elaborados desde su repertorio previo): no existe algoritmo que le permita reducir a unidad el despliegue de datos que componen el discurso que ha de interpretar, y sólo la intuición le posibilitará hacerlo: “En ningún tiempo ni lugar puede encontrar las reglas a priori que determinen por él cómo debe proceder. Esas reglas van produciéndose en él, como sujeto en proceso, a lo largo del proceso de investigación.” (Ibáñez, 1979, pg. 320). Aún así, el propio Ibáñez señala que la intuición del investigador ha de ser validada posteriormente (ibídem), por lo que, mediante la evaluación retroactiva, “la intuición ha de ser pensada” (ibíd., pg. 327): la verificación de la intuición se articula a través de su coherencia con las teorías y su aplicabilidad a los fenómenos (ibíd. pg. 351).

Conde (2009, pgs. 18-19) señala que, en el análisis, el investigador –como sujeto en proceso que se relaciona dialécticamente con el fenómeno investigado y es también modificado por él– se abre a diferentes referentes teóricos y aproximaciones metodológicas con los que se construye una línea de investigación unitaria. De forma similar a la apuesta por el “oficio” del sociólogo aludido por Ibáñez, Conde admite “una educación de la mirada” del investigador cualitativo y su “bagaje profesional y vital” como recursos productivos en el análisis de discursos, a pesar de la “huella” personal que implica (ibíd., pg. 129); en este sentido señala como rasgos válidos el empleo, por parte del investigador cualitativo, de la “artesanalidad” y del carácter *ad hoc* en dicho análisis, sobre todo al constatar la inexistencia de procedimientos analíticos sistematizados y formalizados (ibíd., pg. 32). Al mismo tiempo, ante las críticas que tildan de “subjetiva” la intuición como herramienta en la interpretación de discursos, este autor señala (ibíd., pg. 57) tres elementos que condicionan la

subjetividad del investigador: el consenso –la “intersubjetividad regulada”– sobre la plausibilidad de determinado análisis; la materialidad del texto producido en la investigación; y el tipo de pensamiento que se aplica en el análisis, reivindicando la validez de las “conjeturas”. Conde (ibíd., pgs. 123-126) señala que las conjeturas constituyen un juicio formulado a partir de la conexión de indicios hasta entonces inconexos y la consecuente adivinación de un sentido. Los materiales producidos y obtenidos en la investigación y los objetivos de la misma guiarán la conjetura. Ante la presión que el investigador cualitativo soporta desde posiciones que lo acusan de subjetividad, éste deberá aplicar para su cometido la *imaginación sociológica*: con ello no se pretende abogar por una anarquía metodológica sino que se admite un ejercicio de creatividad como recurso válido para el análisis que permite realizar nuevas aportaciones a la investigación. Eso le permitiría establecer una condensación de la multitud de piezas que se presentan en el discurso que ha de analizar, y configurarlas de forma unitaria (ibíd. pg. 128). Conde (ibíd. pg. 136) considera necesaria la validación del análisis realizado mediante conjeturas, si bien la distingue de la acepción empírica propia de los estudios cuantitativos: más bien, con Ricoeur, señala que la validación cualitativa obedece a criterios de probabilidad (no muy distintos a los usados en los procedimientos jurídicos, propios de la interpretación legal, o en la contrastación mediante falsación, propia de las Ciencias Naturales), y aunque ello no constituya *stricto sensu* una verificación, supone un procedimiento suficientemente riguroso (vid. tb. Leininger, 2003, pg. 117). A juicio de Conde, la validación de las conjeturas debería cumplir al menos los siguientes requisitos: que éstas permitan integrar y hacer inteligible todos los contenidos y elementos del texto; que la conjetura desarrollada sea más probable que cualquier otra conjetura posible; que sea la más sencilla; y que sea la más útil a los objetivos de la investigación (ibíd. pgs. 135-136).

Conde propone una amplia gama de procedimientos con los que dotar de mayor sistematicidad al análisis de textos y discursos –procedimientos muy diferentes a las propuestas que equiparan dicha sistematicidad a la utilización de programas informáticos de análisis automático, de cuyas limitaciones se hace eco el autor (ibíd., pg. 54), sobre todo en lo tocante a aspectos como el análisis del plano latente (vid. infra). Muchos de los procedimientos propuestos por Conde han sido aplicados en nuestro análisis, tales como la elaboración de sociogramas de cada grupo de discusión al término de la reunión del grupo (ibíd. pgs. 82 y ss.), el análisis semántico (ibíd., pgs. 205 y ss.) y el análisis de las asociaciones, condensaciones (metáforas y metonimias) y desplazamientos (ibíd., pgs. 233 y ss.). Asimismo, el autor (ibíd., pg. 50) recomienda prestar atención a los contenidos obvios (y no sólo a los anómalos, como a veces ocurre en algunas investigaciones). El análisis de lo manifiesto, por tanto, supone una tarea sustancial, sin por ello abogar por un análisis reduccionista

(propio de la tradición positivista) en el que el investigador deba ceñirse al mero análisis de contenidos; pero tampoco se ha de centrar el análisis en la búsqueda de un plano “oculto” que orientaría la mirada del investigador hacia fuera del texto (ibíd. pg. 52). El análisis de lo latente, esto es, de los elementos del propio texto que no fueron pensados conscientemente por quienes lo produjeron, ha de combinarse con el análisis de lo manifiesto, y ello ha de hacerse desde la certeza de que ambos planos se encuentran, expuestos y visibles, en el texto que se analiza (ibíd., pg. 56).

Martín Criado (1997, pgs. 81-82 y 89-92) se remite a una concepción netamente sociológica del grupo en tanto que situación social, frente a la fundamentación psicoanalítica del grupo de discusión, en la que éste, entendido de forma intemporal, esencialista y psicologista, quedaría desprovisto de “los recubrimientos de lo social” (ibíd., pg. 92); para ello acude a la etnometodología y a la sociolingüística –principalmente a Goffman– y al concepto de “mercado de la interacción” de Bourdieu (ibíd., pg. 82).

El discurso, según Goffman, ha de ser considerado como práctica de quienes intervienen en el mismo gestionando su propia imagen o valor social, en un juego de interacción, en el cual establecen “jugadas”. El esquema de Goffman ha contribuido a la generación de metodologías para el análisis de discursos sociales. Cada persona, en función del grupo social al que pertenece, “adquiere el sentido de su *economía comunicativa*: de los tipos de sitios, situaciones y acontecimientos sociales que en cada uno se dan y del tipo de conducta que hay que presentar en cada uno de ellos” (Martín Criado, 1998, pg. 59). En esta dialéctica entre individuo y situación se requiere la implicación del primero en la segunda (alejado aquél de toda estrategia consciente de participación premeditada), y además con un grado de intensidad apropiado (ni en exceso ni en defecto), manteniendo la normalidad (sin incurrir en “delincuencias interaccionales” que pongan en peligro el orden de la situación). El sujeto, al mismo tiempo, va adquiriendo competencia comunicativa a medida que afronta situaciones sociales; es más, a lo largo de las diversas interacciones también se muestra y pone en juego su propio valor (*se expone*, en ambos sentidos de la expresión), invirtiéndose emocionalmente en la interacción: lo que se arriesga en esta negociación “no es solamente el «crédito social» que podemos obtener, sino toda nuestra identidad” (ibíd. pg. 61).

La capacidad de un individuo en definir la situación (y establecer así, entre otras cosas, una limitación de lo decible, influyendo sobre la censura estructural que se aplicará) guardará relación con su posición en la estructura social, y con su competencia comunicativa, que podemos equiparar

a una suerte de “capital lingüístico” (ibíd. pgs. 65-66; vid. tb. Martín Criado, 1995). Ello se traduce en un “liderazgo” que pudiera equipararse a “esa especie de sentido personal del propio valor social que regula la relación práctica con los diferentes mercados (timidez, desenvoltura, etc.) y, más generalmente, toda la manera de comportarse en el mundo social” (Martín Criado, 1998, pg. 66) y que emana del *habitus* del individuo y de su propio valor social.

El sujeto interpreta su propia experiencia en función de diferentes referentes de sentido, dominios separados con sus propias reglas y su modo de funcionamiento; estos distintos ámbitos son los marcos, desde los cuales se elige qué aspectos percibidos son relevantes para conferir sentido a una situación determinada que se afronta. Dicho proceso, en primer lugar, consta al menos de un momento de búsqueda de indicios y reconocimiento del tipo de marco; y, una vez identificado éste, de un segundo momento de obtención de las implicaciones apropiadas en la situación. Este doble procedimiento se realiza de forma simultánea y no responde por lo general a un ejercicio reflexivo: es automático y no es consciente. Y precisamente porque la capacidad de hacerlo viene dada por la propia experiencia –“los marcos cognitivos se han formado a partir de marcos organizacionales” (ibíd., pg. 62)– existe una exacta correspondencia entre la estructura social y la estructura cognitiva, lo que confiere a esta aplicación un carácter “natural” (ibídem; vid. tb. Marín Criado, 1991, pgs. 199-201). Así, los esquemas cognitivos, y en suma el pensamiento de los individuos, está conformado sociológicamente, y su comportamiento en diversas situaciones sociales responde a una competencia social adquirida que incluye las habilidades interpretativas y cognitivas que requieren las situaciones sociales. “La división de ámbitos cognitivos corresponde a la división de ámbitos sociales. Y esta división asegura que estos ámbitos no entren en contradicción” (Martín Criado, 1998, pg. 56). El análisis de discurso propuesto consiste precisamente en la “búsqueda de los esquemas de interpretación a partir de los cuales los sujetos dan sentido a un ámbito de la experiencia” (Martín Criado, 1997, pg. 109).

Como Goffman, Bourdieu señala que los discursos han de entenderse como “prácticas mediante las que las personas negocian su valor en el mercado de la interacción” (Martín Criado, 1998, pg. 65) por lo que han de cumplir un umbral de aceptabilidad definido por las normas que rigen una interacción determinada, emanada de los sujetos participantes y de la propia situación, estableciéndose censuras estructurales y condiciones de recepción que prescriben las condiciones de producción: consideremos que “la palabra se orienta siempre hacia un destinatario” (Martín Criado, 1991, pg. 201) y que “los discursos se formulan también como armas para conseguir efectos sociales” (ibíd. pg. 211). La producción discursiva ha de enmarcarse en la relación existente entre

campo y sujeto estratégico; en éste, a su vez, hemos de considerar tanto su *habitus* como su posición. Bourdieu, a diferencia de Goffman, sí considera a esta última como un factor importante en el análisis de la significación (ibíd. pg. 200).

Por tanto, respecto al análisis de la expresión lingüística del sujeto, ha de considerarse que la posición social del hablante recoge un abanico de prácticas cuya variedad está contenida en un *habitus* que le confiere unidad, y al mismo tiempo la situación social será un factor determinante en la adopción de cuál de esas varias realizaciones resulta la más adecuada al caso y cómo ha de modularse en función del contexto específico. Así, por ejemplo, la pronunciación, entendida como práctica, no es una deriva de una supuesta corrección fonológica: todas esas prácticas diversas suponen el “sistema inestable, diferenciado y jerarquizado en perpetuo cambio debido a las luchas por la apropiación de los bienes lingüísticos de distinción (...) que se producen entre los distintos grupos sociales” (Martín Criado, 2008a, pg. 1055). Las palabras son “multiacentuales” (pueden ser tomadas como “buenas” o como “malas”). La clase dominante realiza

un ejercicio de violencia simbólica mediante el cual se quiere ocultar el arbitrario cultural bajo la legitimación de lo natural: transformar *su* principio de percepción y estructuración del mundo social en *el* único principio, relegando todos los demás al estado de inexpresables, es decir, de impensables. (Martín Criado, 1991, pg. 206).

Ello nos remite a la imposición de censuras estructurales, en tanto que implica una dinámica de restricciones: “las luchas simbólicas son siempre luchas por imponer marcos de interpretación; es decir, (...) imponer los principios generativos a partir de los cuales se conferirá significado a los acontecimientos” (ibíd. pg. 207; pg. 211).

El *habitus* del individuo le confiere familiaridad a ciertas prácticas discursivas, y también le limita ante otras (vid. Gutiérrez, 2002, pg. 103), por lo que posibilita ese carácter automático y “natural” de interpretación. Pero no es una determinación mecánica: el *habitus* es transferible, es decir, “permite también la invención de soluciones nuevas cuando se enfrenta a condiciones distintas” (Martín Criado, 2009, pg. 1431). Los sujetos producen sus prácticas en la urgencia temporal, responden con una respuesta adecuada en el momento adecuado: con ello se niega ningún modelo de “sujeto racional” que considere su práctica desde una reflexión sobre los distintos factores intervinientes en la situación; pero al mismo tiempo, y en tanto que las situaciones son enormemente variadas y precisan de nuevos elementos para la respuesta, no es admisible la idea de

un “sujeto autómatas” (ibíd, pgs. 1430-1431). Por tanto, cuando anteriormente nos hemos referido a una interpretación automática o “natural” ha de entenderse más bien que, ante dominios prácticos diferentes, el sujeto se adaptará según los mecanismos de reconocimiento eligiendo de entre la gama de sentidos el más relevante. Al mismo tiempo entre toda esta diversidad subyacerá una unidad práctica: “la generalización de unos esquemas fundamentales del *habitus* a todos los dominios de la práctica” (Martín Criado, 1998, pg. 64). El *habitus* dotará de límites –los esquemas prácticos desde los que se define una situación y realiza un acto– a la diversidad posible de prácticas de un sujeto determinado (ibíd. pg. 67; vid. tb. Martín Criado, 1991, pg. 200).

Analizar un discurso debe por tanto incluir el estudio de la tensión entre ese ámbito de las legitimidades y las prácticas concretas en un momento dado (Martín Criado, 1998, pg. 70): el sujeto transporta desde el pasado (desde los distintos momentos de su recorrido vital) una serie de esquemas prácticos “propios” –y las legitimidades inherentes a ellos–, y, ante cada situación dada que ha de afrontar, encuentra unas legitimidades externas a las que ha de adaptar su actuación. Ello lleva a Martín Criado a preguntarse si con ello no estamos manteniendo un cierto eco del concepto de “sujeto verdadero” (un “sujeto conciencia”: un sujeto compacto y sin fisuras, de cuyo testimonio se partía tradicionalmente a la hora de intentar recopilar un supuesto “discurso sincero” que describiera o reflejara fiel y verazmente el objeto último de la investigación social, esto es, el plano del hacer –la práctica, entendida como un plano diferente de la expresión de la práctica mediante el lenguaje); existiría así, según una concepción idealista de las investigaciones sociales, unos discursos ocultos esperando ser descubiertos. Martín Criado relativiza el carácter “verdadero” de tal sujeto, en tanto que el alcance del estudio no será el de distinguir la verdad de la mentira, sino distinguir lo posible (lo legítimo, lo aceptable, lo decible, lo pensable) de lo que no lo es, en función de la relación entre la situación concreta y los esquemas generativos (a su vez integrados en distintos marcos, a veces opuestos entre sí, lo que nos permite hablar de un sujeto escindido, y no compacto u homogéneo), pudiendo además detectarse contradicciones en el mismo sujeto. Por ello, han de reconstruirse los marcos y los esquemas generativos junto a los esquemas desde los que se distinguen e identifican las diferentes situaciones sociales.

A este respecto cabe señalar que el concepto de *habitus* (en contraste con otros corpus teóricos, incluido el del propio Goffman) profundiza en el carácter histórico de la encarnación del grupo social al sujeto (Martín Criado, 2009, pg. 1432), por lo que vincula la construcción del mismo a una sucesión de condiciones específicas (Gutiérrez, 2002, pgs. 22-23), permitiéndonos desnaturalizar ese “supuesto sujeto verdadero” en tanto que lo que muestra es fruto de ese proceso

que ocurrió pero que podría haber sido de otra forma; ello también nos permite desnaturalizar al individuo y superar cualquier confusión entre los esquemas prácticos incorporados en el sujeto y un presunto carácter “auténtico” del individuo.

Varios aspectos que desarrollaremos con mayor detalle a continuación tales como las específicas condiciones de convocatoria de la reunión, su lugar de celebración, su desarrollo, la presencia y función del preceptor, la presencia de observadores, el uso de grabadoras, etc. son factores que conforman una situación social marcada por la excepcionalidad (Martín Criado, 1997, pg. 96) que propiciará la aparición de una fase de formalidad en el desarrollo de la discusión (ibíd. pgs. 98 y ss.), la cual ha de merecer una atención específica en el análisis.

En el polo de máxima formalidad, la censura estructural sobre los temas a tratar y sobre la forma de tratarlos reduciría el grupo a una repetición de la ley: una repetición cansina y con una distancia al rol máxima, sin implicación en la situación. En el polo de máxima informalidad, la libertad para tratar el tema sería mucho mayor, pero también lo sería para cambiar de tema libremente: las reglas de cohesión y coherencia se relajan, la conversación puede fluir de un tema a otro, se pueden mantener varios focos de atención al mismo tiempo (...). El extremo de la charla informal disgregaría la conversación y proporcionaría un material poco utilizable para el analista. (Martín Criado, 1997, pgs. 98-99)

Desde estas consideraciones, en la presente investigación hemos optado por incorporar como criterio sustancial en el análisis de discurso, junto a la caracterización de los *habitus* a través de las prácticas discursivas que les son características, la existencia de censuras estructurales en el grupo de discusión como situación social, la sucesión de fases de mayor formalidad (al inicio de la reunión) a menor formalidad (posteriormente) y la progresiva aparición de una mayor espontaneidad: esta sucesión a lo largo de la reunión del grupo influye en contenido y forma a la discusión. Con el transcurso de la discusión, cuando son superadas las primeras intervenciones caracterizadas por la formalidad, se produce una apertura en la dinámica. Entonces, una vez superada en cierto grado la censura estructural, pueden manifestarse de forma más incondicionada los aspectos silenciados en un inicio. Asimismo, ha de tenerse en cuenta que no todas las posiciones sociales están sometidas al mismo grado de formalidad –el “ethos”, la atmósfera del grupo que se produce dependiendo de la situación social dada, se ve a su vez influido por la estructura social– lo que permitirá la caracterización de las disposiciones, en función de su mayor o menor formalidad, de las distintas posiciones sociales incluidas en nuestra muestra.

El grupo, tras los tanteos que caracterizan la fase inicial de la reunión, supera la expresión de las opiniones individuales de sus miembros y se configura como grupo en función del “lugar social” que comparte y representa. En la medida que los grupos producen sus discursos desde sus posiciones sociales (definidas en torno a variables sociológicas como sexo, edad, clase o profesión), el análisis e interpretación de los discursos deberá prestar atención a dichas variables. Así, sólo seremos capaces de abarcar en la investigación los distintos discursos sociales existentes si la composición de los grupos y el diseño de la muestra se llevan a cabo de forma adecuada (Conde, 2009, pg. 42-43), buscando la saturación estructural (Ibáñez, 1979, pg. 279; De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 227). Todo discurso forma parte por tanto de un sistema de discursos: “se produce y se desarrolla en relación a otro discurso al que alude, al que interpela, al que se trata de aproximar o del que se trata de diferenciar” (Conde, 2009, pg. 43). Dicho sistema está estructurado y ordenado, y cada discurso puede detentar un diferente grado de influencia y poder simbólico sobre los demás; aunque podemos observar una relación de jerarquía entre un discurso y otro, Conde rechaza la presunción de que los discursos de las clases acomodadas o los producidos por los medios de comunicación siempre influyan o arrastren al resto de los discursos hacia sí. En el análisis, por tanto, se hará preciso observar la influencia existente entre los distintos discursos teniendo en cuenta la compleja red de circulación e interacciones existente entre ellos y las diversas maneras en las que éstos se influyen (ibíd., pgs. 44-47).

4.1.1. Composición y estructura.

El tamaño del grupo de discusión varía entre cinco y diez participantes (Ibáñez, 1979, pgs. 272-273), fijándose su tamaño idóneo en torno a ocho o nueve miembros en el denominado “grupo canónico” (vid. Conde, en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 156; Conde, 1996, pg. 253; Sáez, 1997, pg. 75). La excepción es el llamado “grupo triangular” –también denominado por Ortí, “grupo personalizado”– (Conde, en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pgs. 163-164; Conde, 1996, pg. 284), cuyo tamaño habitual suele ser el de tres miembros. Por la específica composición de esta modalidad grupal, los grupos triangulares “posibilitan la articulación de los discursos individuales y su contrastación y debate” (Conde, 1996, pg. 253), situándose sus resultados entre la expresión de la personalidad que aportan las entrevistas individuales y los discursos sociales que se recaban en los grupos de discusión propiamente dichos, ocupando cada uno de los participantes del grupo triangular un espacio intermedio entre el “yo” narrativo y subjetivo de la entrevista y el polo “del afuera”, referente específico que habitualmente aparece en la discusión de este tipo de grupos

(Conde, en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pgs. 164-165). Este polo externo, definido y ocupado por “los otros” aparece en el grupo triangular a través de constantes referencias a un “tercero excluido”, habitualmente próximo, como sujeto de la acción y situación de la que se habla (Conde, 1996, pg. 285; Conde, en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 164-165). En nuestra muestra hemos aplicado el modelo de grupo triangular a la hora de incluir algún perfil para el que considerábamos de interés potenciar esta característica y fomentar una producción discursiva “móvil” (ibídem) entre la experiencia personal y la referencia a terceros. A diferencia del grupo de discusión, el grupo triangular no se erige en representación simbólica del lugar de pertenencia social de los asistentes (Conde, en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pgs. 186-187). Asimismo, Conde destaca la especial utilidad de esta modalidad de grupo para recabar las vivencias del espacio (Conde, en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 169).

La contactación de los grupos de discusión y de los grupos triangulares ha de realizarse mediante redes privadas (Ibáñez, 1979, pg. 285) a través de canales simétricos, es decir, no jerárquicos (ibíd., pg. 287), y preferiblemente a través de un contactador profesional que se interponga en la fase de contactación entre los participantes y el preceptor (Ibáñez en García Ferrando, Ibáñez y Alvira (comps.), 2003, pg. 286) consiguiéndose así que los participantes no conozcan al preceptor hasta el mismo momento de inicio de la reunión. También será importante que los participantes no se conozcan entre ellos previamente a la reunión (Ibáñez, 1979, pg. 287; Ibáñez en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 286; Conde, 2009, pgs. 42-43; Martín Criado, 1997, pg. 97 y pg. 99; De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pgs. 221-222). A los participantes contactados y seleccionados se les realiza una convocatoria formal en un lugar, fecha y hora determinados (Martín Criado, 1997, pg. 99). La participación en el grupo es gratificada con un regalo, resolviendo así los inconvenientes que constituirían el pago por la misma o que ésta supusiera un “favor” no correspondido (Ibáñez, 1979, pgs. 277-278; vid. tb. Martín Criado, 1997, pg. 99). La duración de la reunión se establece ya en la contactación, y se enuncia nuevamente al inicio de la misma: un plazo limitado que podrá variar entre una o dos horas (en los grupos de discusión de nuestro trabajo de campo se estableció siempre en 90 minutos); la acotación del tiempo supone un “paréntesis de la realidad”, instituye la urgencia y, con ella, precipita el consenso (Ibáñez, 1979, pg. 274). La composición del grupo es excluyente e inclusiva (ibíd., pgs. 275-276): se dota de un mínimo de heterogeneidad y de homogeneidad: un exceso de la una o de la otra afectarían a la producción del discurso. Para la aplicación de estas pautas en nuestro trabajo de campo, vid. infra.

El lugar de reunión del grupo siempre tiene una marca social: el local es un significante que

predispone de una u otra forma a los participantes (ibíd., pgs. 293-294; Ibáñez en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pgs. 287-288). Se hace recomendable, por tanto, elegir un local aséptico (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 220). Con el fin de reducir en lo posible esta predisposición, en el trabajo de campo de la presente investigación se ha priorizado la celebración de los grupos en locales públicos con baja marca institucional o sedes de asociaciones no muy marcadas (centros cívicos, asociaciones de vecinos, salas de reunión de ONGs sin evidente marca política, etc) en distritos de la ciudad que fueran fácilmente accesibles (céntricos y comunicados). Los lugares específicos de reunión utilizados en nuestro trabajo de campo se enumerarán más adelante.

En nuestro trabajo de campo, el espacio específico de reunión –la sala– ha consistido siempre en una habitación neutra, silenciosa y cómoda (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 221), suficientemente amplia y aislada (que no sea de paso), con condiciones de iluminación adecuadas. Ibáñez (en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 287; 1979, pgs. 288-289) y otros autores (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 221) detallan los efectos que los distintos tipos de mesa y sillas, así como su disposición, pueden tener en el desarrollo de la reunión del grupo. De esta forma, la mesa no sólo cumple una función de espacialidad y de conformación más o menos circular del grupo, sino que también cumple una función rectora, de defensa y barrera de cada participante ante el grupo. En nuestro trabajo de campo, todos los grupos se han realizado en torno a una mesa que, cuando se ha tenido opción de elegir, era (por orden de preferencia) redonda, oval, cuadrada o rectangular. En todos los casos las sillas ya estaban dispuestas lo mas circularmente posible en torno a la misma y nunca estaban asignadas (esto es, los participantes las ocupaban espontáneamente, salvo la ya reservada por el preceptor; éste, y en su caso el observador, nunca ocupaban la cabecera de la mesa ni ningún lugar de centralidad lateral).

Las grabadoras de audio (tres) se situaban sobre la mesa en un lugar central, claramente visibles, optimizando su función técnica y evidenciando su función simbólica (Ibáñez, 1979, pgs. 292-293; Ibáñez en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 291; Martín Criado, 1997, pg. 97).

4.1.2. Diseño muestral y desarrollo de las reuniones.

En la técnica de grupo de discusión, el muestreo es estructural: consiste en “una «muestra» de relaciones” (Ibáñez, en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 89); la selección de individuos

se realiza por criterios de pertinencia y de estructura, por lo que se puede “incluir en el grupo a todos los que reproduzcan mediante su discurso relaciones relevantes” (Ibáñez, 1979, pg. 264). A su vez, la distribución en grupos que conformarán la muestra buscará la saturación estructural (ibíd., pg. 279; De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 227) mediante la cual se recaban distintos discursos sociales correspondientes a posiciones estructurales diferentes –“diferentes” en una doble acepción, esto es, singulares y contraponibles– que en su conjunto reflejen las diversas relaciones que conforman el objeto de estudio. En tanto que este tipo de muestreo atiende a una representatividad estructural –cuya definición específica se realiza en el contexto de cada investigación– resulta conveniente explicitar las variables a través de las cuales se establecen las distintas unidades de estudio, es decir, las posiciones sociales que se han convenido como relevantes en la estructura.

En todos los grupos de discusión celebrados en el marco de nuestro trabajo de campo se han seguido las pautas habituales en la técnica relativas a la estructura y formación de los grupos: en cada uno de ellos, la contactación se realizó mediante redes privadas mediante canales simétricos, a través de un contactador; se realizó una convocatoria formal a los participantes explicitando que ésta se enmarcaba en una investigación social en curso, realizada desde el ámbito universitario; se excluyó a participantes que conocieran al preceptor y se evitó convocar a participantes que se conocieran entre sí; se estableció el plazo de 90 minutos como duración de la sesión; se propuso un tema de discusión al principio de la reunión y la misma se desarrolló de forma lo menos directiva posible de acuerdo con la particularidad de la técnica (aunque en el caso del grupo triangular, tal y como se especifica en la descripción de esta modalidad, fue de carácter más directivo); se gratificó a los participantes con un regalo al final de la sesión; se aplicaron las pautas relativas a la neutralidad y accesibilidad del local de reunión, sus condiciones ambientales y su mobiliario, así como a la visibilidad de grabadoras de audio; al término de cada reunión se realizó un sociograma básico del grupo; y con posterioridad a ella se transcribieron las discusiones.

En lo referente al tamaño y composición interna de los grupos, también se aplicaron las pautas propias de la técnica, con especificidades que concretaremos algo más adelante. Respecto a la distribución por sexos, si bien en el diseño muestral muchos de los grupos son mixtos –y en tales casos las mujeres siempre suponían al menos un 60% del grupo para garantizar una participación equitativa entre ambos sexos (sobre la necesidad de “cargar cuantitativamente la parte silenciada”, vid. Ibáñez, 1979, pgs. 283-284)–, en ocasiones se optó por realizar grupos de sólo hombres o de sólo mujeres cuando las disposiciones de la posición social representada en ellos se caracterizaran

por la existencia de discursos segregados por género y por tanto fuera aconsejable una correlación del grupo con la macrosituación (ibíd. pgs. 282-283).

A los participantes se les informaba sobre muchas de estas pautas –convocatoria, marco de investigación, duración, regalo, presencia de grabadoras y, en su caso, de observadores–, tanto durante la fase de contactación como, sobre todo, en una breve introducción del preceptor al inicio de la reunión. A efectos de reducir la censura estructural, al inicio de la reunión el preceptor les indicaba que intervendría poco durante la discusión (indicación cuya finalidad era reducir en alguna medida la formalidad provocada por el silencio de éste), que no se darían turnos de palabra (indicación cuya finalidad era instaurar un desarrollo poco directivo de la discusión) y que intervinieran de forma espontánea “como en una conversación”, con la única limitación de que intentaran evitar que dos o más personas hablaran al mismo tiempo (indicación cuya finalidad era facilitar el posterior análisis de los registros en audio).

La muestra se compone de doce grupos de discusión correspondientes a tantas otras posiciones sociales, con la que se pretende recabar los distintos discursos sociales existentes sobre el ciclismo urbano. La definición de los grupos se basa en variables sociodemográficas tales como sexo, edad, nivel educativo, profesión, clase social y municipio/barrio de residencia, a las que se han añadido, dado el objeto de estudio de nuestra investigación, otras variables de carácter complementario, como forma de locomoción principal. Con estos criterios se pretende que cada grupo exprese el discurso correspondiente a la posición social por sus miembros representada, según lo que De Lucas y Ortí (en Arribas (coord.), 2013, pg. 227) denominan “representatividad estructural”.

El diseño de los grupos se realiza en función de variables objetivas como edad, sexo, profesión, clase social, lugar de realización etc., pues dichas variables van a constituir las características básicas de los grupos, permitiendo poner en relación el discurso producido por los grupos con colectivos sociales más amplios. Los individuos, de acuerdo con estos criterios, se seleccionan porque cumplen una serie de requisitos de acuerdo a las características que hemos decidido previamente, y porque esperamos que actualicen durante la hora y media de discusión, el uso lingüístico (...) del colectivo social al que pertenecen. (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 217).

De los doce grupos que componen la muestra, seis de ellos fueron celebrados en el área metropolitana de Sevilla –cuya pertinencia al ámbito de nuestra investigación es obvia– a los que

hemos agrupado en la denominada “Sub-muestra A”. Los otros seis grupos de discusión fueron realizados en el resto de Andalucía, en ciudades con escasas infraestructuras ciclistas. Hemos agrupado estos seis últimos grupos en una “Sub-muestra B”. La inclusión de estos últimos se justifica por varios motivos: en primer lugar, proporciona interesantes elementos de contraste con los primeros al incorporar al análisis una mayor heterogeneidad en lo tocante a ciertas variables que puedan influir en los discursos sobre el ciclismo urbano, tales como la orografía y el tamaño del municipio, y, sobre todo, la funcionalidad de las infraestructuras ciclistas disponibles. En segundo lugar, las discusiones de dichos grupos –salvo el grupo de discusión celebrado en Almería– suelen incluir en mayor o menor medida opiniones sobre la situación del ciclismo urbano en Sevilla, cuya repercusión ha llegado al resto de las ciudades andaluzas (hasta tal punto, que en uno de los grupos, celebrado en Córdoba, se dedicará más tiempo a debatir las dotaciones ciclistas sevillanas que las existentes en el propio municipio). La comparación entre Sevilla y otras ciudades andaluzas, asimismo, está particularmente justificada en un muestreo definido por la perspectiva estructuralista, donde el análisis de determinados aspectos ha de realizarse por contraposición, y en el que, como se ha apuntado, ha sido fundamental contrastar diversas variables urbanas, en especial la disponibilidad o carencia de infraestructuras ciclistas funcionales y sus efectos en la generación de discursos. Los doce grupos, por lo demás, ofrecen elementos de análisis igualmente pertinentes, tanto si su celebración tuvo lugar en Sevilla o en otras ciudades, en lo referido a algunos aspectos referidos a las características de la movilidad ciclista y a las disposiciones que desde las diversas posiciones sociales se detentan respecto al uso de la bicicleta como transporte.

Atendiendo a lo establecido en la fórmula de “grupos canónicos”, cada grupo de discusión se componía de ocho personas desconocidas entre sí –salvo en el caso del grupo triangular incluido en la muestra (GD5: Taxistas), compuesto por tres personas–, seleccionadas en función de un perfil diseñado para cada uno de los grupos (vid. infra): la búsqueda y selección de dichas personas corrió a cargo de un contactador especializado, por lo que, tal y como requiere la técnica, la toma de contacto con los participantes se realizó sin intervención del preceptor y a través de una relación no jerárquica. Salvo en el grupo GD5: Taxistas, se excluyó a personas que por su profesión pudieran tener una experiencia específica en materia de transporte o urbanismo con el fin de prevenir la inclusión de participantes que pudieran acaparar la discusión o establecer censuras estructurales al resto del grupo desde una posición de liderazgo con base en su especialización.

Los perfiles de cada uno de los grupos de discusión quedaron definidos antes del procedimiento de contactación para establecer los criterios de ésta, dotando a los grupos del mínimo

de homogeneidad y de heterogeneidad requerido. Las variables de clase social, nivel educativo y profesión, en las que concurren diversas características de clase, son especialmente definitorias de los grupos. Para llevar a cabo el estudio de los distintos discursos sociales en torno a la bicicleta según la clase social, sería un error circunscribirse únicamente a las consideraciones estrictamente salariales o patrimoniales: dichas consideraciones, siendo explicativas de algunas disposiciones de clase, no suponen a veces el principal factor que influye en las mismas. Es cierto que, por ejemplo, la asequibilidad de un medio de transporte, y, por lo tanto, la posibilidad de acceder a él, condiciona a prácticamente todos los perfiles sociales (y es de particular importancia en alguno de los mismos); sin embargo, en ninguno de los casos, incluso en los que ejerce una influencia notable, es suficiente por sí misma para explicar por completo las disposiciones propias de cada grupo social: sus prácticas, sus perspectivas, sus valores y sus expectativas. Por ello, preferimos remitirnos a una concepción más amplia e inclusiva de clase social, tomando así en consideración, como un elemento necesario pero no suficiente, el poder adquisitivo sin que éste constituya el factor primordial para explicarlas; en este sentido, la situación socioprofesional o el nivel de estudios se ajustan más adecuadamente a los criterios que han de caracterizar las posiciones sociales estudiadas en el marco de nuestra investigación. Asimismo, junto a la clase social, hemos considerado como variables sociales de importancia el sexo y la edad. El esquema de definición de los grupos, con algunas modificaciones pertinentes a las especificidades de nuestro trabajo de campo (como la inclusión de la variable “transporte” o la particular importancia concedida a la variable “hábitat”), fue tomado de los procedimientos aplicados por investigadores especializados metodología cualitativa estructural, particularmente Sáez (1997, pgs. 83-87). Tras las adaptaciones pertinentes que hubieron de aplicarse al diseño a lo largo del proceso de contactación para asegurar la viabilidad de las convocatorias, los perfiles de los grupos quedaron definidos de la manera que se especifica a continuación:

MUESTRA 1. SUB-MUESTRA A:

GD1: CLASE MEDIA-ALTA PROFESIONAL, SEVILLA.

Hábitat: Sevilla. Urbanizaciones residenciales de la corona metropolitana de Sevilla (Aljarafe, Montequinto, etc.) 60-70%

Complementario: Barrios integrados y residenciales (Nervión, San Bernardo, Palmera, Los Remedios, Triana, Bermejales, Sevilla-Este, Santa Clara, etc.) 30%-40%

Composición : 8 hombres (40%) y mujeres (60%) de 35-50 años.

Posición Social: Profesionales con estudios superiores (abogados, arquitectos, ingenieros, médicos, profesores universitarios, informáticos, técnicos y asesores de alta especialización, altos funcionarios, empleados especializados de la administración y de la empresa); y sus

cónyuges (máximo, 30%). También: emprendedores exitosos de perfil profesional, creativos con prestigio, autónomos de sectores en alza (audiovisual, nuevas tecnologías, artes, etc.). Quedan excluidos urbanistas, expertos en movilidad o especialistas en materias afines.

Transporte : Automóvil propio. Taxi.

GD2: ESTUDIANTES UNIVERSITARIOS DE CLASES MEDIAS, SEVILLA.

Hábitat: Sevilla. Barrios integrados (Pío XII, Nervión, San Bernardo, Palmera, Bami, Los Remedios, Triana, también Centro) 60-80%.

Complementario: Otros barrios (Bermejales, Sevilla-Este, Santa Clara, etc.) 10-20%

Complementario: Corona Metropolitana (Bellavista, Aljarafe, Montequinto, Dos Hermanas, La Algaba, Alcalá de Guadaira, etc.) 10-20%

Composición: 8 hombres (40%) y mujeres (60%) de 18-23 años.

Posición Social: Estudiantes universitarios que estudien en la Universidad de Sevilla o en la Universidad Pablo de Olavide, hijos de técnicos y profesionales de grado medio o medio-alto, empleados de nivel medio o superior, funcionarios medios y medios-altos, emprendedores y pequeños empresarios de clase media o media-alta, trabajadores cualificados.

Transporte: Transporte público. A pie. Bicicleta. Motocicleta. Automóvil propio.

GD3: VARONES DE CLASE MEDIA PATRIMONIAL, SEVILLA.

Hábitat: Sevilla. Barrios integrados y residenciales (Nervión, San Bernardo, Palmera, Los Remedios, Triana, Bermejales, Sevilla-Este, Santa Clara, etc.)

Complementario: Urbanizaciones residenciales de la corona metropolitana (Aljarafe, Montequinto, etc.)

Composición: 8 Hombres de 50-60 años.

Posición Social: Pequeños propietarios, pequeños y medianos empresarios (comerciantes, hostelería, construcción), sobre todo del sector servicios y de empresas tradicionales. Quedan excluidos transportistas, taxistas, camioneros y similares, así como empresarios relacionados con el sector de transportes.

Transporte: Automóvil propio. En ocasiones moto, motocicleta, taxi, transporte público.

GD4: MUJERES DE CLASES MEDIAS, SEVILLA.

Hábitat: Sevilla. Centro y Barrios integrados (Pío XII, Nervión, San Bernardo, Palmera, Bami, Los Remedios, Triana) 60%-70%

Complementario: Barrios (Bermejales, Bellavista, Sevilla Este, Tardón, Distrito Macarena). 30-40%.

Composición: 8 mujeres de 30-45 años.

Posición Social: Amas de casa, mujeres de trabajadores o empleados de nivel medio. También funcionarias (20-30%).

Complementario: Empleadas cualificadas en establecimientos de hostelería o comercio,

empleadas públicas de nivel medio.

Transporte: A pie. Transporte público urbano.

GD5: TAXISTAS (GRUPO TRIANGULAR), SEVILLA.

Hábitat: Sevilla. Barrios (Distrito Macarena, Polígono San Pablo, Pino Montano, Amate, Tardón, Polígono Sur, San Jerónimo, etc.)

Composición : 3 hombres de 50-60 años.

Posición Social: Taxistas. Preferiblemente oyentes de emisoras de radio y televisión (o en su caso lectores de prensa) de ideología conservadora.

Transporte : Automóvil propio.

GD6: VARONES DE CLASE TRABAJADORA, SEVILLA.

Hábitat: Ciudad-dormitorio de la Corona Metropolitana de Sevilla (Dos Hermanas, Alcalá de Guadaíra, Aljarafe, La Algaba...). 60%-80% del total. Que trabajen o hayan trabajado en Sevilla.

Complementario: polígonos y barrios de Sevilla (Distrito Macarena, Polígono San Pablo, Pino Montano, Amate, Tardón, Polígono Sur, San Jerónimo, etc.) 20%-40% del total.

Composición: 8 hombres de 25-45 años.

Posición Social: Trabajadores de la industria, servicios, hostelería, o construcción (peones, operarios sin cualificación, dependientes, cajeros, reponedores, camareros, etc.), funcionarios y empleados públicos de nivel subalterno (personal de administración, conserjes, etc.), empleados de nivel medio-bajo (con nivel de estudios entre primaria o enseñanzas medias, formación profesional, etc.). Quedan excluidos transportistas, mensajeros, repartidores, etc.

Transporte: Transporte público metropolitano: tren de cercanías, autobús, metro. También vehículo propio o transporte público urbano.

MUESTRA 1. SUB-MUESTRA B:

GD7: CLASE MEDIA-ALTA PROFESIONAL, CÓRDOBA.

Hábitat: Córdoba. Barrios integrados, barrios residenciales, urbanizaciones del área metropolitana, centro de la ciudad.

Composición: 8 hombres (40%) y mujeres (60%) de 30-45 años.

Posición Social: Profesionales con estudios superiores (abogados, arquitectos, ingenieros, médicos, profesores universitarios, informáticos, técnicos y asesores de alta especialización, altos funcionarios, empleados especializados de la administración y de la empresa); y sus cónyuges (max. 30%). También: emprendedores exitosos de perfil profesional, creativos con prestigio, autónomos de sectores en alza (audiovisual, nuevas tecnologías, artes, etc.). Quedan excluidos urbanistas, expertos en movilidad o especialistas en materias afines.

Transporte: Automóvil propio. Taxi.

GD8: CLASE MEDIA FUNCIONAL, GRANADA.

Hábitat: Granada. Centro, barrios integrados, áreas residenciales.

Composición: 8 hombres (40%) y mujeres (60%) de 40-55 años.

Posición Social: Técnicos y profesionales de nivel medio (profesores de primaria o enseñanzas medias, enfermeros, aparejadores, graduados sociales, gestores, etc.); empleados de nivel medio (contables, administrativos, personal de oficina, telefonistas, comerciales, etc.); funcionarios y empleados públicos de nivel medio (personal de administración, técnicos de nivel medio, etc.).

Transporte : Transporte público. Vehículo propio. A pie. En su caso, taxi.

GD9: MUJERES DE CLASE MEDIA Y MEDIA-BAJA, GRANADA.

Hábitat: Granada. Centro, barrios.

Composición: 8 mujeres de 35-50 años.

Posición Social: Amas de casa, mujeres de trabajadores o empleados de nivel medio y medio-bajo. También: Empleadas en establecimientos de hostelería o comercio (camareras, cajeras, dependientes, limpiadoras, cuidadoras, servicio doméstico), empleadas públicas de nivel subalterno.

Transporte: A pie. Transporte público urbano.

GD10: DESEMPLEADOS Y SUBEMPLEADOS, ALMERÍA.

Hábitat: Almería. Barrios, distritos periféricos.

Composición: 8 hombres (40%) y mujeres (60%) de 18-30 años.

Posición Social: Desempleados de media y larga duración, o personas con empleos precarios (estacionales, aprendices, subempleados, en prácticas, ETT). Nivel de estudios: preferiblemente, estudios de secundaria o inferiores.

Transporte : Transporte público urbano. A pie. En algún caso, vehículo propio.

GD11: VARONES DE CLASE MEDIA PATRIMONIAL, HUELVA.

Hábitat: Huelva. Centro de la ciudad y barrios integrados.

Composición: 8 Hombres de 45-60 años.

Posición Social: Autónomos y emprendedores, medianos empresarios. Quedan excluidos transportistas, taxistas, camioneros y similares, así como empresarios o autónomos relacionados con el sector de transportes.

Transporte: Automóvil propio. En ocasiones moto, taxi, transporte público urbano.

GD12: VARONES DE CLASE TRABAJADORA, BAHÍA DE CÁDIZ.

Hábitat: Bahía de Cádiz (Cádiz, San Fernando, Puerto Real, Puerto de Santa María, Chiclana, Rota), que para trabajar se desplacen entre los municipios de la Bahía de Cádiz.

Composición: 8 hombres de 40-55 años.

Posición Social: Trabajadores de la industria, servicios, hostelería, o construcción (peones, operarios sin cualificación, dependientes, cajeros, reponedores, camareros, etc.), funcionarios y empleados públicos de nivel subalterno (personal de administración, conserjes, etc.), empleados de nivel medio-bajo (con nivel de estudios entre primaria o enseñanzas medias, formación profesional, etc). Quedan excluidos transportistas, mensajeros, repartidores, etc.

Transporte: Transporte público metropolitano: tren de cercanías, autobús, catamarán. También vehículo propio o transporte público urbano.

Puede realizarse una representación gráfica de la muestra y de los perfiles arriba enunciados, mediante un “esquema de un hipotético mapa social” (Sáez, 1997, pg. 77) o “mapa topológico” (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.) et al., 2013, pg. 219) formado por un mapa de abcisas cuyos ejes representarían la jerarquía social/capital simbólico (eje vertical) y el grado de urbanicidad (eje horizontal), con el objeto de mostrar la posición que ocupa cada grupo de discusión en relación con el resto de la muestra estructural. Si bien en la Figura 2 cada grupo de discusión es representado por un solo círculo, en la Figura 1 hemos optado por hacerlo mediante varios, enlazados horizontalmente, dado que en la mayor parte de los grupos de discusión de la Sub-muestra A (todos, salvo el GD5) incluyen a participantes de diferentes áreas de la ciudad; además, se señala el único grupo triangular de la muestra con un triángulo superpuesto al círculo que lo representa.

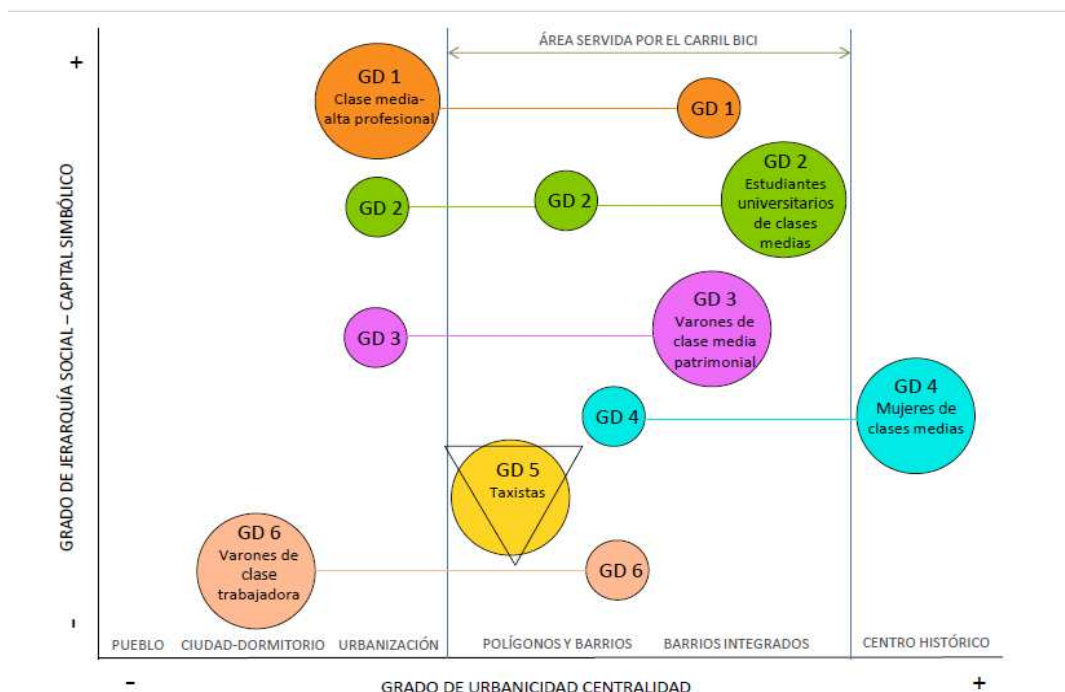


Figura 1. Sub-muestra A: grupos de discusión de Sevilla.

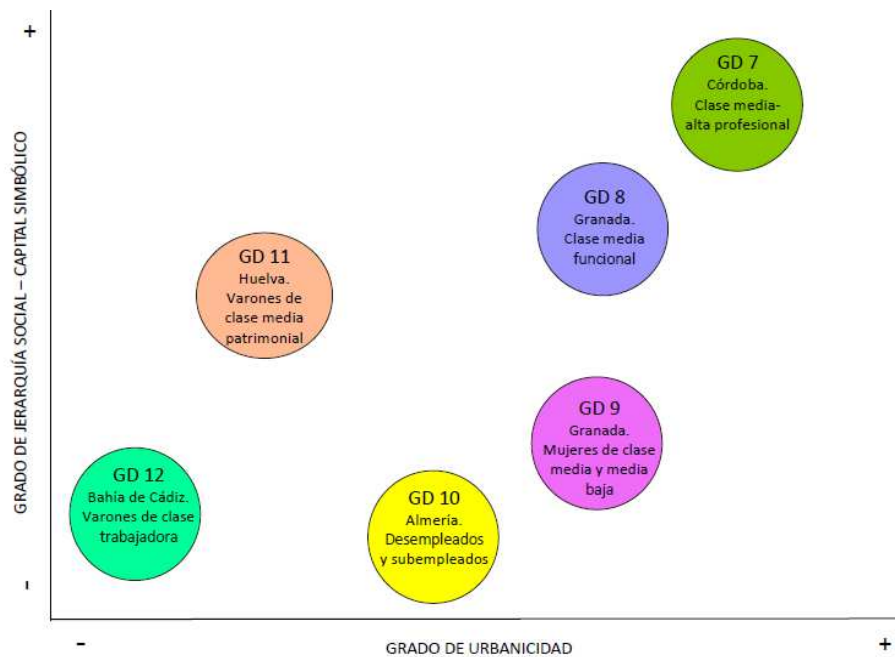


Figura 2. Sub-muestra B: grupos de discusión del resto de Andalucía.

Como se observa, en el caso de la Sub-muestra A (Figura 1), compuesta exclusivamente por grupos de Sevilla, el *continuum* de urbanicidad se expresa en términos de anillos metropolitanos (urbanicidad-centralidad, esto es el grado de urbanicidad desde el pueblo de las afueras del área metropolitana –límite externo geográfico de la sub-muestra, por lo que no ha sido incluido en ella– hasta el centro histórico urbano), de forma similar a la clasificación de Donzelot, si bien subdividiendo algunas de las tres áreas tipificadas por él en varias categorías: así, hemos distinguido en la corona metropolitana la ciudad-dormitorio de la urbanización periférica habitada por clases medias y altas, y en la corona intermedia distinguimos los barrios obreros (“barrios”, “polígonos y barrios”) de las zonas aledañas al centro histórico, con buenas conexiones de transporte al mismo y funcionalmente integradas, a las que denominamos “barrios integrados”. En el gráfico también se representa el alcance territorial de la red de carriles-bici. En cambio, en la sub-muestra B (Figura 2) el eje de urbanicidad considera casi exclusivamente el tamaño de los municipios (y sólo de forma secundaria refleja la urbanicidad-centralidad: así, la leve desviación en la representación gráfica de los dos grupos de discusión granadinos, no completamente alineados, intenta reflejar la mayor urbanicidad-centralidad de uno de ellos respecto al otro; por su parte, la ubicación del GD12 en el extremo de menor urbanicidad del gráfico obedece a que sus participantes residen en la corona metropolitana gaditana, esto es, los municipios de la Bahía de Cádiz, circundantes al municipio de Cádiz propiamente dicho).

A efectos aclaratorios, debemos especificar que cuando, a lo largo de todo el texto, hablemos

de “vieja clase media” nos estaremos refiriendo a las posiciones representadas en tres de los grupos: el GD3 (Varones de clase media patrimonial) y GD5 (Taxistas), así como a algunas mujeres participantes del grupo GD9 cuya posición social es asimilable a dicha categoría.

El proceso de definición de la muestra estructural debe ser dinámico y estar sujeto a adecuaciones durante el proceso de celebración de los grupos de discusión. Ibáñez (en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 84) señala que en la perspectiva estructural el diseño “será modificado a la vista de sucesos imprevistos que ocurran a lo largo del proceso” en tanto que “el *diseño* o programa está *implícito* en el proceso de investigación”. No es raro que en el proceso de contactación a veces aparezcan desajustes entre el perfil previsto para cada grupo y las características de los participantes que finalmente lo conforman y que ello propicie que la muestra definitiva, aún manteniendo en líneas generales la distribución de los grupos de discusión tal como fue inicialmente diseñada, sufra variaciones en función de este tipo de readaptaciones (al ser una muestra estructural y, por tanto, definirse la posición representada por cada grupo de discusión en relación con las de los demás grupos que componen la muestra, el hecho de que por algún motivo el perfil representado en un grupo se modifique repercute en la totalidad del diseño muestral). Es decir, estos desajustes fueron tenidos en cuenta no sólo en el posterior análisis de los grupos de discusión, sino en la propia fase de convocatoria de los grupos, modificando, allá donde aún había ocasión, el perfil buscado para los grupos restantes de la muestra. Este fue el caso de algunos grupos: el GD7 (Clase media-alta profesional, Córdoba) presentó una media de edad inferior a la prevista, por lo que para evitar la redundancia se suprimió un grupo inicialmente previsto conformado por “Jóvenes profesionales” en Sevilla; el GD11 (Varones de clase media patrimonial, Huelva) finalmente incluyó a propietarios y autónomos cuya clase se aproximaba a posiciones de la clase media-alta, por lo que para evitar la saturación de dicha posición se descartó realizar un grupo inicialmente previsto conformado por “Clase media-alta patrimonial” en Jerez de la Frontera. Estas supresiones permitieron la inclusión de nuevos grupos inicialmente descartados, que se recuperaron e incluyeron finalmente en la muestra, como fue el GD5 (Taxistas. Sevilla) y el GD3 (Varones de clase media patrimonial. Sevilla).

En lo referente al desarrollo de las reuniones, el tema inicial (o “provocación inicial”) propuesto por el preceptor en todos los grupos fue el de “Qué medios de transporte se utilizan, cómo hacen ustedes en el día a día para moverse por [esta ciudad]”, una propuesta de tema no directa, pero sí mediata (Ibáñez, en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 90; vid. tb. Ibáñez, 1979, pg. 303) que cumple con los requisitos de ser tanto general como indirecta (Conde, 2009, pg.

72; vid. tb. De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 221), con el que se evitaba enunciar explícitamente el uso urbano de la bicicleta como tema de la discusión pero se intentaba garantizar que, incluso en aquellos grupos menos afines al ciclismo urbano, el tema de interés de nuestra investigación apareciera espontáneamente en algún momento de la reunión y fuera desarrollado con un mínimo de extensión, lo que finalmente ocurrió sin excepción. Tras la introducción del preceptor al inicio de la discusión, en la que enunciaba el tema y daba las instrucciones básicas de funcionamiento de la reunión (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 221), éste no intervenía en ningún caso durante los primeros 20-30 minutos de la misma para asentar la fluidez de las intervenciones y la dinámica no-directiva de la discusión: la pauta de no intervenir en la primera fase de la discusión obedece también a que en ella es cuando el grupo “cuaja” como tal y “construye” el tema de discusión (Conde, 2009, pg. 73 y pg. 75). Tras ese plazo, el preceptor mantenía una dinámica abierta y no directiva (ibíd. pg. 73) e intervenía en el menor número de ocasiones posible, haciéndolo sólo para reconducir el tema, y siempre limitándose a reformular contenidos previamente expresados por los participantes (De Lucas y Ortí en Arribas (coord.), 2013, pg. 221). De Lucas y Ortí (ibíd., pg. 209) recuerdan que la función del preceptor ha de ser “la dirección catalítica y abierta de la dinámica”. El preceptor, así, no participa en la construcción del discurso de grupo, sino que lo induce y ejerce un cierto control del proceso. Se contaba, como alternativa a la que recurrir en caso necesario, con un conjunto de 20 láminas con fotografías de diferentes medios de transporte urbano, de situaciones de tráfico y de tipos de carril-bici con el fin de mostrarlas al grupo para incitar la discusión de los aspectos ilustrados en las mismas: este recurso suponía un elemento directivo –si bien relativamente poco invasivo– tomado de la técnica de grupo focal (*focus group*) y habitual en los grupos triangulares, dentro de la necesidad de establecer una “guía de discusión” como rasgo propio de la misma (vid. Sánchez Pinilla y Davila en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 101) y que en nuestro caso se usaría como apoyo en caso de que ciertos temas clave no aparecieran espontáneamente durante la reunión del grupo; la utilización de estas láminas, sin embargo, no fue necesaria en ningún caso, ni siquiera en la aplicación del modelo de grupo triangular en nuestra muestra (sólo se utilizaron al final de la discusión del grupo GD10, a efectos de testar la utilidad de las mismas, y no porque fuera necesario incitar la discusión de ningún contenido importante que no hubiera surgido a lo largo de la discusión).

Una excepción al estilo no directivo que ha de detentar el preceptor ante el grupo es el caso del grupo triangular, donde sí se espera que mantenga una participación regular en la discusión para facilitar que los asistentes tomen conciencia del discurso social que se investiga, sin que por ello deba el preceptor constituirse en representante de la objetividad ni transformarse en un miembro

más del grupo (Conde, en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pgs. 177-178; Conde, 1996, pg. 306). Esta pauta fue aplicada en nuestro trabajo de campo en la dirección del grupo triangular incluido en la muestra.

Los doce grupos de discusión se celebraron en las fechas y lugares que se especifican (por orden cronológico) en el siguiente listado:

- GD2: Estudiantes universitarios de clases medias. Sevilla.
15 de enero de 2014. Sala de reuniones del Club Social “Santa Clara”.
- GD4: Mujeres de clases medias. Sevilla.
20 de enero de 2014. Sala de juntas del Centro Cívico “Las Sirenas”.
- GD10: Desempleados y subempleados. Almería.
24 de enero de 2014. Sala multiusos de la Fundación FAISEM.
- GD1: Clase media-alta profesional. Sevilla.
29 de enero de 2014. Sala de juntas del Centro Cívico “Las Sirenas”.
- GD6: Varones de clase trabajadora. Sevilla.
11 de febrero de 2014. Sala de juntas del Centro Cívico “Las Sirenas”.
- GD7: Clase media-alta profesional. Córdoba.
13 de febrero de 2014. Sala de reuniones del IESA.
- GD8: Clase media funcional. Granada.
6 de marzo de 2014. Aula del Centro Cívico “Beiro”.
- GD9: Mujeres de clase media y media-baja. Granada.
7 de marzo de 2014. Aula del Centro Cívico “Zaidín”.
- GD11: Varones de clase media patrimonial. Huelva.
10 de marzo de 2014. Aula del Centro de Información Juvenil “Gota de Leche”.
- GD5: Taxistas (Grupo triangular). Sevilla.
31 de marzo de 2014. Sala de juntas del Centro Cívico “Las Sirenas”.
- GD3: Varones de clase media patrimonial. Sevilla.
2 de abril de 2014. Sala de juntas del Centro Cívico “Las Sirenas”.
- GD12: Varones de clase trabajadora. Cádiz.
2 de julio de 2014. Sala de reuniones de la Asociación de Vecinos “Fuerte de San Lorenzo”.

4.2. El campo social como herramienta metodológica.

Como se ha expuesto, para el análisis histórico del proceso que desembocó en la construcción de la red de carriles-bici de Sevilla y en el incremento del ciclismo urbano en dicha ciudad, nos hemos servido del concepto de “campo social” como herramienta metodológica

siguiendo la propuesta de análisis de Martín Criado, en la que el concepto de campo

se aplica inicialmente a grupos de especialistas que han conseguido una relativa autonomía, tanto en la elaboración de sus producciones como, sobre todo, en la determinación de los criterios de valor con los que se juzgan las mismas. La autonomía de un campo no es un dato a priori: es el resultado de un proceso histórico de autonomización que siempre va acompañado de una revalorización simbólica de los especialistas. (Martín Criado, 2008b, pg. 16)

De hecho, según el propio autor, la aplicación de dicha herramienta es consustancial a un análisis histórico de procesos: “[l]a misma autonomía del campo sólo se comprende como resultado de un proceso histórico de autonomización” (ibíd., pg. 17; vid. tb. pgs. 30-31).

El conjunto de personas y entidades promotoras del carril-bici de Sevilla y de las dotaciones y servicios que lo acompañan podría asemejarse al modelo de “red de crecimiento” de Gottdiener (en Gottdiener y Hutchison, 2011, pg. 92), entendida como una red conformada por instituciones, organismos, empresas y otros agentes cuyos intereses se reúnen en torno a las iniciativas de urbanización y obras públicas. A pesar de que el concepto de “red de crecimiento” se acuña específicamente para el análisis de los procesos de transformación del espacio urbano y por tanto pudiera suponerse una mayor aplicabilidad a nuestro caso de estudio, nos preferimos decantar por el concepto de “campo social” por poderse aplicar, en tanto que sistema específico de posiciones, a ámbitos diversos (empresarial, académico, asociativo, mediático, jurídico, etc.) y admitir una mayor heterogeneidad (Bourdieu, 1993, pg. 58-59); si bien la aplicación de dicho concepto se circunscribía inicialmente al estudio de la producción cultural, resulta también aplicable a procesos de producción de otros muy diversos ámbitos siempre que se caractericen por detentar capitales o intereses específicos (Martín Criado, 2008b, pg. 18). De esta forma, el concepto de campo resulta ser más abierto que el concepto de “red de crecimiento”, el cual se enmarca exclusivamente en procesos de inversión en iniciativas de urbanización y obras públicas destinados a la búsqueda de beneficio económico en los que los principales intereses en juego son los del capital financiero y empresarial con la alianza del sector público (Gottdiener y Hutchison, 2011, pg. 92). Otro factor por el que el concepto de campo es mucho más aplicable aquí es el de su relación con el *habitus* y las estructuras disposicionales de los distintos perfiles sociales (como los analizados a través de los grupos de discusión de nuestra muestra): cada perfil, en función de dichas estructuras, podrá reinsertar entre sus preferencias los nuevos productos que desde el campo social se les ofrece (Bourdieu, 1993, pg. 74). Dadas las características del proceso de implantación del carril-bici sevillano –en el que si bien

existe intervención empresarial, es liderado desde intereses ligados al ámbito asociativo e institucional, y ha supuesto una nueva oferta en el abanico de movibilidades elegibles, adoptadas o no por distintos sectores sociales en función de sus respectivas disposiciones— el segundo de ambos conceptos resulta mucho más adecuado, siendo además más adaptable a un análisis centrado en un proceso de ámbito local (vid. infra). Asimismo, y no menos importante, la caracterización del campo como ámbito en el que tienen lugar una serie de movimientos internos mediante los que se establece una contienda por el poder y una cambiante toma de posiciones nos permite analizar de forma más completa las posiciones dinámicas de liderazgo que se detentarán entre los diversos agentes que intervienen en la producción de las nuevas políticas e infraestructuras ciclistas y, fundamentalmente, de la influencia de sus actuaciones ante otros campos. “El campo habría de aprehenderse como un conjunto dinámico de tensiones que producirían un continuo movimiento de posiciones y fronteras” (Martín Criado, 2008b, pg. 30).

Como se observará, el proceso de implantación de las infraestructuras ciclistas en Sevilla fue fruto de la iniciativa de un conjunto de personas y entidades, fundamentalmente locales, relacionadas de formas diversas con el ciclismo urbano. Si bien el núcleo central de este conjunto de personas y entidades estaba establecido en Sevilla, en algunos casos incidieron de una u otra forma en el proceso entidades cuyo ámbito no se circunscribía al municipal: recordemos que Gottdiener y Hutchison (2011, pg. 14; pg.16; pg. 88; pgs. 91-92) inciden desde el enfoque socioespacial en la importancia de considerar la intervención de entidades externas al ámbito local en los procesos de urbanización y de obras públicas; asimismo, Martín Criado (2008b, pg. 30) indica que “los campos raras veces se limitan al espacio de un Estado: en muchos casos, sus dinámicas sólo se comprenden en el seno de entramados interestatales”. No obstante, el proceso analizado tuvo un desarrollo casi estrictamente local: sus agentes fundamentales eran de Sevilla y su vínculo con el ámbito institucional se concretó en sus relaciones con el Ayuntamiento de la ciudad; ello nos permite que en nuestro análisis, sin haber obviado las influencias exteriores, adaptemos el alcance del “campo social” a una concepción local del mismo, en lugar de una concepción de ámbito nacional o estatal como la que aparece referida en la propuesta de Martín Criado, sobre todo cuando el autor analiza la relación del “campo” con el aparato del Estado (ibíd. pg. 19). Aún así, cuando al analizar el “campo local” hayamos de contextualizarlo en el entramado de relaciones interterritoriales (de ámbito andaluz, español, europeo o aún mayor), no obviaremos que originalmente el concepto de campo no se circunscribiría normalmente al ámbito municipal.

El concepto de campo como herramienta metodológica permite el análisis de ciertos ámbitos

de relaciones sociales “sin reducirlos a funciones generales o a instrumentos de una clase dominante” (ibíd., pg. 18). También evita los “saltos” especulativos que con cierta frecuencia encontramos en algunos estudios en los que se vincula un hecho social determinado a grandes tendencias generales: en su lugar, es preciso analizar la red de relaciones “próximas” de los promotores y productores de un determinado bien o servicio, y su incidencia en el fenómeno que constituye el objeto de estudio (ibíd., pg. 27); las transformaciones sociales de carácter general sólo se consideran en tanto que puedan intervenir en dichas relaciones (ibíd., pg. 27-28).

Junto al análisis de estas relaciones inmediatas, es importante también el estudio de las alianzas externas del campo y sus efectos en otros campos (ibíd., pgs. 17-18 y pgs. 30-31). Este factor ha sido de especial relevancia en nuestro análisis. Se hace preciso por tanto abordar el análisis del proceso y evolución del campo, su autonomización y su articulación externa (ibíd., pgs. 17 y 31). El campo, para lograr sus objetivos, deberá entablar vínculos con las instituciones, manteniendo relaciones de interdependencia –la institución, de hecho, acogerá la lucha de intereses en representación del campo y de otros campos, convirtiéndose “en un lugar de confrontación de múltiples influencias internas y externas entrelazadas” (ibíd., pg. 20); aspecto que como veremos será de importancia en nuestro análisis. Asimismo, el campo habrá de reaccionar ante poderes externos, que en ocasiones, a su vez, propician la aparición de disputas internas en el campo (ibíd., pg. 17).

La elaboración de unos saberes específicos y complejos en el campo constituye un aspecto que incide en su prestigio, proporcionándole también autonomía: este saber específico no sólo dota al campo de la capacidad para producir un nuevo bien o servicio, sino para establecer los criterios según los cuales se evaluará el mismo, contribuyendo así a una revalorización simbólica de la especialidad detentada por el campo (ibíd. pg. 16); este saber dotará también al campo de autonomía si se convierte en “punto de paso obligado” para cualquier actor externo que se interese por el ámbito de especialización (ibíd. pgs. 24-25). El saber propio del campo también establece un límite que los separa de los profanos (ibíd. pg. 23), aumentando así su carácter de “punto de paso obligado” y, por ende, su autonomía (ibíd. pg. 28). Ello también constituirá uno de los ejes principales de nuestro análisis.

Hemos abordado el estudio del campo ciclista, como no podría ser de otra forma, considerando tanto las posiciones institucionales en él integradas como las asociativas, siendo la interacción entre el campo y las instituciones, y la interdependencia entre ambos, uno de los

aspectos fundamentales de este tipo de análisis (ibíd., pgs 19-22). Hemos intentado así superar las limitaciones de algunos estudios sobre la introducción de infraestructuras ciclistas que atienden exclusivamente a la gestión institucional (cf. Hanson y Young, 2008) o de aquellas investigaciones que vinculan únicamente su génesis y evolución a factores asociativos y participativos. Este tipo de enfoques suponen, a nuestro juicio, análisis incompletos del fenómeno.

Nuestro análisis del campo local del ciclismo urbano de Sevilla no es, ni ha pretendido ser, un estudio íntegro de las relaciones internas y externas que en él confluyen. De hecho, Martín Criado indica que, al utilizar esta herramienta metodológica, dada la multiplicidad de factores intervinientes en las relaciones, no se trata de realizar un estudio exhaustivo de los mismos: la metodología relacional que ofrece el concepto de campo “no implica que en cada investigación sea preciso estudiar todas las relaciones de los entramados y toda su historia” sino que se debe “limitar, en cada caso concreto, el conjunto de relaciones a estudiar”, seleccionando las dimensiones, fases y espacios específicos de la red que se consideren más pertinentes para la investigación, en tanto que “ninguna explicación podría agotar todo el conjunto de causas eficientes” (Martín Criado, 2008b, pg. 31). Asimismo, en cumplimiento de nuestro compromiso de confidencialidad con los informantes-clave, hemos optado por exponer nuestro estudio sobre el campo del ciclismo urbano sevillano manteniendo no sólo el anonimato de los actores que intervinieron en el proceso, sino describiendo a veces dicho proceso de forma poco detallada para no facilitar la identificabilidad de los mismos.

Para realizar el estudio del campo social del ciclismo urbano sevillano hemos recurrido al análisis bibliográfico y documental, a las entrevistas a informantes-clave y al método etnográfico (destacando en éste el empleo de la técnica de observación participante en ámbitos académicos y asociativos del campo, así como de “conversaciones etnográficas”, vid. infra). También hemos utilizado las puntuales alusiones a algunos agentes del proceso que han tenido lugar en los grupos de discusión de nuestra muestra –expresadas según los puntos de vista y opiniones de las posiciones sociales representadas en ellos–, así como en las entrevistas a usuarios de bicicleta como modalidad de transporte, si bien dichas alusiones han sido ciertamente limitadas en ambos casos. El estudio del campo local del ciclismo urbano ha sido en buena parte posible por haber iniciado nuestro trabajo de campo (concretamente, la realización de entrevistas abiertas) en el año 2009, así como por el hecho de que el proceso se encuentra documentado de forma exhaustiva.

4.3. La entrevista abierta.

La entrevista abierta es, junto al grupo de discusión, una de las más comunes técnicas llamadas cualitativas, y comparte con éste un grado de contacto e interacción, en condiciones controladas, entre sujeto investigador y sujeto investigado (Ortí, en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 271); ambas técnicas, asimismo, nos permiten analizar “los condicionamientos ideológicos de[l] (...) proceso motivacional típico” del sujeto investigado (ibíd., pg. 273). Ortí (ibíd. pgs. 272-274) observa que el grupo de discusión es mucho más eficaz en esta segunda característica, aunque reconoce en la entrevista ciertas ventajas, como el hecho de que permita una mayor interacción del sujeto investigador con el sujeto investigado o que pueda contribuir a un más apropiado análisis de significados mediante dicha interacción, entre algunas otras. Ibáñez (en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 93) ve adecuada la entrevista para el estudio de las praxis individuales, que el grupo de discusión tendrá dificultad en recabar. Finkel, Parra y Baer (en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 132) valoran que la entrevista aporta una “capacidad para indagar en procesos sociales o llegar a conclusiones generales guiadas teóricamente a través de las valoraciones, representaciones y vivencias individuales” permitiendo al investigador enmarcar “histórica y socialmente las experiencias personales de sus entrevistados” y “comprender los procesos sociales que subyacen a las valoraciones e interpretaciones subjetivas individuales”.

Según Taylor y Bogdan, las entrevistas –entendiendo que dichos autores excluyen en esta categoría las entrevistas estructuradas– se caracterizan por ser “flexibles y dinámicas”, así como “no estructuradas, no estandarizadas y abiertas” (Taylor y Bogdan, 2010, pg. 101) y por estar realizadas en situaciones específicamente preparadas para la aplicación de la técnica (ibíd., pg. 102). El guión de la entrevista “no es un protocolo estructurado” sino que “sirve para recordar que se deben hacer preguntas sobre ciertos temas” (ibíd., pg. 119). De la misma forma, Finkel, Parra y Baer (en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 136) afirman que el guión ha de tomarse como “propuesta” y no ha de entenderse “que la conversación se ajuste exactamente a dicho esquema (en relación con las formulaciones concretas y el orden de estas) sino que constituye una orientación sobre áreas temáticas delimitadas a partir de los objetivos e hipótesis de la investigación”.

En cambio, Ibáñez (en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 93) cuestiona la idoneidad del guión incluso con carácter orientativo al señalar que “cualquier diseño previo (...) –cualquier cuestionario o guía– provocará el corte, y el habla del entrevistado se derramará en el discurso del

entrevistador”, debiendo ser diseñada previamente sólo la propuesta inicial del tema de la entrevista. Ibáñez señala que dicha propuesta inicial es más problemática en la entrevista que en el grupo de discusión: el estímulo inicial enseguida se agota en la primera respuesta del entrevistado, por lo que el entrevistador ha de seguir interviniendo, aunque manteniendo al mismo tiempo un papel lo menos directivo posible, “evitando conducir o canalizar su habla” y teniendo que poner continuamente en juego la reformulación y la interpretación. La propuesta de tema o primera pregunta de la entrevista constituye para Finkel, Parra y Baer “un momento fundamental” de la misma, en tanto que sirve para concertar el vínculo entre entrevistador y entrevistado así como para establecer muchos de los aspectos con los que se desarrollará la interacción a lo largo de ella (Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 136); dicha interacción deberá ser alimentada a través de preguntas no previstas en el guión, estímulos y expresiones de interés, tanto verbales como no verbales, incluyendo el recurso heterodoxo de expresar opiniones personales simulando una conversación informal (ibíd. pg. 138).

El muestreo en la técnica de entrevista es intencional, donde se “busca a un tipo particular de persona que ha pasado por ciertas experiencias” (Taylor y Bogdan, 2010, pg. 109). De manera similar a la técnica del grupo de discusión (vid. supra), puede darse un proceso de redefinición de la muestra a lo largo de la investigación y del propio trabajo de campo (Finkel, Parra y Baer en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 132), no debiendo establecerse desde el inicio de forma definida ni los perfiles de los entrevistados ni el número total de entrevistas (ibíd., pg. 135; vid. tb. Taylor y Bogdan, 2010, pgs. 108 y 111); los perfiles y el número de entrevistas podrán seguir formulándose a partir del análisis que surge durante el propio proceso. El recurso de la contactación de nuevos informantes a partir de los propios entrevistados, o muestreo “bola de nieve”, es característico en la configuración de la muestra de entrevistas (Finkel, Parra y Baer en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 135; Taylor y Bogdan, 2010, pg. 109). La muestra, a través de la selección de entrevistados de distintos perfiles de edad, sexo, clase social, etc., puede aspirar a cierta representatividad estructural, y las respuestas de cada entrevistado deberían así tomarse como representativas de las variables sociales que lo definen (Finkel, Parra y Baer en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 134).

Hemos utilizado la técnica de la entrevista tanto en el análisis histórico del proceso de transformación del modelo de movilidad como en el análisis de la consolidación de dicho modelo, realizando un total de 25 entrevistas. Para el primero de dichos análisis, hemos entrevistado a diez informantes-clave, entendiendo como tales a entrevistados cualificados con algún tipo de

responsabilidad técnica, política o asociativa en el proceso de planificación, diseño y ejecución de la red de carriles-bici de Sevilla, o a otros agentes con ocupaciones específicas en el ámbito ciclista (responsables de tiendas y de talleres de reparación de bicicletas, bici-mensajero, administrador de *web* temática), tal y como se especifica a continuación:

PERFILES DE ENTREVISTAS A INFORMANTES-CLAVE:

- Cargo relevante de la Gerencia Municipal de Urbanismo y del Plan Director de la Bicicleta de Sevilla.
- Consultor en movilidad sostenible para el Plan Director de la Bicicleta de Sevilla.
- Técnico municipal de urbanismo.
- Miembro relevante de la asociación *A Contramano* de Sevilla.
- Activista en urbanismo y movilidad sostenible.
- Administrador de una *web* temática sobre ciclismo urbano en Sevilla.
- Propietario de una tienda y taller de reparación de bicicletas.
- Dependiente en una tienda y taller de reparación de bicicletas.
- Bici-mensajero y dependiente de una tienda de bicicletas.
- Propietario de un taller de reparación de bicicletas.

Por otra parte, hemos entrevistado a 15 ciclistas urbanos de la ciudad de Sevilla, de ambos sexos, de diversas edades (de 21 a 55 años) y diferentes posiciones sociales, así como con distinto grado de experiencia al manillar (desde ciclistas veteranos –usuarios de bicicleta como transporte durante décadas– hasta nuevos usuarios que comenzaron a trasladarse en bicicleta inmediatamente después de la implantación del carril-bici); cuatro de los entrevistados eran a su vez ciclistas deportivos y de competición. Estas entrevistas se enmarcan en el análisis de la consolidación social del nuevo modelo de transporte.

En ambos tipos de entrevista se recurrió, en determinadas ocasiones –aunque no por sistema–, al muestreo “bola de nieve” para la selección de algunos de los entrevistados, y el tamaño y composición de la muestra se fue definiendo a lo largo del proceso en función de los resultados obtenidos durante el propio trabajo de campo, hasta llegar a la saturación de la misma. La propuesta inicial del tema, en uno y otro caso, se refería al “nuevo carril-bici” de Sevilla y el guión de preguntas (específico para cada informante-clave, en el primer caso; regular, en el caso de los ciclistas urbanos) se aplicó de forma enormemente flexible. En las entrevistas a los ciclistas urbanos el guión solía incluir los ítems siguientes: motivos y finalidad del uso de la bicicleta, ventajas y desventajas del ciclismo urbano como transporte, opinión sobre la infraestructura del carril-bici, relación de los ciclistas con otras movilidades (principalmente, automóviles y peatones) y con otros ciclistas, opinión sobre la “polémica local” sobre el ciclismo urbano, e impacto en la ciudad.

Si bien cada tipo de entrevista se corresponde principalmente, tal y como se ha señalado, con una de las dos líneas de análisis desarrolladas, el límite entre ellas ha sido necesariamente flexible: así, la práctica totalidad de entrevistados-clave eran a su vez usuarios de bicicleta, por lo que en ocasiones también contestaban a algunas de las preguntas de las entrevistas en calidad de tales; por su parte, los usuarios de bicicleta, si bien se centraban en los temas propuestos en el guión de preguntas, podían hacer espontáneamente alusión al proceso de implementación de las infraestructuras ciclistas y a los actores involucrados en el mismo.

Todas las entrevistas fueron realizadas a finales de 2009 y principios de 2010, en pleno auge del ciclismo urbano sevillano tras la puesta en funcionamiento de las nuevas infraestructuras. La temprana aplicación de las entrevistas en los años iniciales del incremento del ciclismo urbano nos ha provisto de información específica en relación a dicha coyuntura. Así, las entrevistas realizadas a informantes-clave nos han ofrecido una información particular sobre los primeros balances que se realizaban del proceso impulsado por el “campo ciclista” sevillano, proporcionando referencias detalladas sobre hechos que por entonces eran muy recientes, lo que ha constituido una muy valiosa contribución al análisis histórico. Por su parte, las entrevistas a ciclistas urbanos, dada la fase de investigación en la que fueron realizadas, cumplieron también una cierta función de “pretest”, ofreciéndonos un conocimiento previo que fue útil para la posterior confección de la muestra de grupos de discusión. Ambos tipos de entrevista, y en particular el segundo, han sido también útiles en la triangulación de los resultados de los grupos de discusión.

Todas nuestras entrevistas fueron grabadas en soporte audio (cf. Taylor y Bogdan, 2010, pg. 130), y en su posterior análisis consideramos en ocasiones no descartar la información obtenida de la “post-entrevista”, cuya validez señalan autores como Finkel, Parra y Baer (en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 140).

4.4. La etnografía.

Si bien la etnografía se asocia principalmente a la Antropología, ciencia en la que se origina y sistematiza, este método de investigación es ampliamente utilizado por diversos científicos sociales en sus estudios sobre el ciclismo urbano, entre ellos numerosos sociólogos. Jociles (1999b, pg. 2) señala el común “trasiego” de las técnicas de investigación consideradas sociológicas o antropológicas. Este continuo intercambio metodológico entre las ciencias sociales “más que una

excepción, ha sido moneda corriente a lo largo de sus respectivos devenires históricos”, y, de hecho, considera que ello supone una oportunidad de convergencia entre diversas disciplinas: “las técnicas de investigación más que ser el terreno de la diferencia entre la antropología y, por ejemplo, la sociología o la historia, es un lugar de coincidencia”. La autora así se refiere también a la integración de técnicas tales como la encuesta, la entrevista o el grupo de discusión –procedentes de la sociología, la psicología y otras ciencias– en el propio proceso etnográfico, que combina con otras tradicionalmente utilizadas en antropología, como la observación participante. Esta capacidad propia de la etnografía de reunir varias técnicas en un solo proceso de estudio redunda asimismo, en nuestra opinión, en su extendida y progresiva utilización en el ámbito de la sociología y otras ciencias sociales. La gran complementariedad que aporta la utilización de diversas técnicas ofrece, además, la posibilidad de observar las contradicciones que puedan aparecer en los resultados obtenidos en el plano de *lo que se dice y lo que se hace*, mostrando claves para el análisis del fenómeno estudiado –en particular, al considerar, con Nadel, que la “información verbal sobre la acción social es acción ella misma” (ibídem), y que los discursos sociales no suponen tanto una *información* como una *conducta*):

Lo interesante de la combinación de técnicas para el abordaje de un mismo objeto de estudio, que (...) constituye uno de los principales elementos marcadores de la etnografía, es que permite constatar empíricamente, y no sólo postular, esta clase de quiebras 'informativas', así como la manera en que acaecen, por lo que al etnógrafo se le conceden unas oportunidades inmejorables para ofrecer unas interpretaciones y/o unas explicaciones de los fenómenos socioculturales más dinámicas y complejas (Jociles, 1999b, pg. 12).

La aplicación de varias técnicas de investigación aporta así tanto la oportunidad de contrastarlas y detectar contradicciones como de observar coincidencias que respalden la fiabilidad de los datos obtenidos; por ello, Jociles resalta, con Wilcox, la específica utilidad de este método en la fase de triangulación metodológica: “la triangulación [de diferentes técnicas] ha servido también como modo de controlar la veracidad de la información recopilada, lo que no deja de ser importante cuando se trata de estudiar acontecimientos que se tienen que reconstruir con la mayor fidelidad posible” (ibíd., pg. 12).

La adopción del método etnográfico en la presente investigación se comenzó a llevar a cabo con posterioridad a la aplicación, como técnicas independientes, del grupo de discusión y la entrevista. Esta incorporación de la etnografía obedeció sobre todo a la detección de que se hacía

necesario abordar el fenómeno del ciclismo urbano en sus aspectos más corporales y espaciales, así como los relativos a la *agencia* espacial del ciclista, cuya expresión verbal en las técnicas hasta entonces aplicadas en nuestro trabajo de campo –“la mayoría de los datos con que opera el sociólogo son lingüísticos” afirma, con Ibáñez, Martín Criado (1997, pg. 82)– es necesariamente limitada a la hora de describir en toda su dimensión este tipo de aspectos.

La etnografía fue incorporada en nuestro estudio también desde la constatación de que “los procesos sociales se observan tanto en situaciones cotidianas como situaciones especialmente preparadas para la investigación (las entrevistas, los grupos de discusión o las encuestas)” (Jociles, 1999b, pg. 11). Una de las aportaciones de la etnografía en nuestro análisis, por tanto, ha sido la observación de esas situaciones espontáneas, esto es, la posibilidad de percibir el fenómeno del ciclismo urbano fuera de las situaciones “inducidas” generadas por otras técnicas de investigación. Hemos aplicado este extremo, principalmente, a las situaciones de los ciclistas en el espacio urbano, pero no sólo a ellas, ampliando la aplicación del método etnográfico a los procesos asociativos y a otros igualmente relacionados con la evolución del *campo local ciclista*, tomando en cuenta el principio de que “el etnógrafo está presente en tantas situaciones como sea posible” (ibídem). Por todo ello, la mayor contribución del método etnográfico a nuestro estudio ha consistido en la incorporación de la observación participante (en la acepción restringida del término: vid. Jociles, 1999a, pg. 31) a las técnicas que ya estaban siendo utilizadas, e integrar todas ellas en un marco metodológico como el etnográfico, que permitía que dichas técnicas se retroalimentaran de forma no sólo compatible, sino multiplicadora de los resultados obtenidos, e incluso fusionarlas en “técnicas híbridas” (vid. infra). La incorporación de la observación participante a nuestro estudio también permitió registrar sistemáticamente, mediante la elaboración de notas de campo, los datos que ya se obtenían mediante la observación ordinaria. Asimismo, la concurrencia de varias técnicas ha supuesto la oportunidad de identificar y relativizar “los efectos originados por la idiosincrasia de una determinada técnica de producción de datos o de un determinado tipo de situación 'natural' ” (Jociles, 1999b, pg. 11).

Por tanto, además de su utilidad en la triangulación de técnicas de investigación, la etnografía –y en particular, dentro de ella, la observación participante– ha resultado de gran provecho, como avanzábamos, en lo referido al análisis del aspecto corporal, espacial y móvil del ciclismo urbano. Recordemos que la propuesta del ritmo-análisis de Lefebvre (2006) incorporaba los requisitos inherentes a los aspectos más vivenciales, corporales e inmediatos del análisis del espacio urbano. García y Casado (en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 49) encuentran en la

observación participante la posibilidad de recabar “las formas en las que las prácticas se apoyan e incluso reformulan los diferentes sentidos” frente a “prácticas de investigación basadas en la producción de discursos como la entrevista en profundidad, el grupo de discusión o la historia de vida” en las que, a pesar de su utilidad para el análisis de determinados aspectos del objeto de estudio, las prácticas “se escapaban, o sólo aparecían tangencialmente”. Como se desarrollará más adelante, Bourdieu (1996, pg. 182) señala las limitaciones del lenguaje a la hora de reflejar los fenómenos relativos a la percepción sensorial y la experiencia corporal, reflexión en la que Spinney (en Horton et al., 2007, pgs. 29-30) coincide y aplica específicamente al ciclismo urbano; si bien este último autor hace énfasis en dicha limitación para referirse a la dificultad de expresar él mismo los resultados de sus investigaciones, ello es igualmente aplicable a las limitaciones de la comunicación verbal en las que se basan algunas técnicas de investigación, como el grupo de discusión. Las entrevistas y las conversaciones con informantes reducen en parte dichas limitaciones, pero es la observación participante la que más útil nos ha resultado para el análisis de dichos aspectos. De hecho, desde el paradigma de las movilidades se ha acudido frecuentemente a la etnografía como método de investigación y, al mismo tiempo, se han realizado propuestas significativas para incorporar el análisis espacial y móvil a su desarrollo. Sheller y Urry se hacen eco de una “etnografía móvil” de carácter emergente la cual “conlleva participar en patrones de movimiento mientras se realiza una investigación etnográfica” (Sheller y Urry, 2008, pg. 217), como las innovaciones de Schein, Morris, Spitulnik, Laurier o Baerenholdt. Así, Baerenholdt propone una “participación paralela a la entrevista (...) en la cual el etnógrafo primero participa en patrones de movimiento y luego entrevista a la gente, individualmente o en grupos focales, para conocer cómo sus diversas movilidades constituyen los patrones de su vida cotidiana”. Laurier plantea una “inmersión copresencial” a través de la que “el investigador puede estar co-presente en formas de movimiento y luego emplear una gama de observación, entrevistas y técnicas de grabación”. Morris recomienda que tal “etnografía movilizadora debería incluir caminar con la gente como una forma de vínculo profundo en su visión del mundo” (ibíd. pgs. 217-218), extremo aplicable también a la movilidad ciclista. Kidder, uno de los estudiosos del ciclismo urbano que más se precia en utilizar el método etnográfico, demanda una mayor atención de los etnógrafos al “espacio físico”, y aun haciéndose eco de algunos estudios que lo incorporan, afirma: “Los etnógrafos urbanos estudian en las ciudades, pero tienden a ignorar las estructuras materiales a través de las cuales operan sus informantes” (Kidder, 2009, pg. 308). Este autor asume un enfoque emic al incluir la propia experiencia ciclista del investigador (cf. García y Casado, en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 54), que puede incluir un análisis desde la movilidad personal reflexiva asimilable a la observación participante: “no le he pedido sólo a los bicimensajeros que describan

cómo es ser bicimensajero, yo mismo lo he experimentado” (Kidder, 2009, pg. 313). A este respecto, Jociles aborda la necesidad de estructurar la duplicidad de funciones inherente a ser participante y observador, con capacidad tanto de aproximación como de distanciamiento, esto es, de combinación de la experiencia interna y externa ante el objeto de estudio (vid. Jociles, 1999b, pg. 19), así como incorporar “el extrañamiento del objeto de estudio” y “la mirada distante” para “convertir en extraño lo que es familiar” (Jociles, 1999a, pg. 11). La autora desarrolla ampliamente el concepto de “distancia antropológica” como requisito de la observación participante, para concluir que, si bien es necesario “estar atentos a los efectos que se derivan, a la hora de construir el objeto de estudio, de la posición social de observador”, ésta “varía poco por el hecho de que el observador esté previamente 'dentro' o 'fuera' del grupo o de la situación investigada.” (Jociles, 1999a, pg. 57), resultando conveniente, en cualquiera de los dos casos, la adopción de una “distancia analítica” entendida como “operación epistemológica” que ha de incorporar “la vigilancia que debe ejercer sobre las categorías que vierte en la producción/análisis de su objeto de estudio, así como sobre las cegueras que le dificultan captar lo obvio, lo evidente” (ibíd., pgs. 23-24).

Hemos incorporado en la presente investigación algunas de estas recomendaciones, realizando acompañamientos a usuarios de bicicleta en sus trayectos, en ocasiones combinándolo con entrevistas realizadas con posterioridad al mismo o, en ocasiones, llevando a cabo una suerte de *entrevistas móviles*, donde el ciclista urbano respondía durante el propio trayecto a las preguntas que se le realizaban sobre diversos aspectos del mismo (estado de ánimo y sensaciones, decisiones y resoluciones ante el espacio urbano, relación con otros agentes móviles y movilidades, acatamiento de normas de circulación, etc.). Asimismo, más allá de los aspectos más espaciales y sensoriales de la movilidad, también hemos utilizado el método etnográfico durante la participación de este doctorando en las asociaciones ciclistas y redes de investigación especializados en dicho ámbito, las cuales han tenido un papel relevante en el proceso de promoción del ciclismo urbano en la ciudad, permitiendo mantener distintas formas de comunicación con diversos agentes del “campo social del ciclismo urbano” desde una posición de “miembro” del mismo, si bien con carácter temporal y una vez ya iniciado el proceso de la presente investigación, lo cual ha redundado en favor de la aplicación de la necesaria distancia etnográfica. En la aplicación del método etnográfico a las dos esferas –los aspectos espaciales de la movilidad ciclista y la evolución del campo ciclista– se combinaron tanto entrevistas etnográficas “formales” como “discusiones informales” (o “conversaciones etnográficas”) con los informantes: según Kidder, este segundo recurso no sólo proporciona “información de primera mano” sino que evita la percepción de injerencia que a veces

los agentes tienen ante el investigador y la distorsión que por parte de los agentes pueda tener lugar ante la formalidad de otras técnicas, obteniéndose resultados equiparables a ellas (Kidder, 2009, pg. 313). También, como se observará, hemos utilizado el recurso de “ficción etnográfica” para ilustrar la relación del ciclista urbano con las normas de tráfico (aspecto que desarrollaremos principalmente en el epígrafe “Desarrollo y discusión”), de forma similar a como ha sido aplicado por Spinney (en Horton et al., 2007, pgs. 30 y ss.) en su análisis de la movilidad ciclista en Londres. En la aplicación del método etnográfico hemos realizado notas de campo como herramienta de sistematización, las cuales que fueron contrastadas con los resultados de los grupos de discusión y que fueron de gran utilidad en el análisis de los mismos.

4.5. El análisis de fuentes documentales.

En ocasiones, y siempre en relación a aspectos específicos abordados en nuestro estudio, hemos acudido a fuentes documentales de diverso tipo (estadísticas, informes, artículos de prensa, fotografías, boletines asociativos, folletos, audiovisuales –películas, documentales–, canciones, páginas *web*, foros de internet, guías turísticas, publicidad, etc.). La inclusión del análisis de fuentes documentales en nuestro estudio obedece bien a una función informativa y demostrativa –para contrastar un dato o para probar una aseveración–, bien a una función analítica y explicativa, en tanto que las fuentes documentales *ilustran* o ejemplifican un argumento o incluso contribuyen a su formulación. Algunas de ellas, asimismo, se abordan como expresiones de los discursos sociales que se analizan.

Así, la mayoría de las fuentes documentales de carácter periodístico (artículos de prensa, principalmente) incluidas en nuestro estudio se han considerado en calidad de ejemplos (probatorios) del impacto mediático del caso analizado pero, al mismo tiempo, se toman como elementos pertinentes en la configuración de nociones y discursos sociales (a favor y en contra) del ciclismo urbano o de la proyección de Sevilla como referente en el campo de la movilidad sostenible y de los nuevos modelos de ciudad. Los artículos de prensa, por tanto, son evidencia de la repercusión mediática y, al mismo tiempo, indicadores de un discurso social amplio, en el que se enmarcan y al que fortalecen, en tanto que los medios de comunicación “son, dentro de este dispositivo discursivo general, el vehículo privilegiado del proceso de visibilización” (Imbert, en García Ferrando et al. (comps.), 2003, pg. 606). Asimismo, los medios de comunicación producen la realidad, consolidan la realidad de un hecho en la forma en la que lo representan: “La publicación

de una noticia (el hecho de publicarla) da cartas de realidad al hecho referido” (ibíd., pg. 614). Por ello, “esta clase de análisis considera los procesos comunicativos como dispositivos formales de tipo simbólico a través de los cuales se construyen las grandes representaciones sociales” (ibíd. pg. 605).

De forma similar, Serrano (en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pgs. 250-251) señala que el investigador puede servirse de “una película, un spot publicitario, un cartel” y considerarlos textos susceptibles de análisis (ibíd. pg. 251) en tanto que “[l]as imágenes pueden ser abordadas como textos, o como componentes de textos, que en sus relaciones con otros textos conforman discursos”. La autora constata el desarrollo de “una amplia gama de la investigación y reflexión metodológica que trata con las imágenes y lo visual” (ibíd. pg. 247) en el ámbito de la creciente importancia de la “cultura visual” en nuestras sociedades:

Asistimos al creciente uso de las tecnologías de lo visual como apoyaturas e instrumentos orientados a complementar, amplificar y multiplicar la capacidad de «registro» de nuestros sentidos a la hora de aprehender y transmitir determinados aspectos de la realidad social. Este tipo de uso generalmente se orienta a complementar los tradicionales instrumentos de observación y producción de material orientado al análisis. (Serrano, en Gordo y Serrano (coords.), 2008, pg. 248).

No deberían existir reservas ante el hecho de que algunas de estas fuentes audiovisuales sean de ficción –como es el caso de la presente investigación, donde se ha acudido a una película comercial, a un *spot* promocional en dibujos animados o a la canción de una comedia musical– siempre que la naturaleza representacional no sea obviada en el análisis: “al analizar las imágenes debemos ser plenamente conscientes de que son representaciones más o menos deformes de realidades diversas (algunas bajo el formato de la ficción, otras que se pretenden figurativas) realizadas desde posiciones e intencionalidades diferentes” (ibíd. pg. 254). Las imágenes constituirían “verdades metafóricas”, en torno a las que el investigador y el destinatario de la investigación establecerían, en palabras de Eco, un “pacto ficcional”. Partiendo de ello, la verosimilitud de las imágenes –que no persiguen necesariamente la veracidad– no ha de residir en que registren fenómenos o situaciones reales o que no lo hagan, sino en aspectos tales como la interpretación que de ellos realice el autor de las imágenes “que, a veces, pretenden relatar una versión de una realidad propia, a veces una simple figuración, relato o ficción, con intenciones comunicativas y/o expresivas” o la satisfacción de “los deseos y fantasías del espectador” (ibídem).

Constituyen por tanto discursos sociales, o, mejor dicho, expresiones de los mismos.

La selección de fuentes documentales, en nuestra investigación, ha obedecido a criterios de pertinencia. Tal como apunta Serrano, en aproximaciones de carácter semiológico, “se eligen las imágenes sobre la base del interés conceptual para sus estudios, y en ningún caso se muestra una búsqueda de representatividad estadística. Las imágenes son interpretadas en relación con su proximidad a la teoría” (ibíd. pg. 261).

El análisis de las fuentes documentales se ha aplicado a las distintas líneas generales de análisis (esto es, tanto en el análisis histórico del proceso de transición a un nuevo modelo de movilidad como al estudio de consolidación social del mismo), así como en el proceso de triangulación de los resultados obtenidos mediante otras técnicas. No obstante, la mayoría de las fuentes explícitamente citadas en el presente texto se emplazarán en el epígrafe “Desarrollo y discusión”, en tanto que gran parte de ellas se emplean para apuntalar determinadas reflexiones y argumentos expuestos en el mismo.

RESULTADOS

5. Resultados.

La implantación, junto a otras medidas complementarias, de una ambiciosa red de carriles-bici en Sevilla generó una serie de transformaciones que afectaron no sólo a los ciclistas urbanos de la ciudad, sino a ésta en su conjunto. Dicho proceso ha merecido la atención de técnicos e investigadores y se ha convertido ya en una referencia internacional en el ámbito del estudio del ciclismo urbano. El análisis que realizamos de este proceso, por tanto, constituye un estudio de caso que trasciende al fenómeno específico sevillano, en tanto que aborda una experiencia singular cuya evolución ha sido en buena medida la verificación de una hipótesis de la que podrían desprenderse conclusiones que, con carácter general, son trasladables y aplicables a otras ciudades, adaptándolas a las peculiaridades de cada caso. Pensamos, en suma, que el proceso de ejecución y puesta en funcionamiento del carril-bici de Sevilla ha resultado ser, en cierto sentido, un laboratorio social.

La implementación de infraestructuras para la promoción del uso de la bicicleta como transporte, como nueva oferta disponible para el conjunto de la población sevillana, es fruto del proceso que ha experimentado el “campo social” del ciclismo urbano de la capital andaluza y supone el inicio de una transición en el régimen de movilidad de la ciudad. Los discursos sociales sobre el ciclismo urbano expresan las distintas facetas en las que dicha transformación ha incidido en el conjunto de la sociedad sevillana y en la de otras ciudades andaluzas en las que ha tenido repercusión, abarcando aspectos muy diversos: desde los hábitos de transporte de los distintos sectores sociales a la reflexión colectiva sobre cómo ha de ser la ciudad –una reflexión que en no pocas ocasiones se ha desarrollado de forma más intensa a raíz de la implantación de las dotaciones ciclistas y de otras medidas urbanísticas y que en determinadas posiciones sociales ha propiciado una notable reformulación de la misma. La propia valoración de las infraestructuras por parte de las diferentes posiciones sociales analizadas nos permitirán detectar las estructuras disposicionales sociales inherentes a los diversos *habitus* de clase (y de otras variables sociales) que se relacionan con el fenómeno de la expansión del ciclismo urbano, así como la posible adopción desde dichas posiciones de la oferta ciclista realizada desde la administración pública municipal.

Para la exposición de nuestros resultados nos detendremos en primer lugar en el análisis y caracterización del proceso experimentado por el campo local del ciclismo urbano, y, posteriormente, en el análisis de discurso de diversas posiciones sociales sobre la bicicleta como alternativa de transporte.

5.1. La evolución del campo del ciclismo urbano en Sevilla.

En primer lugar, es preciso recordar que debido al compromiso de confidencialidad adquirido ante las personas entrevistadas y ante los informantes, las fuentes de los resultados que nos disponemos a plasmar a continuación se aluden de tal forma que no sean identificables. Por los mismos motivos, algunos aspectos propios del proceso se describen a propósito de forma poco definida con el objeto de evitar la especificación de personas y de hechos cuya concreción conculcaría la garantía de anonimato que se acordó durante el trabajo de campo.

El proceso de implementación de las infraestructuras ciclistas en Sevilla fue propiciado por la confluencia en la esfera asociativa de una serie de personas provenientes de los ámbitos académico, empresarial, técnico y político, cuyas posiciones, intereses y responsabilidades, a su vez, se vieron afectadas por el propio proceso. El análisis de dicho grupo y de su relación con otras entidades es fundamental para entender la evolución de los acontecimientos que finalmente se concretaron en las infraestructuras y dotaciones existentes en la capital andaluza, así como en el éxito de las mismas y en el consiguiente auge del ciclismo urbano en la ciudad. Si bien hemos optado por centrarnos de forma prioritaria en el espacio de tiempo comprendido entre el arranque del proyecto y los años inmediatamente posteriores a su implementación –finales de la década pasada e inicios de la actual– por constituir la fase en la que más apreciables fueron los efectos transformadores de la iniciativa, es inevitable al mismo tiempo incorporar al análisis de esta fase, de forma complementaria, tanto sus antecedentes previos desde el nacimiento del movimiento social en favor del ciclismo urbano en Sevilla como, allá donde nos resulte significativo, algunos aspectos concretos de su evolución más reciente.

Algunas de las personas y entidades intervinientes en el proceso se involucran en el mismo desde el principio hasta la actualidad, mientras que otras participan de forma más coyuntural o sólo durante ciertas fases; de la misma forma, puede observarse que algunas inciden en la totalidad de los aspectos y elementos del proceso, de forma integral al mismo, frente a otras que sólo intervienen en ciertos aspectos específicos. Asimismo, el grado de influencia y de capacidad de decisión de las diferentes entidades y personas difieren, y en determinados momentos del proceso, la preponderancia de algunas entidades y personas ante el resto del conjunto podrá crecer o decrecer.

Para analizar la incidencia que el campo del ciclismo urbano ejerció en Sevilla en la evolución de los acontecimientos aquí desarrollados, ha de subrayarse la función de liderazgo desempeñada en su seno por parte de la asociación A Contramano y que desde finales de los años ochenta del pasado siglo, muy anteriormente a la implementación de la red de carriles-bici, constituyó el eje vertebrador del campo del ciclismo urbano. Por entonces su influencia institucional, social y política era limitada, aunque, anticipándose al posterior alcance de los acontecimientos, combinó la defensa activista de los derechos de los ciclistas a pie de calle⁶ con una labor asimilable a la de consultoría ante los sucesivos gobiernos municipales con los que inició procesos de interlocución, a los que contribuyó con información especializada y asesoramiento técnico, estableciendo relaciones de interdependencia con las instituciones públicas. Esta doble práctica política supuso uno de los grandes potenciales de la asociación (*“el respeto de las instituciones te lo ganas de las dos maneras”*, asegura un entrevistado) como se concretaría en el proceso que tuvo lugar posteriormente.

Durante los años previos a la implementación del carril-bici, el campo del ciclismo urbano en Sevilla se circunscribía, junto a la asociación A Contramano –con interlocución con algunas fuerzas políticas pero con una influencia mucho menor que la que tuvo después–, a los comercios de venta de bicicletas y accesorios ciclistas por entonces existentes (que en ese momento se dirigían prioritariamente a una clientela vinculada con el ciclismo deportivo), y apoyos puntuales en otros ámbitos asociativos.

Es importante precisar que el campo del ciclismo recreativo-deportivo siempre fue un campo diferenciado y con prioridades diferentes al campo del ciclismo urbano. En las movilizaciones o iniciativas en pro del ciclismo urbano, se acudía a menudo a alianzas con el campo del ciclismo deportivo (formado por instituciones, federaciones, asociaciones, clubs, instituciones públicas, empresas deportivas, expertos, profesionales...). Con sólo algunas de estas entidades –o con algunos de sus miembros– se tejió una coordinación estratégica en torno a precisos intereses comunes: los vínculos entre ambos campos se articulaban generalmente mediante convocatorias para la defensa de los derechos de los ciclistas que, según los casos, resultaban más prioritarias para una u otra tipología de ciclismo. Para esta confluencia fue importante, junto a la

⁶ La actividad reivindicativa de A Contramano tuvo desde finales de los años ochenta un considerable impacto en Sevilla y desempeñó una importante función de difusión y sensibilización de las necesidades de los ciclistas urbanos. Esta faceta activista del campo local, como veremos, es imprescindible para entender el proceso que desembocó en la implementación de las infraestructuras pro-bicicleta. Sin embargo, hemos optado por analizar dicha vertiente en otros capítulos de la presente investigación y centramos por el momento en los aspectos relacionados con su interlocución institucional y su interacción con otros campos de la ciudad.

interlocución existente entre las asociaciones propiamente dichas, la función de “bisagra” de determinadas tiendas de bicicletas y, en algún caso particular, las afinidades entre las disposiciones de connotación “contracultural” que compartían algunos activistas del ciclismo urbano con los aficionados a ciertas prácticas deportivas de ciclismo “alternativo” (*bicicross*, *trial*, ciclismo de montaña...) o de ciclismo recreativo-deportivo urbano de carácter transgresor o contracultural (BMX). En cualquier caso, en tanto que ambas actividades tenían rasgos y prioridades diferentes, no podemos considerar que existiese de forma permanente un único campo que los englobase, sino más bien dos campos claramente diferenciables que en ocasiones confluían en torno a intereses comunes; de hecho, pudiera percibirse que en la evolución de uno y otro campo a lo largo del tiempo, los vínculos entre ambos, aunque perdurarían hasta la actualidad, serían cambiantes en forma e intensidad. En la actualidad se vinculan especialmente en torno a las reivindicaciones de conexión de carriles-bici con la corona metropolitana.

A pesar de la relativa debilidad que pudo caracterizar al campo del ciclismo urbano previamente a la existencia del carril-bici, es necesario puntualizar que en Sevilla, en comparación con los campos de carácter local de otras ciudades españolas, el grupo de agentes en favor de esta modalidad de transporte mostraba rasgos de mayor solidez –la influencia de algunos de sus miembros, vinculados a la política o a la academia, dotaba al campo de mayor respetabilidad a pesar de su reducido tamaño–, y que, de hecho, en esta época se alcanzaron notables hitos en la consecución de la relevancia social del ciclismo urbano, de algunos de los cuales damos cuenta en la presente investigación. Dicha influencia a menudo tenía como consecuencia un cierto liderazgo en las redes de ámbito andaluz y español de las que la asociación sevillana formaba parte.

En lo referente a la coordinación con asociaciones a favor del ciclismo urbano de otros ámbitos territoriales, A Contramano fue fortaleciendo sus vínculos con asociaciones similares de otras ciudades a través de la coordinadora Andalucía por la Bici (a nivel andaluz), la coordinadora ConBici (a nivel estatal)⁷, la Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores da Bicicleta (a nivel ibérico) y la European Cyclists' Federation (a nivel europeo). El intercambio de información, experiencias e ideas en estas plataformas interterritoriales –verdadero campo general del ciclismo urbano en el concepto más habitual del término, con más sólidos vínculos con los ámbitos gubernamentales, empresariales, mediáticos o científicos cuanto mayor era su alcance geográfico–,

⁷ En la primera toma de contacto y la posterior conformación de una coordinación estatal de activistas a favor del ciclismo urbano fue clave la facilitación prestada por el partido Los Verdes; a su vez, tanto las organizaciones como la plataforma estatal resultante de la coordinación entablada entre las mismas mantuvieron su autonomía respecto a este y otros partidos políticos.

y la proyección exterior que en ocasiones se tuvo en ellas, contribuyó a la acumulación de un mayor capital simbólico de la asociación sevillana ante otros agentes de la ciudad. Este intercambio de información fue un recurso muy fructífero que se plasmaría más adelante en algunas de las decisiones que se implementarían en Sevilla –la elección de carriles-bici de dos sentidos fue inspirada en la infraestructura ya existente en ciudades como Donostia-San Sebastián, y el modelo que sirvió de base para la normativa municipal ciclista fue el de la normativa de Barcelona, entre otros muchos ejemplos– y a su vez supondría posteriormente la consideración de la infraestructura ciclista sevillana como una “buena práctica” en el resto del campo interterritorial y que mereció la atención de técnicos y políticos municipales de diversas ciudades el mundo.

Para la coordinación entre las entidades conformantes de las redes asociativas interterritoriales de ciclismo urbano, en especial las de mayor ámbito geográfico, fue imprescindible, junto a la celebración de encuentros presenciales periódicos, la coordinación postal, telefónica y telemática, resultando cada vez más ágil, fluida y continuada la interlocución entre ellas a medida que aparecían nuevas tecnologías de comunicación. Si bien en el ámbito andaluz, español e ibérico se estableció un calendario de encuentros presenciales relativamente fluido –más intenso y abierto, por motivos obvios, cuanto más reducido era el ámbito territorial de coordinación– en el ámbito europeo los encuentros presenciales efectivos fueron más ocasionales y formales –y accesibles, por motivos prácticos, a un menor número de miembros.

En el ámbito del ciclismo urbano español, A Contramano se enmarcó desde sus inicios en una de las dos corrientes existentes entre el asociacionismo pro-bicicleta: aquella que defendía la utilidad de los carriles-bici y abogaba por su construcción como medida favorable a los intereses de los ciclistas urbanos y al fomento de su práctica; este sector es mayoritario y preponderante en el contexto de las asociaciones españolas en pro del ciclismo urbano. La otra corriente, más minoritaria, pero con especial implantación en las asociaciones pro-bicicleta de algunas ciudades (por ejemplo, en Granada o en Madrid), se muestra partidaria de promover la movilidad ciclista en la calzada (compartiéndola con el resto del tráfico rodado), perciben el carril-bici segregado como un espacio *guetificado* que relega al ciclista a un segundo término en la circulación de vehículos y por tanto rechazan la construcción de este tipo de infraestructuras⁸. El proceso llevado a cabo en

⁸ La oposición a los carriles-bici desde posiciones de defensa del ciclismo urbano existía ya en los albores de la irrupción del tráfico motorizado: dicha oposición se enmarcaba en la interpretación de que la segregación de la movilidad ciclista suponía una relegación de la misma ante la preponderancia del coche (vid. Horton en Horton et al, 2007, pg. 143). El rechazo al carril-bici ha sido tradicionalmente la posición mayoritaria en el activismo pro-bicicleta en el Reino Unido y en algunos otros países anglosajones. En España también existe esta corriente (vid. Martín y Gálvez, en Hernández (coord.), 2016, pgs. 37-39; Quintero y Moreno, en Hernández (coord.), 2016, pgs.

Sevilla y su posterior éxito (junto a las iniciativas que se han implementado en otras ciudades españolas, en las que también se optó por la fórmula del carril-bici segregado) ha afianzado aún más dentro del campo estatal del ciclismo urbano la posición de preponderancia de la corriente asociativa que propugna la construcción de carriles-bici, así como la relevancia de A Contramano en el mismo (y también un cierto recrudescimiento entre las dos corrientes, las cuales, con intereses opuestos, se disputan espacios de poder en el campo ciclista estatal). Al mismo tiempo ha podido contribuir en la mejor valoración de los carriles-bici y de su utilidad en amplios discursos sociales⁹.

En el ámbito local, mucho antes de la implementación de la actual red de carriles-bici sevillana, la asociación A Contramano ya había realizado propuestas al Ayuntamiento de Sevilla en

164-165), pero es minoritaria y a diferencia de las asociaciones a favor de los carriles-bici, su incidencia en la definición de las políticas públicas sobre el ciclismo urbano en los municipios españoles ha sido mínima (cuando no inexistente), al menos hasta 2016. Este tipo de activismo en favor del ciclismo urbano pero en contra de los carriles-bici se encuentra en ocasiones vinculado a colectivos ciclistas “identitarios” y experimentados, o que incluso participan de valores contraculturales. Si bien las dos corrientes existentes en el asociacionismo pro-bicicleta coinciden en sus objetivos (promoción de la movilidad ciclista y reducción de la automovilidad), las posturas contrarias al carril-bici abogan por una apropiación de la calzada como forma “directa” de disputar el espacio urbano al automóvil, estrategia que no suele resultar efectiva como se observa en las ciudades sin vías ciclistas segregadas, como en el caso de Estados Unidos (vid. Pucher y Buehler, 2008) o Gran Bretaña en el contexto internacional, o Madrid en el español. De la misma forma, en ese objetivo común parece ser más eficaz la estrategia de promoción de infraestructuras como el carril-bici, en tanto que aumenta significativamente el número de ciclistas y, con ello, promueve a medio plazo la pacificación del tráfico a motor y la reducción del uso del automóvil, como se constata en países como Países Bajos y Dinamarca e, incipientemente, en diversas ciudades alemanas, francesas y españolas, como la propia Sevilla.

⁹ De hecho, si no hemos incluido en la presente investigación el análisis del modelo propugnado por las asociaciones que rechazan el carril-bici es sólo por su irrelevancia en los discursos sociales recabados. Como se observará, de acuerdo con los resultados de nuestro análisis de discursos sociales, en Sevilla se valora el formato de carril-bici existente y en el resto de ciudades se solicita su construcción, incluidos los grupos celebrados en Granada, donde a pesar de la influencia de este tipo de asociaciones, se demandan más y mejores vías ciclistas (es más: el grupo de mujeres granadinas de clase media y media-baja es uno de los grupos de la muestra donde de forma más perentoria se expresa esta necesidad). En ninguno de los discursos sociales afines al ciclismo urbano se alude a la conducción de bicicletas en la calzada como modelo deseable, y dicha opción ni siquiera está representada; en cambio, en el grupo de clase media patrimonial de Sevilla se aboga que los ciclistas “vuelvan” a la calzada en el contexto de una abierta hostilidad contra el ciclismo urbano, proponiendo dismantelar los carriles-bici como forma de limitar lo que perciben como prerrogativas excesivas de los ciclistas. En el grupo de clase media funcional de Granada sí se alude a las campañas que promueven el tránsito de bicicleta en la calzada, si bien en forma de crítica, interpretando dicha práctica como una forma premeditada de “molestar” y fortaleciendo así los argumentos en contra del ciclismo urbano y a favor de la automovilidad expresados en la discusión. Por otra parte, en las 15 entrevistas realizadas a usuarios sevillanos de bicicleta se expresa su buena valoración del carril-bici (las matizaciones que se indican sobre su uso o su diseño no constituyen en ningún caso un rechazo: un entrevistado de perfil ecologista expresa que suele preferir circular por la calzada, pero aplaude el carril segregado por considerarlo útil para la mayoría de usuarios; otro entrevistado, ciclista deportivo, critica el firme del carril-bici por ser deslizante y rechaza usarlo por impedirle alcanzar una mayor velocidad, pero lo ve adecuado para los ciclistas urbanos; en algún otro caso, otro entrevistado propone construir el carril-bici a nivel de la calzada –y no a nivel de la acera, como la mayoría de los tramos de la red ciclista sevillana–, pero manteniendo la segregación con el tráfico motorizado y el sistema de red viaria ciclista; en el resto de los casos, los entrevistados utilizan el carril-bici y se muestran satisfechos al hacerlo, e incluso en algún testimonio se afirma que se adopta la movilidad ciclista sólo desde que existe el carril-bici). Pareciera, por tanto, que los modelos de promoción de la práctica del ciclismo urbano en la calzada serían más fácilmente apoyados desde las disposiciones de algunos ciclistas experimentados o identitarios, pero no incentivan la práctica ciclista de la mayoría de la población, cuya demanda de carriles-bici es clara y constatable; de hecho, el éxito de las infraestructuras en Sevilla reside en buena parte en ofrecer las condiciones de seguridad y funcionalidad que se demandan desde las disposiciones de amplios sectores sociales, como tendremos oportunidad de ver más adelante.

diversas ocasiones: propusieron una red de carriles-bici por primera vez en 1990, al calor de una exitosa movilización activista (vid. infra); algunos aspectos de esta propuesta se incorporan al “Plan Especial de la Bicicleta” municipal de 1993, si bien muy parcialmente y sin incidir apenas en el modelo de ciudad. Desde entonces realizaron periódicamente sucesivas propuestas en materia de ciclismo urbano y movilidad sostenible ante las instituciones, las cuales en ocasiones se tradujeron en actuaciones municipales, aunque éstas, nuevamente, se caracterizaron por su alcance limitado y por no lograr la influencia social que supuso posteriormente la red de carriles-bici. Como vimos anteriormente, ésta no despegó hasta 2004 mediante un completo plan de promoción del ciclismo por parte del ayuntamiento de la ciudad en el que la propia asociación A Contramano y muchos de sus miembros participaron de diversas formas.

Al calor del proceso de planificación y construcción del carril-bici, el campo ciclista creció, tuvo mayor influencia y se volvió más heterogéneo. Con la puesta en marcha de los presupuestos participativos de 2004 promovido por el propio Ayuntamiento y su reedición en 2005, en los que la propuesta más votada fue la implantación de un sistema de carriles-bici en la ciudad, junto a la aprobación y ejecución por el gobierno consistorial de las *Bases y Estrategias para la Integración de la Bicicleta en la Movilidad Urbana de Sevilla* en 2004, y, sobre todo, con la llegada de un nuevo gobierno consistorial tras el pacto entre el Partido Socialista Obrero Español e Izquierda Unida en 2007 y la aprobación del *Plan Director para el fomento de la bicicleta en Sevilla* ese mismo año, el campo incorporó a ediles, técnicos municipales y miembros de partidos políticos y, dos años más tarde, se vertebraría a nivel estatal con otras instituciones municipales en la Red de Ciudades por la Bicicleta, fundada precisamente en Sevilla. Por otra parte, las resoluciones logradas a través de los presupuestos participativos y la creación de la Comisión Cívica de la Bicicleta tuvieron suficiente repercusión como para allanar la consolidación de vínculos con diversos activistas –no sólo ciclistas: también asociaciones ecologistas, de peatones y de patinadores– y expertos provenientes de la sociedad civil, consultorías medioambientales, páginas *web* temáticas, investigadores y otras personas y entidades. Estas incorporaciones, en lo tocante a algunas decisiones, se tradujeron en medidas concretas: por ejemplo, la inclusión de las movi­lidades de discapacitados y patinadores en la normativa reguladora del uso del carril-bici se originó en este ámbito participativo. La conformación de la Oficina de la Bicicleta (vid. epígrafe 1.3), con la que colaboraron profesionalmente algunos miembros de A Contramano, y de la ya aludida Comisión Cívica de la Bicicleta, en la que participaron A Contramano y otras entidades asociativas, supuso un proceso de institucionalización en las funciones que éstas venían desempeñando en el campo: en dicho proceso se culmina la pérdida de cierto papel “gestor” que anteriormente habían mantenido, adoptando

ahora una función formalmente legitimada pero circunscrita a la interlocución.

Desde este momento, la centralidad del campo podría parecer recaer, a primera vista, en el gobierno municipal, y de hecho la preponderancia de la esfera institucional supuso una recomposición evidente del campo y de los liderazgos que en él concurren, así como la consideración de un nuevo conjunto de intereses (réditos electorales, equilibrio presupuestario, sensibilidad ante la opinión pública, etc.) que hasta entonces no habrían sido considerados de importancia. Sin embargo, no ha de obviarse que muchas de las colaboraciones especializadas necesarias para el desarrollo de dicho plan fueron encargadas a miembros del ámbito asociativo, quienes de forma tanto profesional como voluntaria intervinieron decisivamente en la planificación, diseño, toma de decisiones y ejecución de las diversas actuaciones planteadas. Más importante aún, algunos miembros de A Contramano pertenecían a su vez a uno de los partidos políticos que conformaban el gobierno municipal de coalición y detentaron responsabilidades políticas, técnicas y político-técnicas en el equipo municipal que lo gestionó. Los miembros de A Contramano también formaban parte de otras entidades intervinientes en el proceso o mantenían estrechos vínculos con ellas, como consultorías, pequeños negocios, clubs deportivos o la propia universidad. Algunas de estas entidades –académicas, empresariales, etc.– crecieron y se fortalecieron durante el proceso y cobraron una progresiva importancia e influencia. Dada esta ubicuidad de los miembros de A Contramano, incluyendo posiciones de decisión política, su labor resultó ser clave a la hora de integrar la incorporación de los diversos intereses políticos, técnicos, institucionales, económicos, académicos y asociativos que emanaban desde las distintas posiciones participantes¹⁰. Podemos describir por tanto las relaciones entre las distintas posiciones del campo durante el proceso –y en especial la relación entre las posiciones políticas y las asociativas– como fluidas y armónicas (de hecho, los únicos conflictos de relieve dentro del campo ciclista, una vez institucionalizado, tuvieron lugar en el seno de la institución, entre algunas posiciones políticas y algunas posiciones técnicas).

En tanto que algunas posiciones políticas y técnico-políticas fueron también ocupadas en algunos casos por personas con experiencia en A Contramano y en el activismo pro-bicicleta, y por tanto estaban vinculadas al campo desde etapas anteriores a la fase de institucionalización, en ellas

¹⁰ Más recientemente, la implementación posterior del Plan Andaluz de la Bicicleta por parte de la Junta de Andalucía, aprobado a finales de 2012, supuso la oportunidad de sentar las bases para la vertebración un campo similar en toda la comunidad autónoma –tal vez no culminada–, acudiendo a mecanismos similares a los ya experimentados en Sevilla, como la creación de una Mesa Andaluza de la Bicicleta andaluza (a semejanza de la Comisión Cívica hispalense) con la participación de asociaciones, comerciantes, técnicos municipales, expertos, planificadores y académicos de ámbito andaluz.

se combinaba dicha experiencia asociativa con una trayectoria partidista; por tanto, al tomar posesión de cargos electos o de puestos de decisión formal, dichas personas dotaron al proceso de determinados saberes propios del ámbito político, administrativo e institucional que se tradujeron en ciertas acciones necesarias para la evolución del proyecto que resultaron en ocasiones ser de crítica importancia: por ejemplo, el logro inmediato de financiación (unos 18 millones de euros para la “Red básica” o primera fase de implementación) para la construcción de la red de carriles-bici a través de la “*decisión estratégica*” que supuso su inclusión en el Plan General de Ordenación Urbana como “sistema general” (esto es, de importancia estructural en la ciudad) aprovechando la oportunidad que supuso la revisión de dicho Plan¹¹; o el firme mantenimiento, durante las negociaciones con el resto de los ámbitos institucionales, de las líneas de actuación previstas. Pero posiblemente la aportación fundamental desde estas posiciones del campo fue la propia voluntad política: frente a actitudes más prudentes que en ocasiones se detentaron desde los perfiles netamente asociativos (como la propuesta de limitar inicialmente el alcance territorial del carril-bici para no generar alarma en los ámbitos más contrarios al proyecto), las posiciones técnico-políticas resultaron fundamentales para apostar por su aplicación íntegra. Así, uno de los elementos novedosos del caso de Sevilla y que constituyó uno de los motivos por lo que se convirtió en referente internacional, como fue la ambiciosa implementación de todas las infraestructuras ciclistas en un corto plazo de tiempo, pudo llevarse a cabo precisamente por la determinación demostrada desde las posiciones ocupadas por personas que conjugaron su disposición activista con una capacidad decisoria de carácter político e institucional.

Asimismo, para la ejecución de la propia infraestructura se contó con la contribución de empresas constructoras, peritos y otros organismos del ámbito de la planificación urbana, tráfico y obras públicas; en este aspecto, y ante la ausencia de precedentes locales, fue necesario innovar de forma conjunta desde la esfera institucional, empresarial y técnica en lo referente a la tecnología empleada y la producción de los insumos adecuados. La introducción de ciertos servicios específicos, tales como Sevici, el Sistema Integral del Fomento de la Bicicleta (SIBUS) de la universidad hispalense o el sistema de intermodalidad Bus+Bici, propiciaron la intervención de entidades como la empresa de publicidad JCDecaux, la Universidad de Sevilla o el Consorcio de Transporte Metropolitano, las cuales, si bien abarcaban ámbitos de actividad que difícilmente pueden circunscribirse al ciclismo urbano, desarrollaron por su implicación en el proceso intereses específicos en relación al mismo.

¹¹ Ello supuso que la construcción del carril-bici, dado su carácter estructural, no podía ser soslayada ni aplazada; a efectos presupuestarios y financieros, ello también supuso que se respondiera ante el área de Urbanismo en lugar del área de Movilidad (Tráfico), opuesta inicialmente al desarrollo de la movilidad ciclista.

Es preciso siempre recordar que la mayor parte de quienes detentaron –individualmente o como miembros de las entidades intervinientes– posiciones de influencia, responsabilidad y liderazgo en el proceso aquí analizado, eran personas que usaban la bicicleta en sus desplazamientos por la ciudad, tenían acceso a información especializada dada su vinculación al campo ciclista interterritorial y, además, eran activistas del movimiento asociativo en pro del ciclismo urbano; tres características sin las que difícilmente hubiera sido posible que los acontecimientos evolucionaran tal como tuvieron lugar.

Las disposiciones relativas al carácter ciclista, especialista y activista de este grupo humano influyeron en muchas de las decisiones que se tomaron y ejecutaron, las cuales, finalmente se probaron como acertadas al obtener una respuesta positiva de amplios sectores de la población de la ciudad. En un estudio emprendido por el Ayuntamiento en la fase inicial del proyecto, se detectó que en Sevilla había unas 200.000 bicicletas (de las cuales sólo se utilizaban unas 6.000) y que muchos de sus propietarios se plantearían utilizarla como vehículo en las condiciones de seguridad que ofrecería un carril-bici segregado. En una entrevista a un mecánico de bicicletas, éste describe cómo en los meses siguientes a la puesta en funcionamiento del carril-bici comenzaron a aparecer numerosos clientes que traían bicicletas de modelos antiguos, a veces deterioradas u *“oxidadas de la playa”* para su puesta a punto: *“eran las bicicletas de los trasteros, de la casa de veraneo, bicis que estaban hechas cisco”* porque llevaban tiempo sin usarse y que sus dueños, que hasta entonces no habían adoptado el ciclismo urbano como transporte, recuperaban y arreglaban para comenzar a desplazarse en bicicleta por la ciudad. En otra entrevista, un informante-clave narra que los obreros que construían el carril-bici se quejaban de que cuando los nuevos tramos estaban a punto de terminar de acondicionarse, los ciclistas retiraban las vallas y los utilizaban antes de que ellos pudieran finalizar su trabajo. Desde las primeras fases de implementación de las infraestructuras, éstas se revelaban como un éxito, y los supuestos sobre los que el campo local del ciclismo urbano se basó a la hora de impulsar la iniciativa resultaron certeros.

En la fase de planificación, diseño y primera etapa de la construcción de los carriles-bici, una vez se constató que dicha iniciativa sería ejecutada, surgió una mayor resistencia a la misma por parte de determinados ámbitos municipales con intereses contrapuestos a los del campo ciclista (estos intereses guardarían relación, particularmente, con ciertas disposiciones a favor de la automovilidad). Hasta entonces el proyecto no había generado grandes reticencias en dichos ámbitos en tanto que supusieron que, de manera similar a otras iniciativas emprendidas en el

pasado, todo acabaría en un mero documento de un proyecto que nunca se implementaría (“*un papel archivado en un cajón*”, en palabras de un entrevistado); fue en el momento en el que se constató su efectiva implementación cuando aparecieron los obstáculos. En el plano institucional, este conflicto de intereses se evidenció especialmente en la relación del campo ciclista con ciertas entidades municipales, y en especial con la Dirección de Movilidad (Tráfico) que detentaba en el Ayuntamiento intereses contrarios a las representadas por el campo del ciclismo urbano y que rehusó la invitación de formar parte de los organismos de participación; asimismo, desde esta instancia se adujeron criterios técnicos referentes a la gestión del tráfico urbano para sustentar, en un primer momento, su negativa inicial a la propia ejecución global de la misma y, posteriormente (una vez que ya se llevaba a cabo la construcción del carril-bici), cuestionar el alcance que debía permitirse su implementación, condicionando que en la ejecución de la primera fase de la red de carriles-bici se respetara de forma estricta el espacio destinado a la circulación motorizada en la calzada y limitando los tipos de vehículos que podrían circular por el carril-bici, entre otros impedimentos. Las tensiones entre estos agentes, que podemos simplificar como la contienda entre dos modelos incompatibles de movilidad –la motorizada y la sostenible–, se enmarcaba en la “polémica local” surgida a raíz de las nuevas infraestructuras y dotaciones ciclistas, cuyo alcance rebasó el específico ámbito institucional: la disputa entre distintos intereses se expandió a todas las *fuerzas vivas* de la ciudad. No es un objetivo central de la presente investigación caracterizar los campos opuestos a los intereses del campo ciclista, ni analizar en profundidad las iniciativas emprendidas en contra de la implantación del carril-bici. Pero habremos de constatar, en diferentes momentos de nuestro análisis y de la posterior discusión, que el desarrollo del proceso tuvo que afrontar diversos obstáculos provocados desde campos adversos a la promoción del ciclismo urbano, entre ellos una campaña mediática hostil en la prensa local y diversas movilizaciones ciudadanas en contra de las nuevas infraestructuras, así como el inicio de procedimientos legales contra la ordenanza reguladora del tráfico ciclista y contra otras medidas municipales de promoción del ciclismo urbano, sin que finalmente todo ello afectara de forma sustancial al éxito de la nueva infraestructura. Señalemos a este respecto que desde que se inició la implementación de las nuevas dotaciones se generaron diversas iniciativas de oposición local a dichas medidas; en ellas intervinieron partidos políticos, candidatos a la alcaldía, numerosos medios de comunicación de ámbito sevillano, relevantes articulistas locales, gremios de comerciantes y taxistas, asociaciones de vecinos, empresas relacionadas con el tráfico motorizado (en especial, garajes situados en el centro de la ciudad) y portavoces de los derechos del automovilista. Las movilizaciones incluyeron manifestaciones y protestas, mientras que paralelamente se realizaron actos de vandalismo contra las instalaciones de Sevici. Los argumentos empleados en estas iniciativas abarcaban la molestia por

las obras, la desaparición de plazas de aparcamiento para automóviles y de espacio peatonal en acerados, los costes económicos, el perjuicio al comercio, la competencia desleal al taxi, el ciclismo urbano como actividad pasada de moda y propia de “pobres”, la escasa demanda social que tendrían las nuevas instalaciones, la cesión de excesivos privilegios al colectivo ciclista, o la irresponsable conducción de los usuarios de bicicletas y las molestias que generan al resto de la población, entre otras. Algunas de estas críticas se caracterizaban por interpretaciones opinables de los hechos denunciados: así, como ejemplo, el trazado del carril-bici respetó, salvo contadas excepciones, el espacio dedicado al acerado, pero la generalizada percepción en muchos sectores de la ciudadanía de que el carril-bici se había construido sobre la acera dotó de verosimilitud a dicha interpretación. Se generó un debate público que se expresó mediante foros de internet, llamadas a programas de radio, conversaciones en la vía pública, etc. Aunque la mayoría de estos argumentos contrarios al carril-bici se terminaron demostrando poco válidos¹², la campaña mediática finalmente se centró en al menos tres de ellos que se identificaron como más eficaces, en tanto que enraizaron profundamente en la opinión pública: uno, de carácter ideológico, sustituyó el énfasis inicial en la crítica al ciclista y la resituó en la denuncia al gobierno consistorial y en el partido político que lideró el proceso, presentando la iniciativa como muestra de la polarización de Izquierda Unida (como veremos, este mensaje tuvo especial repercusión en sectores sociales como la vieja clase media); otro, enfatizó la crítica en la propia infraestructura, que se identificaba como causante de agravios contra los automovilistas, que perdían plazas de aparcamiento mientras que se les restringía la capacidad de tránsito mediante la peatonalización de calles y la aplicación del Plan Centro (este mensaje se incorporó en el discurso de muchas posiciones sociales para las que el coche supone su modo preferido de desplazamiento, como especificaremos más adelante); y, un tercero, de mayor repercusión, que mantuvo al ciclista urbano en el foco de las críticas: el conflicto bicicleta-peatón, aspecto cuya polémica consiguió ser transversal a la práctica totalidad de las posiciones sociales y que terminó teniendo mayor perdurabilidad e impacto en la opinión pública, como se demuestra en el análisis de discursos realizado en esta investigación (vid. infra).

La campaña hostil al carril-bici y la consecuente polémica local en torno al mismo supusieron un refuerzo de las posiciones contrarias al ciclismo urbano en el ámbito institucional, mientras que el propio éxito del carril-bici las debilitaba. Dicho éxito fue de tal magnitud que los objetivos del campo ciclista pudieron finalmente alcanzarse en su práctica totalidad. Esta pugna se refleja en las propias características de la infraestructura ciclista sevillana: las intrincadas

¹² Muchos de los argumentos estuvieron activos en amplios sectores de la opinión pública durante la fase más álgida de la polémica, pero remitieron poco después, sobre todo ante el éxito inmediato del carril-bici.

negociaciones entre facciones llevaron inicialmente a una serie de consensos en virtud de los cuales las condiciones de ejecución de los carriles-bici se vieron dificultadas, sobre todo en lo referente a reasignar parte del espacio de la calzada a las nuevas dotaciones (así, buena parte de la “red básica” construida en la primera fase de ejecución afrontó limitaciones espaciales que pueden aún observarse en determinados aspectos del carril-bici, sobre todo en los elementos más criticados por sus usuarios, tales como la estrechez de algunos de sus tramos, la contigüidad con aceras sin elementos de segregación, o la existencia de árboles o postes en la mediana del carril en algunos puntos del mismo). Sin embargo, una vez el alto nivel de aceptación y de uso de la nueva infraestructura era un hecho, los posteriores acuerdos logrados beneficiaron en mayor medida a los intereses de las posiciones a favor del ciclismo urbano, en tanto que el respaldo ciudadano a su estrategia les confirió de mayor legitimidad, y la jerarquización simbólica dentro de las instituciones municipales, presumiblemente, se modificó en favor de las posiciones del campo ciclista. Esta nueva situación se observa en la más funcional factura de los carriles ejecutados en la segunda fase y en posteriores intervenciones, para los que se dispuso de más espacio, no sólo dotándoles de anchura sino permitiendo un pequeño margen de separación espacial entre acera y carril-bici: ello fue factible en tanto que las posiciones ciclistas habían quedado legitimadas. Asimismo, al final del periodo de gobierno municipal se acometió la remodelación de ciertos “puntos de conflicto” existentes en el carril –tramos que propiciaban una grave confluencia física entre ciclistas y peatones debido a la escasez de espacio que inicialmente se permitió para el trazado del carril-bici. Mientras que, como hemos visto, dicha limitación de espacio fue consecuencia de la pugna entre las dos esferas institucionales, las resoluciones finales de estos problemas, tras el auge del uso de la bicicleta, supusieron pequeños cambios en el trazado del carril, respetando generalmente los intereses ciclistas –si bien no siempre de forma óptima– y generalmente consistieron en reducir levemente la superficie de la calzada y destinarla al uso de peatones y ciclistas, concesión que hubiera sido impensable en la primera fase de ejecución. Ejemplos de lo descrito son el emplazamiento de carril y acerado en la calle José Laguillo esquina con calle Arroyo (vid. Anexo: Imagen 6), la circunvalación de la iglesia de San Hermenegildo en la calle Muñoz León (vid. Anexo: Imagen 7) o la disposición de carril y acerado en la calle Demetrio de los Ríos en su confluencia con la Avenida Menéndez Pelayo (vid. Anexo: Imagen 8).

Por su parte, la polémica local fue debilitándose al constatarse el éxito de las medidas implementadas y al instaurarse entre los ciudadanos el hábito de convivencia con los ciclistas, naturalizando en alguna medida las situaciones de confluencia espacial entre la bicicleta y otras formas de movilidad (si bien no resolviéndose por completo). Los partidos políticos y medios de

comunicación reformularon sus argumentarios –ya el problema no era el que existiera un carril-bici, sino que éste se podría haber hecho mejor– y estigmatizaron en menor medida a los ciclistas (en ello influyó, probablemente, que ante el volumen del conjunto de usuarios de bicicleta, comenzó a ser oportuno considerarles potenciales votantes, lectores y oyentes). No hemos de obviar la repercusión del carril-bici sevillano: su impacto en el incremento de esta forma de movilidad en un corto espacio de tiempo atrajo el interés de técnicos municipales nacionales y extranjeros, académicos que emprendieron nuevas investigaciones sobre el ciclismo urbano en Sevilla y periodistas españoles y extranjeros que cubrieron la noticia de la transformación experimentada en la ciudad. Todo ello repercutió en una mayor visibilidad nacional e internacional del “caso ciclista” sevillano y en un mayor fortalecimiento de la influencia del campo de ciclismo urbano local. La proyección internacional que Sevilla fue adquiriendo (vid. infra), fortaleció aún más las posiciones de los intereses ciclistas en el debate entre instancias institucionales y en la opinión pública local, e incluso entidades que se habían alineado con los sectores opuestos a las nuevas infraestructuras sustituyeron sus críticas por las muestras públicas de satisfacción por los logros obtenidos, que incluso posteriormente llegaron a atribuirse ante organismos supranacionales. Aún así, algunos medios intentaron mantener activa la polémica –como muestra de ello, valga la cobertura de un medio local ante la celebración en Sevilla de la conferencia ciclista internacional Velo-City en el año 2011 (vid. Anexo: Imágenes 9 y 10)– y mantuvieron dicha tendencia hostil hasta que la coalición entre el Partido Socialista Obrero Español e Izquierda Unida abandonó el gobierno municipal.

Como reconocimiento a los logros alcanzados en materia de ciclismo urbano, Sevilla fue elegida como sede para la celebración de eventos internacionales del sector, tales como el Congreso Ibérico de 2010 y Velo-City en 2011; en este último foro se dirige a los ministerios de transporte europeos la Carta de Sevilla, en la que se les solicitó el reconocimiento de los beneficios de la movilidad ciclista. La aparición posterior de nuevos foros ciclistas europeos, en los que la presencia del asociacionismo ciclista sevillano se justificó una vez ya había tenido lugar el auge del uso de la bicicleta en la capital andaluza, posibilitó nuevas oportunidades de coordinación presencial de ámbito continental: así, con el establecimiento de la red *Volunteers for Cycling Academy* en 2011, auspiciada por el programa *Lifelong Learning-Grundtvig Partnership* de la Unión Europea, en la que A Contramano fue la única entidad española participante, se posibilitó una más frecuente y fructífera ocasión de coordinación y comunicación presencial entre asociaciones ciclistas de diversas ciudades europeas.

A lo largo del proceso, se incrementa la coordinación entre las empresas del sector y su interlocución con las instituciones y con otras entidades ciclistas a través de la Comisión Cívica de la Bicicleta. Según un propietario de un comercio de venta de bicicletas y accesorios ciclistas entrevistado en nuestro trabajo de campo, en la fase inmediatamente posterior de la puesta en funcionamiento del carril-bicis su volumen de negocio se quintuplicó. Como síntoma de la progresiva importancia del ciclismo urbano en la capital andaluza, nótese que previamente a la implantación del carril-bici la importancia del campo local del ciclismo urbano podría equipararse – en el mejor de los casos– al campo local del ciclismo deportivo y recreativo, y en cambio ahora se situaría en una clara posición prominente respecto a aquél: baste como indicador que el tejido de comercios “ciclistas” de la ciudad, en el que antes destacaban las tiendas dedicadas principalmente a la venta de bicicletas y accesorios de ciclismo deportivo, se caracteriza desde entonces por un creciente número de pequeñas empresas que en su mayor parte se dirigen principalmente a la comercialización de bienes y servicios enmarcables en el ciclismo urbano. El incremento de ciclistas urbanos propició que se multiplicara el número de establecimientos de venta y reparación de bicicletas, en los términos que ya expusimos en el epígrafe 1.3. Podemos caracterizar a la mayoría de estas nuevas iniciativas empresariales como pertenecientes a una nueva categoría de pequeños negocios que –junto a los servicios clásicos de venta y reparación de bicicletas, accesorios y complementos– ofrecen nuevas prestaciones antes casi inexistentes en los comercios ciclistas tradicionales: alquiler de bicicletas, cursillos para montar en bicicleta, cursillos de reparación de bicicletas, conferencias y otros eventos ciclistas, visitas guiadas, etc. Esta diversificación de servicios, la mayor cohesión existente entre estos pequeños empresarios y su implicación proactiva en el proceso de transformación que se estaba experimentando en la ciudad los distingue del modelo de “tienda de bicicletas” previo. El aumento del sector propició la aparición de tiendas hiperespecializadas (dedicadas específicamente a bicicletas plegables, a bicicletas eléctricas o a bicicletas *vintage*, por ejemplo). Paralelamente aparecieron nuevos tipos de negocio en relación con la bicicleta, dedicados principalmente a la bicimensajería o a los servicios turísticos. Algunas empresas locales de otros sectores incorporan la bicicleta a su actividad, tales como el reparto a domicilio o la publicidad.

En la evolución de la experiencia sevillana, la asociación A Contramano, desde su contribución a generar una demanda social que acabó siendo asumida por el gobierno municipal, hasta su decisiva función en la ejecución de la respuesta a dicha demanda, mantuvo durante sus distintas fases la centralidad en el campo ciclista, que compartió con la esfera institucional entre los años 2007-2011 sin por ello renunciar a marcar el curso del proceso y a llevar adelante sus

objetivos; al contrario, pareció expandir sus intereses al resto de organismos y entidades involucradas en el proceso. Esta capacidad de liderazgo residió en diversos factores, entre los que ha de destacarse el capital acumulado en las posiciones que detentaban en el campo, su vínculo a las prácticas que constituían la razón de ser del mismo y la capacidad de penetración en las diversas entidades intervinientes en él, manteniendo un gran grado de autonomía a pesar de su interdependencia con las instituciones. Su conocimiento específico y especializado sobre la movilidad ciclista, sobre las implicaciones corporales y espaciales de ésta, así como sobre las necesidades de las distintas posiciones sociales a las que se ofrecen los productos generados por el campo como medio para satisfacerlas, supone uno de los ejes del capital detentado por estos agentes ante el resto del campo, lo que les confiere una posición preeminente en la jerarquía del mismo: al conformarse como únicos expertos de la ciudad en este ámbito se convirtieron en “punto de paso obligado” manteniendo su autonomía. Asimismo, la continuada labor ejercida previamente por ellos –interlocución con el ayuntamiento y aportación al mismo de las propuestas técnicas que sucesivamente elaboraban– había permitido que se posicionaran a lo largo de la década anterior ante entidades políticas e institucionales con las que terminarían confluyendo en el campo. La capacidad de influencia que ello conlleva se incrementa, además, por la multiplicidad de posiciones que dichos agentes terminaron ocupando durante este proceso, abarcando espacios de interlocución pública y de toma de decisiones en las diversas entidades que terminaron conformando el campo, fueran éstas de carácter asociativo, político, técnico, académico o comercial. Como activistas, además, tuvieron acceso al conocimiento de experiencias, teorías y consideraciones técnicas emanadas de la red internacional de asociaciones de ciclistas urbanos –red que trasciende el ámbito local y que supone el campo “general” del ciclismo urbano propiamente dicho– lo que no hace otra cosa que propiciar una acumulación de dicho capital ante los demás agentes locales y legitimar aún más su prestigio y autoridad en el campo local. En suma, la acumulación de capital simbólico guardaba relación con aspectos como la combinación de labores asociativas y de consultoría mantenida durante décadas, su saber específico en la materia, su integración en redes interterritoriales, su ubicuidad, y la función profesional de algunos de sus miembros. La oferta de lo que podemos considerar una nueva alternativa de movilidad –nueva en tanto que, aunque ya existiese la movilidad ciclista, ésta se dota ahora de una circunstancia diferente, física y simbólica, para su práctica– no sólo permite disponer de condiciones hasta entonces inéditas que generalicen su incorporación en los usos de amplios sectores sociales, sino que redefinen todo el espacio de alternativas de movilidad ya existentes y el significado social que éstas poseían. El éxito de las nuevas infraestructuras ciclistas ha de interpretarse, en este sentido, como fruto de la sintonía entre las condiciones sociales y los intereses de estas posiciones de liderazgo dentro del campo y las demandas, manifiestas o latentes, de

diversas posiciones sociales que conforman la sociedad sevillana y que, en función de sus estructuras disposicionales y sus condiciones sociales, adoptan el ciclismo urbano como modo de locomoción y resignifican el resto de modalidades de transporte. Como se observará en nuestro análisis de discursos sociales, la seguridad, la funcionalidad y la comodidad proporcionadas por la nueva infraestructura supusieron características que se adecuaron a las estructuras disposicionales de diversas posiciones sociales y que promovieron la adopción del ciclismo urbano por parte de perfiles muy heterogéneos; al mismo tiempo, otras ventajas aportadas por dicha infraestructura, tales como el ahorro, la autonomía o el vanguardismo, constituyen también características del nuevo producto ofertado desde el campo que facilitan aún más la incorporación al ciclismo urbano desde posiciones sociales específicas.

Los integrantes del campo local ciclista acumulan tras el proceso más saberes de los que detentaban al inicio del mismo: la evolución de los acontecimientos les situó ante la necesidad de afrontar obstáculos e imprevistos de distinto tipo (desde idear políticas comunicacionales ante los ataques de la prensa o diseñar el trazado de la vía ciclista en espacios concretos que entrañaban problemas de difícil resolución, hasta tomar decisiones sobre el tipo de colorante que debía aplicarse sobre el firme del carril-bici para obtener la adecuada rugosidad de la superficie o sobre el tipo de maquinaria con la que realizar el mantenimiento y limpieza de la nueva infraestructura) que hubieron de gestionar y, con ello, aumentar su experiencia y conocimientos. Sin embargo, ello no se ha traducido en rentabilizar en todo su potencial esta acumulación de saberes. De la misma forma que no se aprovechó en un primer momento la proyección exterior que pudo tener “el caso de Sevilla” (vid. infra), tampoco se realizó ninguna línea de actuación sistemática que contribuyera al posicionamiento y visibilización de los actores del campo como responsables del éxito logrado: *“Tenemos que vender que somos los gurús de la única experiencia exitosa de ciclismo urbano de España, ¡de la única!”*, en palabras de un entrevistado. No aprovechar el “capital humano” de los logros de Sevilla no sólo compromete la esperada apropiación de posiciones de influencia en el campo ciclista español o incluso internacional por parte de los miembros del campo, sino que limita la propia influencia del campo local ciclista hacia actores externos y del “caso de Sevilla” en su proyección exterior, así como la difusión de una experiencia que podrían aprovechar otras ciudades.

El abandono de las políticas proactivas en favor del ciclismo urbano con la llegada del gobierno municipal del Partido Popular en 2011, el desmantelamiento ese mismo año tanto de la Comisión Cívica de la Bicicleta como de la Oficina de la Bicicleta, y la reubicación de sus funcionarios en otras áreas de Urbanismo fueron factores que desinstitucionalizaron nuevamente el

campo ciclista y debilitaron su influencia, si bien se mantuvo el capital simbólico acumulado durante el proceso, recayendo nuevamente la centralidad del campo en el ámbito asociativo. Las instituciones municipales, bajo dicho gobierno, aplicaron medidas de tenue desactivación del fenómeno del ciclismo urbano, tales como la restricción del tráfico ciclista en algunas vías urbanas, y no implementaron medidas de calado en la expansión o mantenimiento de las infraestructuras, aunque esgrimieron los logros en materia de ciclismo del anterior gobierno municipal ante organismos europeos. En ausencia de instituciones locales que formaran parte del campo, las posiciones dotadas de mayor legitimidad institucional han sido detentadas durante años, principalmente, por el equipo académico del SIBUS, si bien la muy reciente supresión del mismo por parte de la Universidad de Sevilla ha contribuido a una importante merma en el campo ciclista sevillano. En ausencia de un relanzamiento de las políticas pro-ciclistas y de una restitución de los órganos técnicos y de participación previamente existentes por parte del nuevo equipo consistorial del Partido Socialista Obrero Español –que gobierna la ciudad desde 2015–, se dificulta que la evolución del campo ciclista social sevillano conserve la influencia social que ha venido ejerciendo durante la última década y amenaza con debilitar los logros asociados a ella¹³.

Para una ampliación de los resultados hasta ahora expuestos, hemos de remitirnos al epígrafe “Desarrollo y discusión”, donde profundizaremos en algunos de los aspectos recién expuestos y los contrastaremos con la teoría de la producción social del espacio urbano de Lefebvre, con las aportaciones de Castells sobre los movimientos sociales urbanos y con diversas contribuciones de otros autores.

5.2. Los discursos sociales sobre el ciclismo urbano.

Es perceptible en el conjunto de la muestra que, cuando se propone a los distintos grupos que dialoguen en relación al transporte urbano, éste es equiparado rápidamente con el transporte necesario para llegar al puesto de trabajo (o de estudio). De este modo, el desplazamiento en la ciudad se identifica de forma casi exclusiva con el ir y venir rutinario de lunes a viernes entre el lugar de residencia y el de trabajo, condensando en este tipo de desplazamientos el carácter utilitario del transporte. Ello sucede sobre todo y de forma prolongada en los inicios de la discusión; en intervenciones posteriores, y con menor frecuencia, sí se hace referencia a los desplazamientos

¹³ Sólo en los primeros meses de 2017, desde el consistorio liderado por Juan Espadas se han realizado algunas declaraciones en favor de un relanzamiento de las políticas de promoción al ciclismo urbano en la ciudad, sin que ello por el momento (mayo de 2017) se haya traducido aún en acciones concretas.

relacionados con el ocio y con actividades de sociabilidad, concentradas principalmente en horarios de tarde o noche y durante los fines de semana.

Resulta posible identificar las diferentes posiciones sociales y cómo estas hacen prevalecer determinadas características propias de sus *habitus*, construyendo el marco de sus intervenciones. Frente a los trabajadores, que enmarcan el discurso según el “coste de tiempo y de dinero”, estudiantes y jóvenes desempleados harán referencia al “disfrute”, la clase media-alta profesional valora la “comodidad”, la clase media-alta patrimonial a la “utilidad” o “funcionalidad” del medio, y los taxistas muestran un discurso articulado en torno al “balance coste/beneficio”. A partir de estos marcos discursivos, podremos dar explicación en cada uno de los grupos de discusión a muchas de las opiniones que en ellos se expresan.

El análisis de las fases de formalidad e informalidad de la discusión, así como de la aparición y posterior disminución de las censuras estructurales, nos resulta útil para detectar algunos elementos discursivos de importancia. Reconocer estar atravesando problemas económicos, por ejemplo, no resulta sencillo frente al resto de los miembros de un grupo, sobre todo en determinados ámbitos sociales (en principio, a mayor precariedad existente en dicho ámbito, mayor censura estructural se encontrará al respecto). Es más, mientras otros factores que sirven para entender la elección de un determinado medio de locomoción urbano (como pueden ser la comodidad, la rapidez, la eficacia, etc.) son expresados sin reticencias con el uso de la primera persona, cuando se trata el factor económico es habitual en todos los grupos el uso de la tercera persona, que desvincula al emisor de sus circunstancias individuales. Es habitual que los grupos vinculen la crisis económica a este factor, lo que permite plantear en las discusiones la precariedad como un problema generalizado entre grandes sectores de la sociedad: de este modo, los miembros de los grupos se refieren a la población en su conjunto como víctima de la crisis y de la consecuente pérdida de capacidad de gasto, sin necesidad de explicitar mediante el uso de la primera persona su situación económica personal. La censura estructural sobre temas económicos se observa entre los jóvenes en menor medida que entre los adultos, así como es menos habitual en los grupos de mujeres que en los masculinos y mixtos. En todo caso, salvo excepciones, se evita abordar este aspecto en los primeros momentos de la reunión.

En este sentido, resultan muy significativas las “jugadas” –en el sentido goffmaniano del término– que ofrecen en sus intervenciones algunos participantes con un bajo poder adquisitivo cuando abordan el factor económico: obviar la alusión explícita no supone que este factor sea poco

importante, sino, por el contrario, la censura manifiesta la importancia latente del mismo. Pareciera que en el caso concreto del uso de la bicicleta, este tipo de censura aparece de forma mucho más acusada. El ciclismo urbano ha experimentado una reformulación de su significado en muchos ámbitos sociales; ello se expresa explícitamente en algunos grupos de la muestra, señalándose que la bicicleta ha abandonado su connotación de precaria o marginal para revestirse de una nueva connotación de progreso o vanguardismo. Aun así el uso de la bicicleta es capaz de provocar todavía reservas en determinados grupos por lo que, en perfiles sociales concretos tales como la clase trabajadora, se prefiere silenciar las beneficios que ofrece a nivel económico este medio de locomoción frente a otros como el autobús (en cuyo caso es común admitir sin tabúes que se opta por él por las ventajas que supone su precio asequible). Por ejemplo: un participante de clase trabajadora habituado al uso de la bicicleta puede inicialmente hacer especial hincapié, ante el resto del grupo, en los beneficios para la salud que tiene este medio de transporte, evitando tratar las ventajas económicas del mismo (las cuales surgirán en la posterior fase de menor formalidad de la discusión).

El análisis de la censura estructural nos ha proporcionado claves discursivas relevantes, y no sólo en lo referente al factor económico. Junto al poder adquisitivo, hay otros aspectos en torno a los que, de forma llamativa, también podemos observar este fenómeno. Así, salvo excepciones, la siniestralidad (en bicicleta o en cualquier otro medio de transporte) es un tema que, si aparece, sólo se trata en el último tramo de la discusión, y nunca de forma muy extensa; en algunos grupos de discusión no aparece en absoluto (en cambio, el miedo y la sensación de inseguridad, sí son aludidos y desarrollados por los grupos). También se puede observar censura estructural cuando los participantes abordan el uso del coche, por ser un medio de transporte que parece merecer una mala opinión generalizada pero cuyo uso, del mismo modo, está generalizado. En muchos casos, durante la primera fase de la discusión, los usuarios de automóviles intentarán negar o minimizar su utilización; en fases posteriores, reconocen que es su medio de transporte habitual, hecho que justifican trenzando todo tipo de argumentaciones –generalmente de carácter “práctico”– y aludiendo a una serie de circunstancias que les inducen a usarlo. En general, existe una tendencia en los grupos de la muestra a realizar este tipo de “jugada” argumentativa, enmascarando su uso del coche. Sin embargo, no ha de entenderse que por ello los participantes no emplean el automóvil o lo emplean en pocas ocasiones; al contrario, manifiesta que recurren a él en exceso y que, cuando lo hacen, se produce en ellos un cierto sentimiento de deslegitimación, ya sea por tratarse de un medio de transporte dispendioso, por vincularse al estrés, o por contribuir a la congestión de tráfico motorizado que padecen las ciudades, entre otros motivos. Este factor es notable, haciéndose

presente de forma transversal en todos los grupos de la muestra, y más allá del perfil socioprofesional representado en el grupo. En las intervenciones, afirman “tener que” o “verse obligados a” recurrir al coche, afirmaciones en las que subyace la necesidad de justificar unos “haceres” que entran en contradicción con sus propios “decires”, por utilizar los términos de Martín Criado (1998). Encontramos ciertos grupos donde la actitud contraria al uso del coche se muestra firme durante de toda la discusión (sobre todo, en el caso de los jóvenes, y también en el de algunos sectores de la clase media funcional y de la clase media-alta profesional); en cambio, la mayoría de los grupos irán manifestando en el transcurso de la discusión distintas justificaciones para esta utilización del automóvil (aluden a distintos aspectos: algunos generales, como los largos trayectos, el modelo actual de ciudad y el estilo de vida que ésta propicia; y otros más particulares, como los factores climáticos (lluvia), carga de equipaje, traslado de niños, etc.), para finalmente dejar atrás la formalidad inicial y establecer consensos entre los participantes sobre el automóvil como medio de transporte necesario o, incluso, imprescindible –a pesar de los inconvenientes a él asociados.

Por su parte, la bicicleta, incluida espontáneamente en las discusiones como un medio de transporte más, disfruta de una percepción positiva en casi todos los grupos. De hecho, incluso en aquellos discursos más críticos ante este medio de transporte (conductores de taxis, pequeños propietarios y, en general, la vieja clase media, así como en sectores de la clase media funcional) o más indiferentes al mismo (autónomos y medianos empresarios) se reconocen finalmente ciertos beneficios del ciclismo urbano. En cambio, los jóvenes estudiantes, los desempleados y la clase media-alta profesional ofrecen los posicionamientos más favorables al ciclismo urbano, una opinión compartida por ciertos sectores de la clase media funcional. El ciclismo urbano, por tanto, parece estar más aceptado en las posiciones sociales definidas generacional y culturalmente: entre los jóvenes y entre los sectores sociales con mayor capital cultural.

En general, todos los perfiles de la muestra aseguran percibir el progresivo desarrollo del ciclismo en sus ciudades, una “*moda*” relacionada en ocasiones a referentes culturales de otras sociedades que son vistas como más modernas y avanzadas (el caso de Ámsterdam es recurrentemente mencionado en todos los grupos, aludiéndose también a veces algunas otras ciudades del norte de Europa). El referente de Ámsterdam y otras ciudades ciclistas, siendo siempre positivo, es ambivalente según los discursos sociales: en los discursos hostiles (así como en ciertas muestras de “resignación” que pueden aparecer en los discursos a favor del ciclismo urbano) suele subrayarse la distancia cultural y de desarrollo social existente entre ellas y la situación local, por lo que la comparación vendría a reforzar el argumento de que los modelos urbanos referidos no son

aplicables a nuestras ciudades; de forma mucho más frecuente, en la mayoría de los discursos sociales el referente de Ámsterdam es utilizado como una meta deseable y, en aquéllos más favorables al ciclismo urbano, alcanzable a medio plazo: la transformación de Sevilla se enmarca a menudo en esa prometedora transición hacia un nuevo modelo de ciudad. Está también extendida la percepción de un específico potencial del ciclismo urbano en Andalucía en relación con factores tales como su clima agradable o el trazado de sus centros históricos, los cuales, salvo excepciones, constituyen para el conjunto de participantes de la muestra un factor que también favorece el uso de la bicicleta, motivado por su mayor ciclabilidad (ésta, además, está más consolidada en aquellos centros históricos donde se han aplicado medidas de peatonalización y de restricción a los vehículos de motor). Aun así, es la adecuada dotación de infraestructuras ciclistas (sobre todo, los carriles-bici y el servicio público de bicicletas como Sevici) el factor que de forma más expresa y determinante se vincula al auge de la bicicleta, especialmente –aunque no sólo– para los participantes de los grupos de Sevilla.

Como avanzábamos, en todos los grupos de la muestra se considera la bicicleta un medio de transporte urbano más; se la incluye espontáneamente entre las diferentes opciones de transporte de las que se dispone. El uso de la bicicleta como transporte urbano queda ya integrado como una forma de movilidad más y, especialmente en los grupos celebrados en Sevilla, ha perdido la connotación de excepcionalidad que pudo tener en el pasado. En cambio, los patines o el coche eléctrico aún conservan una imagen de vehículos minoritarios que, o bien no se abordan en la discusión de los grupos, o, de hacerlo, se alude a ellos como medios inusuales de locomoción.

A pesar de ello, es cierto que en algunos perfiles se observa en mucha mayor medida una preponderancia del ciclismo recreativo sobre el funcional. Así ocurre entre los participantes pertenecientes a la clase trabajadora, vieja clase media y autónomos (especialmente en el caso de los varones y de las personas residentes en ciudades sin dotaciones ciclistas). En el otro extremo se encuentran sectores en los que la bicicleta se impone como referente general para el transporte en la ciudad, siendo menor la alusión a su modalidad recreativa: los jóvenes (con mayor claridad en el caso de los estudiantes), la clase media funcional y la clase media-alta profesional; una tendencia que se observa en mayor medida en las ciudades con dotaciones para el uso de la bicicleta.

También se produce en todos los grupos un intenso debate entre las distintas opciones de transporte existentes, cuya caracterización, así como los consensos finalmente adoptados, se materializan de uno u otro modo según las diferentes posiciones sociales y las disposiciones más

propias de cada una de ellas. La adopción del ciclismo urbano por parte de algunos sectores sociales responde principalmente a una demanda de seguridad, y, asimismo, de funcionalidad y de comodidad (que a su vez, en algunos perfiles sociales tales como los jóvenes y las personas con profesiones liberales, da pie a una demanda de “disfrute”). El ahorro económico que supone la bicicleta es explícitamente valorado por los jóvenes y las mujeres –en especial por las mujeres de clase trabajadora– y de forma más implícita por algunos varones de las clases trabajadoras. La libertad y autonomía que se obtiene con la bicicleta marca el discurso de los jóvenes. La salud como beneficio aportado por el ciclismo urbano aparece en grupos con edades algo más avanzadas, tanto en la clase trabajadora como en sectores de clase media funcional y clase media-alta profesional. Otros factores, como la derivada de la conciencia ecológica o la habitabilidad de los espacios urbanos, aparece sólo en grupos de alto capital cultural (clase media-alta profesional, estudiantes, sectores de la clase media funcional).

En la práctica totalidad de los grupos que componen la muestra se observa la aparición, de forma transversal, de temas relativos al ciclismo urbano: entre estos ítems se encuentran la presión que sufre el usuario de bicicleta ante el tráfico motorizado, el peligro de sufrir un accidente, el robo de bicicletas, la escasez o mala factura de ciertas dotaciones y servicios, el conflicto peatones-ciclistas, etc. De este modo, cuando surge la polémica en torno a la convivencia entre el ciclista y el peatón en el espacio urbano, se distinguen dos tipos de valoraciones muy distintas, que dependen del grado de aprobación de la práctica ciclista por los distintos perfiles sociales y de sus disposiciones ante el resto de los medios de transporte. En los discursos más hostiles al ciclismo utilitario –como la vieja clase media o una parte de la clase media funcional– se resuelve el conflicto en favor del peatón (que, en muchas ocasiones, se condensa en la imagen de un anciano o un niño) frente al usuario de la bicicleta (que suele ser descrito como temerario y poco respetuoso con las normas de circulación), el cual constituye a veces un peligro y otras una incomodidad para terceras personas; las opiniones al respecto se tornan más adversas en los casos en los que alude al uso habitual que hacen los ciclistas de las aceras y de las zonas peatonales. Por ello apuestan por la asunción de responsabilidades por parte de los ciclistas, a quienes se les debería restringir las prerrogativas que se considera que actualmente disfrutan. Asimismo, los participantes de ciertos grupos señalan al diseño de la red de carriles-bici como causa del encuentro de peatones y ciclistas en un mismo espacio, o como factor de riesgo de colisión (en los cruces) entre automóviles y ciclistas, desplazando la responsabilidad desde el ciclista a la propia infraestructura. Después de todas estas consideraciones, en los discursos más hostiles en ocasiones se concluye que las infraestructuras ciclistas deben ser eliminadas, recuperando la obligatoriedad de transitar por la

calzada por parte de los usuarios de bicicleta y destacando la positiva recuperación de plazas de aparcamiento para automóviles que esta medida aportaría. En cambio, algunos participantes – universitarios, los jóvenes desempleados, clase media funcional y clase-media alta, y, entre ellos, en especial aquellas personas que son usuarias de la bicicleta– se sitúan en favor del ciclista en el conflicto espacial existente entre éste y el peatón, señalando al gran número de viandantes que no respetan el espacio dedicado a los carriles-bici. Así, surgen algunas intervenciones que aluden a la ausencia de una señalización adecuada, a la falta de atención prestada por el transeúnte, o, también, al uso deliberado que éste haga del carril-bici por la comodidad que proporciona, responsabilizando por ello al peatón de las situaciones de conflicto espacial. Cuando esta confrontación de pareceres surge en algunos grupos de discusión, generalmente desemboca en la reconstrucción de los consensos entre los diferentes discursos apostando por la mejora de la educación vial, aplicada a todos los usuarios de los distintos medios de transporte, así como por potenciar el respeto entre las distintas modalidades de movilidad. En ocasiones, ello se ejemplifica recurriendo a algunos paradigmas urbanos de otros países más desarrollados de Europa, por significar modelos de referencia sobre la armonización de estas posibles opciones de transporte, en los que se da cabida, sin generar conflicto, al ciclismo urbano como modalidad de locomoción. Sobre la invasión de la acera por parte del usuario de la bicicleta, en ciertas intervenciones de las posiciones que simpatizan con el ciclismo urbano se alude a los riesgos que implica circular en bicicleta por la calzada, así como a los temores que esta peligrosidad produce, por lo que se justifica dicha práctica debido al “*miedo*”, incluso cuando supone una infracción de tráfico.

Yo soy la primera que por las ciudades, por Madrid, por la calzada no puedo ir porque me da miedo... (...) cuando cojo la bici, lo que es la calzada hay veces que no tengo ganas porque digo “esto es un... aquí me atropellan y me matan”, me subo por la acera, luego veo que hay mucha gente: vuelvo otra vez a la calzada... (GD7: Clase media-alta profesional, Córdoba)

Yo en la bicicleta, en verdad, voy siempre por la acera, nunca me meto por la calle, porque (...) no sé. Hay ciertas calles que..., son un coñazo, subir por ejemplo desde Plaza de Armas desde el centro es complicado porque es una calle de adoquines, que hay muchísimo tráfico, y las aceras son así, y petadas siempre de gente. Casi siempre lo que hago es rodear mucho, así, cuando cojo esa calle, pero vamos, es que ir con una acera de adoquines, ya controlas menos, y si encima tienes que ir rápido con los coches, es que sales con Parkinson. (G2: Estudiantes universitarios de clases medias, Sevilla)

El factor del miedo al coche, presente en mayor o menor medida en la mayor parte de los grupos de

discusión de la muestra, desemboca en los grupos más favorables al ciclismo urbano en una crítica a la desconsideración de los conductores de automóviles y al modelo de ciudad impuesto (que privilegia a los vehículos motorizados frente a otras formas de locomoción). En general, las diferentes valoraciones sobre el conflicto espacial entre distintos tipos de movilidad suelen conducir a consensos en torno a la potenciación de las infraestructuras ciclistas, aumentando la seguridad de la red de carril-bici para reducir los posibles peligros que pueda encontrar un ciclista, y, a la vez, para liberar a los peatones de las incomodidades derivadas del ciclismo urbano (o, en algún caso, para despejar la calzada de ciclistas que obstaculicen el tránsito de automóviles). De esta manera, en estos casos se considera al carril-bici como una infraestructura que presenta ventajas no sólo para los ciclistas, sino también para los usuarios de otras formas de movilidad.

La descripción de los aspectos más corporales y espaciales de la práctica ciclista se expresan en escasas ocasiones en los grupos de discusión, y, dadas las limitaciones de toda fuente verbal a la hora de plasmar dichos aspectos, las alusiones a los mismos son necesariamente incompletas, siendo el mejor exponente de entre todos los temas debatidos en los grupos, precisamente, el debate sobre el conflicto con otras formas de movilidad, especialmente el conflicto entre bicicleta y peatón. Aún así, podemos inferir de los testimonios expresados en los grupos de discusión –generalmente descripciones “indirectas”, en las que mientras se conversa de algún otro aspecto, en la narración implícitamente se describen prácticas espaciales que caracterizan dicha forma de movilidad– que la modalidad de conducción de la bicicleta es enormemente específica, dotando al usuario de una lógica cinética particular, y por supuesto distinta a la de conducción de automóviles. Las referencias a prácticas contrarias a las normas de circulación no son infrecuentes. Según los discursos sean favorables u hostiles al ciclismo urbano, la descripción de los aspectos corporales y espaciales de la movilidad ciclista puede hacerse de forma justificativa o crítica, pero en ambos casos nos señalan, si bien de forma no muy ilustrativa¹⁴, una especificidad en el uso del espacio y una agencia sobre el mismo desde el vehículo de dos ruedas:

Antes de llegar al Prado, en la calle esa larga que hay, hay el carril-bici justo cuando sales de los jardines de Murillo, tú vas recto y hay como una parada de autobús, con la publicidad, que no es transparente, y tú te metes para adentro y giras. Y hay mucha gente que se mete, en vez de por su carril, para atajar se mete por el primero, y tú, como tienes una de publicidad, no lo ves, y ahí se chocan un montón de gente. (G2: Estudiantes universitarios de clases medias, Sevilla)

¹⁴ Las carencias inherentes a un análisis de la movilidad ciclista basado en los testimonios verbales que se expresan en los grupos de discusión se han podido superar en la presente investigación gracias al método etnográfico –muy especialmente, mediante la observación participante y las técnicas “híbridas” de etnografía móvil. Para una mayor profundidad en el análisis de estos aspectos, nos remitiremos a su desarrollo en el epígrafe “Desarrollo y discusión”.

Sí, en la calle Águilas sobre todo, me encuentro las bicicletas... Tú vas para adentro, que es dirección centro, esa calle es dirección centro, y te vienen las bicicletas en contramano... claro, es que es la salida para ellos más corta, ¡claro! (...) para no dar vueltas... pero claro, tú te tienes que parar, tienes que... (GD5: Taxistas, Sevilla)

A continuación analizaremos con mayor detalle los discursos propios de los grupos de sexo y edad. En dicho análisis, nos detendremos únicamente en aquéllos que se definan por variables *marcadas* (“mujeres”, “jóvenes”, “adultos de edad avanzada”), en tanto que los valores normativos –léase *no marcados*– en dichas variables (“hombres”, “adultos”) no precisan –o no de igual forma– un análisis específico ya que sus posiciones, por defecto, se encuentran suficientemente representadas en el análisis general. Por el contrario, al llevar a cabo posteriormente el análisis por clases sociales, desarrollaremos todas las posiciones que se encuentran representadas en la muestra.

Aunque la caracterización de los grupos de discusión de nuestra muestra ya ha sido claramente expuesta en el epígrafe dedicado a la Metodología, hemos optado, a efectos de facilitar la lectura, por especificar nuevamente –y de forma reiterada a lo largo del texto– los perfiles sociodemográficos representados en los grupos cuyo discurso se analiza en los distintos subepígrafes.

5.2.1. Discursos sobre el ciclismo urbano según género.

Nuestra muestra incluye dos grupos integrados solamente por mujeres (por un lado, funcionarias y amas de casa sevillanas pertenecientes a la clase media, y por otro, amas de casa y trabajadoras de Granada de clase media y media baja). En ellos, hemos identificado los discursos distintivamente femeninos, donde se perciben rasgos concretos que aparecen en mucho menor grado en las intervenciones de las mujeres que participan en grupos mixtos.

En estos grupos, al ser abordado el asunto del transporte, en términos generales, las mujeres muestran una mayor preferencia por los medios de transporte en los que “son transportadas” por un tercero, del cual dependen para trasladarse. El medio de locomoción más frecuente en sus intervenciones es el trayecto a pie y el autobús (eligiendo uno u otro como alternativa al que consideren menos práctico de los dos, según los casos), y, también, aunque con menor asiduidad,

hacen referencia al automóvil y la moto (en todo caso, como pasajeras, ejerciendo la función de conductor en la mayoría de casos un varón).

Nos llevan los maridos, yo digo, yo la verdad no tengo carnet de conducir, ¿no?, siempre me han... mis hijos los dos lo tienen ya, su padre hace un montón de años, la única que no tengo carnet de conducir soy yo, siempre me dicen: “Mamá, ¿pero tú por qué no te lo sacas?”, y les digo: “Mira, porque yo, desde que soy chiquitita voy en autobús, o andando o en autobús, a todos sitios”. (GD4: Mujeres de clases medias, Sevilla)

Por este motivo, resulta significativo que en la muestra el único uso de la expresión “ir de paquete” en el asiento de atrás de una motocicleta se produjo en uno de los grupos integrados por mujeres. Las participantes con un mayor poder adquisitivo, tanto en los grupos femeninos como en los mixtos, incluyen en mayor o menor medida el taxi, como una opción ocasional, pero siempre en un porcentaje más alto que los hombres. En los grupos mixtos de clase media y media-alta, algunas mujeres –en especial, jóvenes o adultas de edad no muy avanzada– narran situaciones en las que conducen un automóvil (a veces propio, a veces “familiar”). En cambio, en las mujeres de otras clases sociales encontramos muy pocas referencias (a veces, ninguna) a un vehículo o moto de su propiedad, algo que contrasta fuertemente con los resultados obtenidos con el resto de participantes. Esta falta de hábito de conducir un vehículo las convierte en el sector de la población que practica una movilidad más sostenible (van a pie, usan transportes públicos, comparten automóvil, etc.); sin embargo a la vez, esta distintiva falta de autonomía en el manejo del propio vehículo puede explicar la especial reticencia que expresan hacia la bicicleta, independientemente de que sepan o no utilizarla. En toda la muestra, las únicas intervenciones en las que se reconocía no saber montar en bicicleta se produjeron en los grupos integrados por mujeres, aunque sólo en pocos casos.

Por otro lado, otro factor que resulta distintivamente femenino y que afloró en la discusión es el ejercicio de la función de cuidadora; de este modo, encontramos referencias a los usos y necesidades de movilidad de sus maridos, hijos y demás miembros de la familia (preocupación que está mucho menos presente entre los participantes masculinos). Frecuentemente encontramos en las intervenciones realizadas por mujeres distintas narrativas, vividas en primera persona y también comúnmente como problema, con las que intentan explicar las estrategias adoptadas para transportar a sus hijos, sea cual sea el destino o el medio de transporte empleado; sin embargo, no encontramos muchos casos similares entre los esposos: en los restantes grupos que forman la muestra, apenas existen referencias masculinas en este sentido y, cuando aparecen, señalan

únicamente el coche como medio de locomoción con el que llevar a cabo este cometido. De esta diferencia también se desprende el tiempo dedicado en la discusión a hablar sobre la bicicleta como medio de transporte para llevar los hijos: en los grupos de mujeres se le dedica mucha más atención que en los de hombres o en los mixtos, reflejando en muchas ocasiones opiniones marcadas por el factor del riesgo de accidentes o de caídas, censurando incluso a los padres que trasladan a sus hijos en bicicleta por exponerlos de esta forma a un grave peligro (esta crítica contrasta con la imagen “romántica”, incluso fascinante, que expresan otros grupos de discusión al aludir a los adultos que llevan a sus hijos en bicicleta, como veremos). Por tanto, en los discursos femeninos se concluye que los niños pequeños y la bicicleta como medio de transporte no son compatibles, un factor que también ejerce una importante influencia negativa en las mujeres en su acceso al ciclismo urbano.

Un factor más que es necesario sumar a los discursos femeninos es el de la empatía. En los grupos femeninos se evidenció una mayor capacidad de mediación cuando surge en la discusión algún tipo de problema entre dos partes (ya sea la actitud hostil de un conductor de autobús hacia un pasajero, ya sea el conflicto que provoca la confluencia espacial entre un peatón y un ciclista), una actitud más abierta a la comprensión de las distintas posturas en conflicto y sus argumentos. Es cierto que éste no es un factor que influya en el uso de la bicicleta por parte de las mujeres, sin embargo proporciona una visión constructiva frente a la polémica que se ha suscitado en torno al ciclismo urbano. Una clara excepción a esta tendencia se observó en uno de los grupos femeninos, en una posición hostil detentada por mujeres pertenecientes a la vieja clase media: la opinión negativa sobre las molestias ocasionadas por el ciclista al peatón se aplicaban incluso a los casos en los que las bicicletas circulan en el carril-bici, argumentando dicha opinión desde el punto de vista de la seguridad y defendiendo con vehemencia y de forma reiterada incluso a aquellos peatones que invaden el carril-bici. Ello resulta coherente con la función femenina de “cuidadora” aludida anteriormente (hacen especial referencia al peligro que supone para los ancianos y los niños que crucen las vías ciclistas) pero también con la aversión que, como veremos, provoca el auge de la bicicleta en determinadas capas sociales tradicionales. Aunque es una opinión muy minoritaria en el grupo donde se realiza, no es contestada por el resto de las participantes.

A pesar de ello, las participantes femeninas muestran una opinión positiva sobre los carriles-bici y su implantación en la ciudad; así ocurre entre las de Sevilla, ciudad que posee una red ciclista extensa, y también entre las de Granada, donde ocurre el caso contrario, y en el que se demanda expresamente una infraestructura similar. Quizás por ello, esta defensa del carril-bici se produce en mayor medida entre las mujeres granadinas, puesto que la red de vías ciclistas de su ciudad es más

limitada. Ello apunta a un cuarto rasgo distintivamente femenino que encontramos en nuestro estudio: la preocupación que muestran ante los riesgos que entraña la bicicleta y a los que se expone quien la emplea en un entorno urbano, y que es observable tanto en los casos de mujeres que usan la bicicleta (donde se expresa dicha preocupación de forma mayoritaria, aludiendo a sus propias experiencias) como en los de mujeres que no la usan (empleando en este caso la tercera persona verbal). Por ello, no es raro que algunas mujeres justifiquen de forma más explícita, a veces en primera persona, el uso de la acera para transitar en bicicleta. Se explica así que la crítica positiva hacia el carril-bici entre las mujeres sevillanas se argumente aludiendo principalmente a la seguridad ofrece su diseño, que consideran acertado; en cambio, en Granada la defensa de esta infraestructura se realiza a través de críticas negativas a las dotaciones de su ciudad, haciendo referencia a que algunas de las vías ciclistas sean de un solo sentido, por el riesgo que ello implica, así como el inadecuado ancho de los carriles, las malas condiciones del pavimento o su mal diseño (en especial, se menciona el lugar donde confluyen estos carriles con las paradas de bus). En ambos grupos, la sola disponibilidad de carriles-bici es de por sí un factor que reduce el peligro, pero señalan que una completa seguridad sólo se consigue con carriles-bici mejor diseñados. La demanda de carriles-bici por parte de un sector de mujeres jóvenes de clase trabajadora del grupo de Granada es una de las más claras y firmes de toda la muestra. La inquietud que produce el riesgo de accidentes para el ciclista es transversal a casi todos los grupos de la muestra –recayendo la responsabilidad, salvo en ciertos grupos, en los conductores de coche–, si bien es en los grupos femeninos donde se puede observar esta preocupación con más contundencia y tiempo empleado en discutirla; estas intervenciones son expresadas en términos de alarma social y el asunto suele surgir en primeras fases de la discusión, lo que en términos del análisis de la censura estructural resulta muy significativo, dado que en otros grupos de la muestra el tema no aflora nunca o no aflora hasta en una segunda fase. Paradójicamente, entre las mujeres surge una doble opinión: de un lado, esta reticencia les hace demandar mejores infraestructuras para la bicicleta; por otro, les hace desaconsejar el uso de la bicicleta, debido a la percepción de vulnerabilidad del ciclista ante la agresividad inherente a la circulación de los vehículos a motor (concretamente, coches y autobuses). La bicicleta así se les presenta como un medio para desplazarse cuyo uso entraña amenazas, en especial para ciclistas con poca experiencia (lugar en el que parecen situarse implícitamente), sumándose al resto de factores que desincentivan en estos grupos el uso de la bicicleta como medio de locomoción.

Un quinto asunto presente de forma notable en los grupos de mujeres (y en las mujeres participantes en grupos mixtos) es la preocupación por compatibilizar bicicleta y ropa. Las

participantes se refirieron a determinadas prendas, como los tacones, y también al maquillaje, haciendo referencia al problema de la sudoración. En el resto de la muestra, también en los grupos de hombres y en los mixtos, encontramos a veces referencias en este sentido, en las que entienden que el uso de la bicicleta es difícilmente reconciliable con la buena presencia y el aseo (particularmente en alusión a la compatibilidad entre la bicicleta como transporte al centro de trabajo y la presencia y aseo requerida en el ámbito laboral, lo que desincentiva la opción de ir en bicicleta al trabajo). En los grupos femeninos y en las mujeres participantes en grupos mixtos, al aludir a este aspecto, prevalece como marco de referencia la apariencia personal. De nuevo, ello puede suponer otro de los motivos que concurran a explicar el menor acceso a la bicicleta por parte de las mujeres.

Además, hay que añadir un sexto factor que se observa entre las mujeres: su interés en el gasto derivado del uso de los diferentes transportes. Los grupos femeninos son, sin duda, los que con mayor claridad muestran su preocupación por el coste económico del medio de locomoción (para su propio uso o para el del resto de la familia). En estos grupos, se detectan alusiones a ofertas o bonos con los que poder transportarse de forma más económica, debatiendo sobre qué opción resulta la más ventajosa para el bolsillo. El gasto es un asunto sometido de forma habitual a la censura estructural en toda la muestra, salvo en algunos grupos de discusión, entre ellos los de mujeres y los jóvenes. En el caso de los grupos de mujeres, éstas explicitan sus limitaciones monetarias y su preocupación por el ahorro de forma explícita desde los inicios de la discusión, y lo hacen utilizando la primera persona (frente a la tercera persona empleada en el resto de grupos, mixtos y masculinos). Por estos motivos, algunas participantes, en casos muy particulares, señalan haber optado por la bicicleta como medio de locomoción refiriéndose a la posibilidad de ahorro que ofrece (se trata, significativamente, de mujeres jóvenes de clase baja, alguna de ellas inmigrante latinoamericana). De hecho, la idea de ahorrar costes reduciendo el gasto en el transporte, que es un factor definitorio de las mujeres, es uno de los pocos factores que pueden facilitar un mayor acceso de este sector de la población al uso de la bicicleta. En los contados casos en los que algunas mujeres de clase trabajadora y de vieja clase media afirman su preferencia por el ciclismo como forma de movilidad en la ciudad, debido a la necesidad de ahorrar, el resto de las participantes les dirigen consejos o advertencias alusivos a los peligros que éste implica, instando a la precaución para evitar accidentes; ello guarda relación con la especial precaución, antes mencionada, que mantienen ante las amenazas que supone el tráfico. Ello da pie, nuevamente, a demandar la necesidad de infraestructuras seguras, como los carriles-bici. El coste económico, como hemos visto, es un factor que se encuentra presente sobre todo entre las participantes de clase baja, pero con

una añadidura: se busca rentabilidad tanto del dinero como del tiempo, una de las características que definen los discursos de la clase trabajadora en materia de transporte. De este modo, el autobús, por ejemplo, puede proporcionar ahorro de dinero (aunque se critique en otro momento el incremento en su precio) y, al mismo tiempo, ser una forma de derrochar inútilmente el tiempo (debido a factores como los retrasos, las esperas, los rodeos de los trayectos, la baja frecuencia de ciertas líneas, el uso de trasbordo, etc.). Desde esta óptica, entre las posibilidades que tienen para desplazarse, se prefiere en muchas ocasiones ir a pie por el hecho de ser más rentable que el transporte público en términos de ahorro de tiempo. La necesidad de combinar estos dos tipos de ahorro es uno de los pocos factores que podría incentivar entre algunas mujeres la opción de la bicicleta, por las ventajas que tiene en cuanto a bajo coste de tiempo y dinero. Para que la opción de la movilidad ciclista prospere en estas posiciones sociales, resulta vital añadir los requisitos de seguridad que deben cumplir las infraestructuras para bicicletas para aumentar la protección del ciclista frente a los coches.

5.2.2. Discursos sobre el ciclismo urbano según edad.

A diferencia de lo que ocurre en el resto de la muestra, en los grupos de discusión conformados por jóvenes (uno de jóvenes desempleados y subempleados de clase media y media-baja de Almería, y otro de jóvenes universitarios de clase media residentes en Sevilla¹⁵) se observa una menor tendencia a circunscribir casi exclusivamente la noción de “transporte” a los desplazamientos al centro laboral o al centro de estudios: aunque también aluden a este tipo de traslados, muestran una mayor diversificación en el concepto de transporte, ampliándolo más flexiblemente a trayectos con fines relativos a todo tipo de actividades. En los grupos de jóvenes de la muestra se vincula tempranamente en la discusión el transporte y el ocio, dedicándole a ello una dilatada cantidad de tiempo si se compara con las intervenciones de los grupos de adultos sobre el mismo tema. El uso de la bicicleta en el tiempo libre comprendería tanto actividades ciclistas de carácter deportivo y recreativo como el transporte a lugares de esparcimiento social; es decir, la bicicleta se presenta en relación al ocio con una doble utilidad: como práctica deportiva realizada en tiempo de ocio, y, de forma diferenciada, como transporte alternativo que permite desplazarse a los destinos de ocio, específicamente a los centros de actividad nocturna.

¹⁵ Es importante indicar que las diferencias de clase existentes entre ambos grupos de jóvenes no expresan discursos tan claramente distintivos como las que se muestran entre los adultos, probablemente por la mayor capacidad de adaptación que se presenta en los estilos de vida de esta franja de edad.

En el primero de los casos, se observa en algunos participantes el hábito del ciclismo deportivo y recreativo, en diferentes variantes, entre ellas las *rutas* en bicicleta durante los fines de semana y la práctica del cicloturismo. En el grupo de Almería (ciudad sin dotaciones ciclistas extensas y funcionales), se manifiesta que la práctica del ciclismo para el recreo y como deporte logra ejercer una influencia importante, llegando en algunos casos a fomentar posteriormente el uso de la bicicleta como transporte en la ciudad (o incluso entre ciudades: uno de los escasos testimonios de ciclismo utilitario interurbano que han podido recabarse en toda la muestra aparece precisamente en el grupo de jóvenes desempleados almerienses). Este paso desde el ciclismo recreativo al utilitario, por tanto, parece ser particularmente significativo cuando en la ciudad donde se reside no cuenta con una buena dotación de vías adecuadas para el ciclismo urbano, por lo que pueda ser más frecuente que se acceda a la bicicleta como transporte desde el uso previo de la bicicleta con otros fines.

Por otro lado, al tratar el uso de la bicicleta orientado a “salir por la noche”, los jóvenes manifiestan en primer lugar la dependencia que en muchos casos tienen respecto al transporte público, tanto urbano como metropolitano, lo que les supone un problema importante, sobre todo en los casos en los que el usuario lo emplea para desplazarse grandes distancias (en circunstancias en las que ir a pie no es una opción). En estos últimos casos, el transporte público presenta como principal inconveniente el límite horario que impone, lo que afecta negativamente a su tiempo de ocio nocturno, bien porque el transporte público en cuestión no esté en funcionamiento durante la noche –produciendo para los participantes una gran preocupación ante la posibilidad de perder el último–, o bien porque, dada la escasa frecuencia del servicio en horario nocturno, en muchas ocasiones significa perder una gran cantidad de tiempo dedicado a la espera. Respecto al resto de opciones que plantean ante esta situación, más allá de la disponibilidad de coche propio, se refieren al uso del taxi, en todo caso de forma excepcional y compartida, para que el gasto individual sea menor. También hacen alusión, en esta búsqueda de alternativas al automóvil, a la posibilidad de utilizar la bicicleta. En concreto, resaltaron la capacidad de ésta en ofrecerles mayor independencia, comodidad y libertad de horario, así como ventajas de tipo económico. En este mismo sentido, destaca fundamentalmente entre los estudiantes de Sevilla el servicio municipal de bicicletas Sevici. Asimismo, uno de los participantes expresa su preocupación ante su combinación con el alcohol (en estos casos, se alude a caídas sufridas por personas conocidas y a la posibilidad de tener un accidente) mientras que otros jóvenes afirman no preocuparse de ello y admiten haber combinado en alguna ocasión el alcohol y la conducción de la bicicleta, sin concederle importancia a dicha combinación.

De una u otra forma, la bicicleta se sitúa en un plano lúdico y vinculado al tiempo libre, aun en los casos en los que se emplea utilitariamente. En el lado opuesto, el automóvil es percibido en general (y también la moto y el autobús, aunque en menor grado) en relación al estrés, a la rutina laboral y a las tareas que suponen una obligación.

Sí, porque me gusta a mí desplazarme en bici. (...) Voy todo el rato con el coche, entonces, llega un momento que llego a mi casa, a las seis de la tarde y digo “por Dios”. Y ya dejo el coche allí aparcado y ya no quiero saber nada, y cojo mi bici. Y si voy a algún sitio... (G10: Desempleados y subempleados, Almería)

Pues hablando de lo que al final te estresa coger un vehículo o no cogerlo, decidir ir andando o en bici, yo que tengo la posibilidad de poder moverme, porque vivo en el centro, vivo cerca, en un buen sitio, pues yo a lo mejor cojo la moto y hay veces que, no sé, por el tráfico o lo que sea, te estresas, y digo “lo bien que hubiera ido, y soy más feliz cuando me voy andando, si puedo ir, o en bici”. Si puedo irme en bici, al final eres más feliz que si coges el coche, aunque tengas que andar 20 minutos. (G2: Estudiantes universitarios de clases medias, Sevilla)

Este disfrute asociado al uso de la bicicleta, similar al del caminar, se encuentra mucho más presente entre los jóvenes que en los grupos integrados por adultos, donde aunque aparecen alusiones en este sentido, lo hacen con menor frecuencia y de forma menos definitoria. Por lo tanto, para explicar la mayor accesibilidad a la bicicleta que manifiestan los jóvenes, este factor distintivo resulta especialmente relevante.

En la misma dirección, otro factor importante para los jóvenes es la independencia. En la discusión, estos expresaron en distintos momentos que necesitan autonomía en la gestión de sus propios horarios (en ocasiones, relacionada con sus estudios, pero también por otros motivos). Por ello, todo medio de transporte con el que entienden que mejora su libertad de movimiento (automóvil, moto, bicicleta o caminando) es considerado positivamente; en cambio, el transporte público se ve asociado de forma negativa a una mayor restricción de esta autonomía y disfrute. Uno de los desempleados de Almería condensa este extremo narrando que cuando se desplaza en bicicleta y se cruza con un autobús abarrotado de pasajeros suele comparar esta visión negativa con la sensación placentera y de libertad que le produce la movilidad ciclista.

Por este tipo de motivos, muchos estudiantes de Sevilla no expresan una buena opinión del

servicio público de bicicletas Sevici: la frecuente falta de bicicletas en las paradas (o, en el caso contrario, la ausencia de bornetas libres) resta fiabilidad a esta opción, porque de una u otra manera supone la necesidad de desplazarse hasta otra parada, con el consiguiente gasto de tiempo, lo que a su vez les resta independencia. Pero las quejas sobre Sevici no se reducen a la falta de disponibilidad de bicicletas o de bornetas en una determinada estación, sino también a la falta de mantenimiento de las dotaciones, haciendo referencia a malas vivencias personales (bicicletas atascadas, rotas, etc.). Sobre este servicio municipal de transporte en particular, los jóvenes también expresan que la bicicleta pública pesa demasiado y que esto les supone una incomodidad, así como el mal funcionamiento de su servicio telefónico de atención al cliente. Tras reconocer estas opiniones negativas y los factores que las motivan, podemos diferenciar tres tipos de respuesta entre los participantes: en primer lugar, aquellos que, a pesar de las desventajas que admiten, aún utilizan el servicio; en segundo lugar, quienes prefieren abandonarlo y sustituirlo por la bicicleta privada; y, como tercera postura, quienes, tras su abandono, recurren a otro medio de transporte distinto a la bicicleta. Una cuarta posibilidad, que se observa de forma muy minoritaria, la componen aquellos que reconocen su preferencia al uso de este servicio público, subrayando otros aspectos positivos como la despreocupación que Sevici le proporciona ante la posibilidad de robo (un riesgo propio y común del uso de la bicicleta privada) o su precio asequible. Asimismo, algunos estudiantes hacen referencia a las ventajas que encontraban en el pasado convenio de colaboración que existía entre la Universidad de Sevilla y Sevici, que eximía a los estudiantes matriculados del pago de la fianza.

Asimismo, la bicicleta se asocia a la rapidez en el desplazamiento, capaz de recorrer determinados trayectos en menos tiempo que otros medios de transporte, lo que también supone una ventaja para el estilo de vida de los jóvenes. Ir en bicicleta les resulta más rápido que el ir a pie o en transporte público; pero también en ocasiones puede serlo más que ir en coche, en contra de la común creencia de muchas personas, que, en opinión de los participantes, entienden que el automóvil es más veloz. En el grupo de jóvenes almerienses, partiendo de sus propias experiencias o de referencias a amigos y conocidos, se apunta que quienes sustituyen el automóvil por la bicicleta como su medio de locomoción llegan a ser conscientes del ahorro de tiempo que esta decisión les procura, algo que generalmente muchas personas ignoran antes de acometer dicho cambio. Entre el resto de medios de locomoción, la moto comparte con la bicicleta esa misma percepción relacionada con la rapidez, incluso en mayor medida que la propia bicicleta, y es reconocido como una de las opciones preferidas por alguno de los jóvenes, sobre todo entre los universitarios sevillanos.

La informalidad de los jóvenes, y la flexibilidad que le es asociada, se presenta también como un factor clave en estos grupos de discusión. Por ello, se observa entre estos una mejor predisposición a justificar las infracciones de circulación que puedan cometer cualquiera que practique distintos tipos de movilidad (peatones, ciclistas, motoristas, etc.), salvo el caso del coche, al que sí se le atribuyen numerosas irregularidades que no les parecen justificables. Los jóvenes, gracias a esta flexibilidad, perciben con una gran capacidad de adaptación las situaciones a las que se enfrentan. Al mismo tiempo que relativizaron las infracciones, los jóvenes participantes en ambos grupos mostraron repetidamente una actitud de defensa de las normas de circulación, así como de las multas, para disuadir a aquellos que no las respetan. La necesidad de castigar las infracciones aparece con mayor claridad en las intervenciones en las que desapruban las irregularidades cometidas por los automóviles y la insensatez al volante de algunos conductores. Sin embargo, estos jóvenes se muestran mucho más indulgentes cuando se trata de infracciones vividas en primera persona (la combinación de la bicicleta con el alcohol, mencionada anteriormente, o recurrir a transitar en bicicleta por la acera en lugar de por la calzada, por ejemplo). De hecho, argumentan a favor de obviar ciertas reglas cuando no son adecuadas para el ciclista, y en particular, defienden explícitamente el uso de la bicicleta en el acerado. En general, son respetuosos con las normas de tráfico, pero también expresan su visión crítica de ciertos aspectos que no comparten o para los que no encuentran justificación, como la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas que pueda plantearse en el futuro, medida que les merece el calificativo de “*estúpida*”. Al debatir sobre la posible obligatoriedad del casco, los jóvenes auguran que su puesta en marcha significaría el final de servicios como Sevici.

Otro aspecto en el que se manifiesta esta mayor flexibilidad propia de los jóvenes es el transporte intermodal, que parecen practicar en mayor medida que el resto de la muestra, aunque es cierto que reflejan su malestar ante los problemas que afrontan al combinar la bicicleta con otro medio de transporte, haciendo referencia a la restricción de portar la bicicleta en dichos medios de locomoción en algunas ocasiones cuando en otras sí se lo permiten: por ello consideran poco justificadas dichas decisiones y se sienten expuestos a la arbitrariedad de la persona que esté a cargo del medio de transporte público en cada momento. En el caso de los almerienses, narran este tipo de problemas en los servicios públicos interurbanos (concretamente el autobús), y, en el caso de los sevillanos, hacen lo propio en referencia al metro.

Resulta también evidente la importancia que adquiere el factor económico en estos grupos, una ventaja que es reconocida ampliamente por los participantes. Frente a lo que sucede en otros

muchos grupos de la muestra, es prácticamente nula la existencia de la censura estructural entre los jóvenes en las ocasiones en las que se aborda este tema; no muestran grandes reservas y justifican sin rodeos la necesidad de gestionar su propia economía, haciendo referencia a la bicicleta como un medio idóneo en este sentido. La expresión explícita del ahorro como ventaja de la bicicleta es una constante en ambos grupos de jóvenes con una única excepción: en el grupo de desempleados –tal vez, precisamente por tener mayores dificultades económicas– se aludió en un primer momento a la rapidez o a la diversión que proporciona la bicicleta sin explicitar el problema de gasto que para ellos suponía el uso de otro medio de transporte; sin embargo, esta etapa de censura estructural se superó en poco tiempo.

En esta línea de optar por los transportes menos onerosos, algunos jóvenes eligen un determinado tipo de movilidad motivados en gran parte por las ventajas económicas que ofrece (en el caso del autobús y de Sevici, su precio asequible supone un factor importante en su elección y les lleva a continuar utilizándolos, pese a las desventajas que en dichos servicios encuentran); otros, expresan un gran interés y conocimiento –mucho mayor que el resto de la muestra– sobre el bono multiviaje, el carnet de descuento o servicios de transporte concretos que suponen un ahorro económico, tales como el sistema de coches compartidos BlaBlaCar o el sistema intermodal Bus+Bici (este último, según los jóvenes estudiantes sevillanos, resulta muy ventajoso, y si no ha tenido mayor repercusión es debido a una insuficiente difusión del mismo). El factor económico hace que en los grupos de jóvenes se estime especialmente a la bicicleta, debido a su bajo coste, y extienden esta ventaja al conjunto de la sociedad en el contexto actual de crisis económica. Incluso, en participantes concretos como los desempleados, la bicicleta es la única opción de tener *en propiedad* un vehículo (mientras que entre participantes con mayor poder adquisitivo la percepción de posesión de un vehículo se restringe casi exclusivamente a la moto o el coche).

En relación a la disposición que muestran los jóvenes por fórmulas de transporte menos convencionales, es necesario tener en cuenta no sólo su interés por el ahorro, sino también la actitud desenfadada que es propia de esta franja de edad y que les otorga una gran capacidad de adaptación a todo tipo de circunstancias que les permitan abaratar costes en su desplazamiento. Alguno de estos estudiantes explica en primera persona ciertas estrategias que persiguen claramente ese objetivo, como compartir coche para ir a la universidad (repartiendo el gasto entre todos) o colarse en el tranvía, en el caso de los estudiantes sevillanos. Entre los desempleados almerienses encontramos también experiencias con objetivos similares, como el depender totalmente de un amigo que quiera llevarle en coche sin cobrarle, incluso adaptando los propios horarios y hábitos en función de la

disponibilidad del vehículo ajeno. Este doble factor, relativo al ahorro y a la flexibilidad, supone uno de los motivos por los que los jóvenes utilizan la bicicleta más que el resto de la población: más allá de su bajo coste, los jóvenes no se enfrentan a las mismas reservas (o éstas son mucho más débiles) que otros sectores cuando se trata de habituarse a su uso. Esto explica que en Almería la práctica del ciclismo utilitario, aun no existiendo grandes infraestructuras para el usuario de la bicicleta, sea adoptada por los jóvenes, bien desde el hábito previo de un uso recreativo o deportivo de la bicicleta, bien al tomar como ejemplo la experiencia de conocidos que previamente la utilizaran como transporte. En Sevilla, junto a estas mismas formas de acceder al ciclismo urbano, hay que sumar el hecho de que se hayan desarrollado más las infraestructuras y los servicios relacionados con la bicicleta, y, no lo olvidemos, que la implantación de las dotaciones ciclistas haya coincidido en el tiempo con la adquisición de una mayor autonomía por este grupo de edad; es decir: el inicio de su movilidad personal, independiente ya de la de los adultos de quienes estaban a cargo, tuvo lugar cuando ya existían las infraestructuras ciclistas en la capital andaluza. Curiosamente, la percepción, ampliamente extendida en varios grupos de la muestra, en virtud de la cual el centro histórico de sus ciudades es especialmente idóneo para transitar en bicicleta, no aparece en el grupo de estudiantes sevillanos, que califican el tránsito en bicicleta en el casco antiguo como incómodo, debido a los adoquines de la calzada; creemos reconocer aquí un síntoma de esta “naturalización” del tránsito en bicicleta por el carril-bici, adquirido desde el principio de su experiencia como ciclistas. Esta naturalización del ciclismo urbano influye en que los universitarios perciban este medio de transporte como una opción más para desplazarse y se refieran a ella con una normalidad que no está presente en el resto de la muestra, considerándola una modalidad de transporte más, aludiendo a la posibilidad de ir en bicicleta sin acudir a planes o estrategias complejas que sí aparecen en los testimonios de otras franjas de edad a la hora de plantearse abrazar el ciclismo urbano.

Por ello, no resulta extraño encontrar en las intervenciones de los estudiantes de Sevilla una valoración muy positiva de la dotación de infraestructuras para la bicicleta en la ciudad, destacando su carácter socialmente abierto a todos los sectores de la población (se ilustra esta percepción con la imagen, también profusamente aludida en las entrevistas realizadas para nuestro trabajo de campo, de “*un tío con chaqueta*” en bicicleta). También surge otra percepción: la difusión del uso utilitario de la bicicleta en Sevilla, a diferencia de otras ciudades donde es primordialmente recreativo, resaltando la influencia positiva que en ello ha ejercido la dotación ciclista y, en algún caso, situando al carril-bici de Sevilla como un caso paradigmático que explica cómo las infraestructuras ciclistas y la buena gestión prestan un servicio capaz de satisfacer las necesidades

de transporte que demanda la sociedad.

Yo creo que cuando mejoran los transportes, la gente los coge, porque exactamente cuando... La gente no cogía la bici: haces un buen carril-bici y la gente utiliza la bici; le das la posibilidad de alquilar la bici y la gente ha empezado a utilizar Sevici. (G2: Estudiantes universitarios de clases medias, Sevilla)

En los dos grupos de jóvenes se manifiesta una posición frontalmente contraria a la generalización del uso del coche y al conjunto de consecuencias negativas que este uso desprende, las cuales afectan negativamente a la población, tanto a peatones como a ciclistas. Se trata de una posición presente en otros grupos de la muestra; sin embargo, en ellos no se encuentra con la misma convicción ni se llega a dicho consenso con la misma facilidad y rapidez como en los grupos de jóvenes.

Entre los jóvenes desempleados de Almería, en ocasiones se observa una percepción negativa de su ciudad (desconectada de las novedades y atrasada culturalmente), que se vincula a la poca capacidad de adaptación que ésta pueda tener ante lo que consideran cambios urbanísticos deseables, como la peatonalización de ciertas zonas o la implantación de una adecuada red de carriles-bici. En este sentido, Almería *“no está preparada”*. Con todo, este grupo de jóvenes considera el ciclismo como una forma de movilidad que proporciona muchos beneficios y que lograría prosperar en su ciudad si contara con el impulso de unas dotaciones apropiadas. Por otro lado, entre los universitarios sevillanos, durante sus intervenciones, prospera la idea de una mayor peatonalización, así como la recuperación del antiguo Plan Centro, que restringía el acceso de vehículos motorizados en el casco histórico; incluso, desde una conciencia medioambiental, llegan a plantear la restricción total de la circulación motorizada, manteniendo únicamente el caminar, el ciclismo y el transporte público por el carácter sostenible de dichas formas de movilidad (pudiendo ampliarse a ciertas fórmulas más sostenibles en el uso del coche, como la generalización del uso compartido de automóviles: con ello parece defenderse el uso del automóvil incluso en el contexto de una ciudad con ambiciosas políticas de transporte sostenible, aunque para ello el automovilista asuma restricciones o “prácticas responsables”). En este aspecto, los estudiantes sevillanos suponen una excepción en el conjunto de la muestra, ya que en ninguno de los otros grupos se observa una defensa tan decidida del respeto al medioambiente como criterio de importancia en la gestión de la movilidad urbana:

-Y después con la contaminación pues yo el otro día, pues lo iba pensando, y cuando iba en el autobús, dije “mira, pues en verdad estaría bien que todo el mundo usara sólo autobuses y metro y bicicleta”. Yo qué sé, que estaría muy bien para el tráfico también hacer...

-Bueno, si compartís el coche también está bien.

(G2: Estudiantes universitarios de clases medias, Sevilla)

Junto a los factores que se han ido identificando para explicar la mayor accesibilidad de los jóvenes al ciclismo urbano, así como su posicionamiento más favorable ante esta forma de movilidad, éstos también señalan aspectos negativos del mismo, como la sudoración que provoca trasladarse en bicicleta o los problemas que encuentran a la hora de cargar algún tipo de equipaje (en relación a esto último, encontramos una intervención que reconoce utilizar la bicicleta junto a una mochila, para utilizarla en caso de necesitar transportar algo consigo). Del mismo modo, otros consideran inadecuada su utilización para recorrer un largo trayecto. También, la posibilidad al robo o hurto de bicicletas se encuentra entre los jóvenes como un inconveniente generalizado (alguno afirma haber padecido algún robo en alguna ocasión, o haber sido testigo de un caso de robo). Este riesgo, como antes se ha descrito, motiva en algunos estudiantes de Sevilla su preferencia por la utilización del servicio municipal Sevici (a pesar de las críticas que dirigen al mismo), y hace que en ambos grupos surjan intervenciones en las que recomiendan a los usuarios de bicicleta la compra de candados de buena calidad. Asimismo, son sensibles a la mayor vulnerabilidad del ciclista frente a posibles accidentes, aunque no muestran la misma preocupación que manifiestan otros perfiles de la muestra.

A pesar de estos inconvenientes específicos, el uso de la bicicleta mantiene una muy buena valoración entre los jóvenes, conformando el grupo social que mejor opinión guarda sobre su uso. De hecho, en otros grupos de la muestra se refuerza espontáneamente esta asociación entre la bicicleta y la vida juvenil o universitaria (encontramos en varias ocasiones en el resto de los grupos intervenciones en las que se apuesta por construir infraestructuras ciclistas en campus universitarios y en barrios donde mayoritariamente residen estudiantes). Existe, además, un grupo de discusión que comparte con los dos grupos de participantes jóvenes muchos de estos rasgos favorables al ciclismo urbano: el grupo de cordobeses de clase media-alta, donde muchos de ellos rondan la treintena (y se encuentran, por lo tanto, en los inicios de su vida profesional y “adulta”), muestran el mismo entusiasmo por el uso de la bicicleta que en los jóvenes, compartiendo también del mismo modo de algunas de sus argumentaciones más distintivas (si bien, como veremos, se plantean ya el dilema entre bicicleta y automóvil como vehículo preferente de transporte).

En conclusión, en los grupos de jóvenes se observa una positiva apreciación de las ventajas del ciclismo como alternativa de transporte, en especial la autonomía que les otorga, su precio económico y su rapidez para el desplazarse (incluso hacen referencia a un valor estético en la bicicleta, calificándola de “bonita”). También enmarcan el ciclismo urbano en un deseable modelo de movilidad sostenible. Pero se observa también con especial intensidad el aspecto de “disfrute”, que de forma característica marca todo su discurso: valoran muy positivamente los efectos que provoca en su estado de ánimo y la felicidad que afirman sentir.

...poder coger la bici para no gastar gasolina, llegar antes a un sitio, disfrutar de lo que estás viendo, y darte un paseo y despejarte. (G10: Desempleados y subempleados, Almería)

Respecto a los rasgos distintivos de otros tramos de edad, hemos de detenernos brevemente en las particularidades encontradas en el discurso de los adultos de edad avanzada. Un grupo de la muestra estaba compuesto por hombres de 50 a 60 años, y en él se pueden señalar algunas características específicas propias de este franja de edad que no se manifiestan en el resto de los grupos. Principalmente guardan relación con el envejecimiento y el consecuente deterioro físico, y este sirve para diferenciar dos tipos de posicionamientos, opuestos entre sí, en cuanto al uso de la bicicleta en la ciudad. En este sentido, se muestra como el más generalizado aquél que se sirve de este factor para justificar su reticencia al ciclismo urbano:

-Antes no, antes ya, cuando uno era más joven (...), pues me imagino que estaría con la bicicleta todo el rato andando. Yo si fuera joven, desde luego estaría con una bicicleta de un sitio a otro, bueno y no me movería en ningún sitio que no fuera... en bici o metro. (...)

-(...) Yo, pues... carril-bici, con mi espalda, lo tengo complicado montar en bici, por mi dolencia. (GD3: Varones de clase media patrimonial, Sevilla)

Sin embargo, a la vez existen participantes que, siendo usuarios de la bicicleta y defendiendo este medio de transporte en la ciudad, destacan las ventajas para la salud que puede proporcionar a las personas con una edad más avanzada, en tanto que su práctica constituye un beneficioso ejercicio físico:

Y después, bueno pues, creo que la Sevici nos viene muy bien ¿eh?, cerca ya de los sesenta que tiene uno, pues, pues por lo menos uno hace ejercicio, y me mantengo bastante... bastante bien ¿no? Y ya está... cuando... es la única forma de, de moverme un poco... a nivel laboral más que

todo. (GD3 : Varones de clase media patrimonial, Sevilla)

En este segundo caso, que se observa de igual manera en participantes de otros grupos (como los hombres de clase trabajadora con edad avanzada), es destacable que se reconocen beneficios para la salud en una práctica fundamentalmente utilitaria en tanto que medio de transporte (“*a nivel laboral más que todo*”), y al que, en segunda instancia, añadirán otros factores positivos como su bajo precio. Otros participantes del GD3 también señalan las ventajas que proporciona a la salud física el uso de la bicicleta, pero refiriéndose a su uso exclusivamente recreativo (“*salir de paseo [por la ciudad]*”) en tanto que no incorporan el uso de la bicicleta a los trayectos realizados en la rutina diaria con carácter utilitario.

Asimismo, en los participantes de mayor edad se detectan otros posicionamientos respecto a la bicicleta, que dificultan el acceso funcional a esta por parte de este perfil sociológico; entre ellos, la escasez de tiempo y, de un modo más claro, una especie de actitud conservadora ante el cambio, expresando ciertas resistencias, así como un manifiesto desapego a las dotaciones y modificaciones urbanísticas realizadas para el uso de la bicicleta y una clara preferencia por el coche. Aún así, estos aspectos no parecen estar relacionados sólo con la edad de los participantes, sino, especialmente, con su clase social, como veremos más adelante.

Como último análisis específico de los grupos de edad, es interesante tomar en cuenta las referencias a los niños y a la tercera edad, rangos de edad que aunque no forman parte de la muestra, son habitualmente aludidos en varios grupos de discusión. Los niños y los ancianos son percibidos como vulnerables ante el tráfico, especialmente por el peligro que conlleva el tránsito de ciclistas por el acerado y otras zonas destinadas al peatón (o incluso el propio carril-bici, cuando éste se dispone yuxtapuesto a la acera). De esta forma, tanto la imagen del niño como la del anciano condensan la imagen de un peatón desprotegido ante el uso de la bicicleta en el entorno urbano. Además, en el caso de los ancianos, se también se les refiere (aunque en menor grado) como grupo social particularmente desfavorecido en su acceso al ciclismo urbano, por las fronteras físicas que les impone su propio cuerpo y los hábitos de su edad.

Son frecuentes las referencias a “llevar a los niños”. En muchos de los grupos de la muestra existen multitud de referencias a las situaciones vividas cuando los llevan en coche a la puerta de su centro educativo, subrayando los atascos que se producen en el momento de entrada. En reiteradas ocasiones, este tipo de intervenciones se narran en primera persona, y sobresale en las

intervenciones el tono de humor y de autocrítica con el que se aborda el tema; concretamente, se hace alusión a un tipo de padre o madre que espera con afán protector hasta el último momento para ver a su hijo entrar en el colegio, provocando largas colas de vehículos. En general, al mismo tiempo que se expresa cierta empatía por esta forma de paternalismo, es frecuente que se considere una conducta irresponsable para el resto de usuarios de la vía pública, y a pesar de ello bastante común; en ocasiones, tras este tipo de testimonios se termina abordando en la discusión el abuso en la utilización indiscriminada del automóvil para todo tipo de trayectos. Se hace alusión entre los participantes a ciertas épocas pasadas, en las que los hijos eran autónomos para ir y volver solos por la calle, particularmente desde la casa al colegio y viceversa, normalmente caminando. Hoy, esta práctica está en desuso debido a la alarma social que provocan ciertos peligros que conllevaría esa autonomía; por lo tanto, la mayoría de padres afirman que no prescindirían en ningún caso de la supervisión de un adulto en dichos trayectos, y cuando desde algún grupo se plantea la necesidad de alternativas para evitar los atascos y la congestión, miran con buenos ojos otro tipo de posibilidades, como el apoyo al servicio de transporte escolar mediante autobuses, el empleo de un taxi compartido (repartiendo el gasto entre las familias de los escolares) o la programación de turnos entre los padres para el transporte de sus hijos (cuando uno asumiera el rol de conductor y llevara junto a sus hijos a los niños de otras familias, el resto de padres descansaría, y viceversa). En lo que respecta a la opción de recurrir al transporte público para trasladar a los niños, manifestada particularmente por las mujeres participantes, se connota negativamente, haciendo hincapié en la multitud de problemas que suelen encontrar (por ejemplo, se alude a lo incómodo que resulta llevar un carrito de bebé en el autobús). Por estos motivos, el uso del automóvil es generalmente justificado por la necesidad de llevar a sus hijos al centro escolar o en otro tipo de traslados, considerándolo como un medio de transporte idóneo para llevar a los niños, del que no podrían llegar a prescindir.

En este contexto, resulta significativa una imagen que una y otra vez surge entre muchos participantes de los grupos de nuestra muestra: la imagen de un padre o madre, joven en la mayoría de casos, que traslada a los niños en bicicleta al colegio. Con la excepción de ciertas mujeres participantes en grupos exclusivamente femeninos, que expresan su opinión contraria a esa práctica (haciendo referencia al peligro al que se expone de este modo a los más pequeños a sufrir un accidente o caerse), la imagen provoca una atracción poderosa entre los distintos perfiles de la muestra (“*¡qué maravilla!*”), y es frecuentemente relacionada con una forma de vida propia de otras culturas más desarrolladas (como Ámsterdam, y otros referentes urbanos de vanguardia). Desde esta imagen compartida, a veces se expresan opiniones favorables a la adquisición en edad temprana de

hábitos relacionados con los usos de la bicicleta. Este aspecto sobresale especialmente en las intervenciones de los participantes jóvenes y de clase media-alta profesional, y suele venir ligado a la percepción de la aparición y consolidación de una “cultura ciclista” entre la población urbana.

5.2.3. Discursos sobre el ciclismo urbano según posición socioprofesional.

Nos dispondremos a continuación a analizar, por separado, los discursos de las clases trabajadoras, las clases medias, y las clases medias-altas. Antes de comenzar nuestro análisis de los discursos sobre ciclismo urbano de la clase trabajadora, recordemos que ésta está representada en cuatro grupos de la muestra, de los cuales, dos han sido tratados anteriormente: el de los jóvenes almerienses desempleados y subempleados (muchos de ellos de clase baja, junto a otros de media-baja o desclasados), así como el de mujeres amas de casa de clase media y media-baja de Granada. Como se ha visto, el primero se enmarca entre los discursos que valoran positivamente el ciclismo urbano, estando algunas de estas disposiciones favorables a este modo de transporte más vinculadas al rango de edad representado en el grupo que al propio estatus socioprofesional; el segundo es ambivalente, en tanto que aunque la bicicleta no les resulta a las participantes un vehículo realmente accesible (por motivos como el miedo a los accidentes, entre otros) al mismo tiempo ofrece una serie de ventajas potenciales en el caso de que se garantizaran condiciones de mayor seguridad. En ambos grupos, el ahorro económico que ofrece la bicicleta como medio barato de movilidad es un factor muy valorado por los perfiles representados en ellos, especialmente por las participantes más jóvenes del grupo de mujeres y por los miembros del grupo de desempleados que se encuentran en situaciones de mayor precariedad. En tanto que las mujeres y los jóvenes de clase trabajadora, además, no parecen detentar muchas resistencias a la hora de evidenciar las necesidades inherentes a su bajo nivel adquisitivo –menos, en cualquier caso, que los varones adultos, como nos disponemos a analizar a continuación– dicha demanda de modos económicos de movilidad es explícita, sin que su expresión se vea afectada por la censura estructural que sí se observará en otros grupos de clase baja y media-baja al abordar en la discusión la propia precariedad. El desenfado propio de los jóvenes de cualquier clase social –uno de los factores definitorios de su discurso, tal como hemos visto– y la asunción explícita de gestión económica familiar por parte de las amas de casa y madres de familia son factores que pueden explicar que al abordar la necesidad de ahorro en estos perfiles no se recurra a los eufemismos que sí caracterizarán el discurso de los varones adultos obreros. Ello nos puede indicar que, en determinadas condiciones, existirían menos obstáculos a una incorporación del ciclismo urbano en su práctica cotidiana de transporte entre los jóvenes y las

mujeres de clase trabajadora que entre los varones adultos.

Los otros dos grupos están constituidos íntegramente por varones de clase trabajadora: uno de ellos en Sevilla y otro en Cádiz y su Bahía. En ambos casos, encontramos opiniones favorables ante el ciclismo urbano; sin embargo, no lo consideran un medio de transporte adecuado para su propia movilidad. Así, los participantes sevillanos de clase trabajadora insisten en distintos momentos de la discusión sobre su falta de tiempo de ocio: la gestión de su horario en general, y, en particular, del tiempo utilizado en trasladarse, se manifiesta como un factor explicativo de sus opciones de transporte; así, ante el abanico de posibilidades del que disponen para desplazarse en la ciudad, no muestran ninguna inclinación por la bicicleta, y de hecho ésta es tachada como “*pérdida de tiempo*”. Por su parte, los participantes gaditanos rehúsan utilizar la bicicleta como posible modo de transporte para ir a trabajar por no considerarlo práctico, haciendo referencia especialmente a la hora de entrada en el puesto de trabajo como factor que les desmotiva a ir en bicicleta, dado el limitado tiempo del que disponen desde el momento en el que se despiertan hasta la hora a la que han de iniciar su jornada laboral.

Los participantes en estos grupos muestran una opinión favorable de la bicicleta asociada a recorridos cortos, para los que la ven adecuada; esta percepción les excluye de su uso, puesto que una gran parte reside en la periferia de la ciudad o en ciudades dormitorio de la misma, o bien trabajan en centros de trabajo alejados. De este modo, algunos afirman su predilección por el automóvil (y, participantes concretos, por la moto o por el autobús). Los participantes de los dos grupos coinciden en una opinión positiva del uso funcional de la bicicleta para realizar trayectos en el interior del centro histórico, como los cascos antiguos de Sevilla y de Cádiz (en este último caso, la situación de congestión de tráfico que sufre el municipio de Cádiz, y en especial su zona histórica, hace que la bicicleta se imponga como opción preferente frente al automóvil, particularmente, en dicha zona de la ciudad).

Si bien en los dos grupos de varones de clase trabajadora el factor de “falta de tiempo” se esgrime inicialmente para rechazar el uso de la bicicleta como transporte, la propia dinámica de ambos grupos permitirá posteriormente cuestionar dicho criterio. En el grupo de Sevilla, un participante realiza una matización relevante: señala que, en relación a la duración de los traslados, la bicicleta y el coche suponen un empleo similar de tiempo, en tanto que el segundo requiere dedicar muchos minutos en buscar aparcamiento; pero los demás participantes del grupo no se sienten interpelados por este razonamiento y continúan la discusión sin considerarlo. Por su parte,

entre los gaditanos sí se establecen ciertos acuerdos y consensos en torno a la equiparación del tiempo empleado con ambos medios de transporte, y es entonces cuando surge en este grupo una preocupación mayor por otro factor como es “la distancia”, mediante la cual reformulan su argumento anterior, basado en el tiempo: en su rutina diaria, son muchos los participantes que requieren trasladarse entre distintos municipios de la Bahía de Cádiz, motivo por el cual no optan por el ciclismo urbano como un método de transporte por la lejanía existente entre ellos (encontramos un solo caso en el que sí se afirma recorrer esas distancias utilizando una bicicleta).

Entre los participantes de Sevilla se observa un uso mayor de la bicicleta durante los fines de semana, debido al tiempo libre que entonces disponen. Aunque en algunos pocos casos estas prácticas tienen una finalidad utilitaria, en general se hacen referencias a una práctica de ocio y tiempo libre, manifestando en este perfil socioprofesional un mayor apego al ciclismo recreativo que al utilitario.

Como avanzábamos, el factor de ahorro en la elección del transporte no aparece de forma espontánea ni se explicita con facilidad entre los participantes de estos grupos, y cuando se alude a él, se hace en relación a la precariedad. En los grupos de discusión representativos de otras clases sociales, las ventajas económicas del ciclismo urbano se entienden como un valor añadido a otros factores: proporciona un menor gasto que resulta positivo pero no fundamental, y que no constituye el motivo último de la elección de este medio de transporte. En los dos grupos de varones de clase trabajadora, encontramos expresiones que hacen alusión a las escasas opciones de las que disponen para desplazarse; en ese marco, la opción de elegir la bicicleta surge en sus intervenciones acompañada de un tono de resignación. Así, en el grupo de Cádiz, un usuario de bicicleta reconoce no ser capaz de hacer frente a la compra de un automóvil, optando por el ciclismo urbano, según sus propias palabras, “*por necesidad*”. De forma literal, encontramos esta misma expresión (“*por necesidad*”) en el grupo de Sevilla, especialmente en el caso de un participante desempleado y usuario habitual de la bicicleta como medio de transporte (se trata del único de los participantes del grupo que afirma llevar a cabo este tipo de uso utilitario): esta persona comenzó describiendo su uso de la bicicleta como un modo de locomoción provisional, motivada tan sólo por una situación ocasional específica: la avería que atraviesa su automóvil, dando a entender así que se trataba de una sustitución transitoria durante el tiempo de arreglo del mismo. Pero, conforme fue avanzando la discusión y se fue dejando atrás la formalidad inicial de la discusión, reconoce finalmente el carácter económico de esta práctica, que lleva manteniendo durante meses:

Yo por ejemplo estoy utilizando ahora mismo la bicicleta, pero por necesidad, porque lo que ya te digo, que no tengo coche desde hace nueve meses, porque se me averió y no he podido arreglarlo, porque económicamente no he podido. (GD6: Varones de clase trabajadora, Sevilla)

El citado participante recurre inmediatamente después al humor al terminar de comentar esta situación, aunque mezclado con cierto rubor por el hecho de reconocer el uso de la bicicleta como transporte debido a la falta de recursos económicos para arreglar su automóvil. La reacción del resto del grupo es la de una aversión algo forzada e incómoda. Esta sensación de vergüenza que puede producir la práctica del ciclismo urbano parece guardar relación con su mayor asequibilidad y, por ello, su más fácil acceso para las personas que padecen una mayor precariedad laboral y económica, por lo que en estas posiciones sociales aún puede considerarse el uso de la bicicleta como “vehículo de pobres” (aspecto referido en muchos otros grupos de la muestra como una percepción ya superada). Ello constituye un obstáculo para la práctica del ciclismo urbano en la clase social representada en los grupos de discusión de clase trabajadora. De un modo u otro, la confesión del participante del grupo de Sevilla abre la posibilidad al resto de integrantes de tratar el factor económico, utilizándolo para explicar la expansión del ciclismo urbano en su ciudad. En concreto, aluden a la actual crisis, en la que encuentran uno de los motivos del palpable aumento de los usuarios de bicicleta (debido a su carácter asequible). Asimismo, hacen referencia a las ventajas económicas que ofrece la utilización del bono Sevici para desplazarse en la ciudad. Es reseñable que el reconocimiento de la relación entre ciclismo urbano y ahorro se produce en este grupo sólo cuando se generaliza al conjunto de la población la pérdida de poder adquisitivo debido a la crisis económica, evitando tratar el tema en primera persona.

A pesar de la lejanía de la clase obrera con la práctica del ciclismo urbano, este grupo valora el carril-bici como un positivo factor determinante que explica el auge de la bicicleta, resaltando la buena calidad de estas infraestructuras en Sevilla: el número de kilómetros que posee, su carácter funcional, su diseño cuidado y atractivo, o la popularidad que ha alcanzado, incluso con reconocimiento internacional, mostrando cierto orgullo, como sevillanos, respecto a estos logros. Sobre el servicio municipal de bicicletas, también se hacen referencias muy positivas en este sentido, sumando percepciones que subrayan la diversidad de sus usuarios. En concreto, un participante del grupo de Sevilla que realizaba una de estas intervenciones declaró haber visto a una monja usuaria de Sevici, imagen en la que condensaba la gran difusión del ciclismo urbano en todo tipo de perfiles sociales. Este tipo de valoraciones se reproduce en el grupo de varones gaditanos de clase trabajadora, pero de forma opuesta: se muestra una opinión negativa ante las infraestructuras

ciclistas que existen en sus ciudades (sobre todo en Cádiz, pero también en otras localidades, como Chiclana). En estos casos, hacen referencia a su mal estado y su diseño inadecuado, ejemplificándolo en puntos concretos del trazado que conocen, en los cuales la vía se interrumpe a lo largo de un trecho, termina en embudos o zonas peatonales, o expone al usuario a un considerable peligro de sufrir un accidente. Este temor, al que se suma el hábito asumido entre los conductores de coches de invadir el carril-bici cuando este no dispone de una separación física con la calzada, es frecuentemente referido por los participantes de la Bahía de Cádiz; entre ellos, una gran parte hace uso de esa falta de seguridad para justificar su rechazo a la bicicleta como medio para desplazarse en la ciudad. También, entre los participantes del grupo de trabajadores gaditanos se hace referencia positivamente a las infraestructuras ciclistas de Sevilla.

En los dos grupos se expresa, en mayor grado que en el resto de la muestra, un interés por el aumento de la normativización del ciclismo urbano y de la imposición de sanciones económicas ante las infracciones. En este sentido, algunas intervenciones señalan el ánimo lucrativo que, según interpretan, subyace a estas medidas, que perseguirían un fin recaudador (mientras que en otros grupos de la muestra se entiende que poseen una finalidad correctiva y de educación cívica). En el caso de Cádiz, algunos participantes destacan en la discusión la aparición de los controles de alcoholemia para ciclistas, como una medida novedosa. Por su parte, en Sevilla se detecta un debate específico en relación al casco obligatorio para ciclistas; por un lado, un sector tacha esta posibilidad de amenaza para la expansión del uso de la bicicleta (según estos, la medida provocaría una regresión en el proceso de desarrollo del ciclismo urbano); por otro, otros participantes se muestran a favor de su implantación, concibiéndola como positiva para la seguridad vial.

En suma, los grupos de varones adultos trabajadores expresan una opinión favorable a la existencia de buenas dotaciones ciclistas y el discurso en ellos expresado no está marcado por la hostilidad hacia el ciclismo urbano ni a sus usuarios; y, sin embargo, se sitúan simbólicamente alejados de la bicicleta utilitaria por diversos motivos. En primer lugar, pudiera parecer que en la alusión que realizan sobre su horario laboral como factor que hace desaconsejable el uso de la bicicleta para ir a trabajar estuviera latente una resistencia a realizar una actividad física justo antes de la que habrán de realizar en la jornada laboral, en tanto que trabajadores manuales –un obstáculo que no existe en los empleados de cuello blanco y en los profesionales para los que el ejercicio físico durante la actividad de transporte antes de iniciar la jornada laboral (intelectual) es a veces vista incluso como un beneficio. Por otra parte, indirectamente vinculan su desafección a la práctica del ciclismo urbano con su zona de residencia: sea ésta un barrio obrero del extrarradio o una

ciudad-dormitorio del área metropolitana, los trabajadores señalan tempranamente la “*pérdida de tiempo*” percibida como inherente al traslado en bicicleta que más tarde, en uno de los grupos, al convenir que la duración del desplazamiento en bicicleta y en automóvil es similar, reformulan como “*distancia*”. Ello se refuerza con la percepción de que el centro urbano, en cambio, sí es un área de la ciudad propicia para el uso de la bicicleta como transporte. Aunque, en general, en el resto de los grupos de la muestra sea habitual expresar resistencias a usar la bicicleta hacia o desde la periferia de las ciudades, en otros perfiles socioprofesionales no se afirma de forma tan evidente ni explícita que la distancia o el tiempo empleado en el desplazamiento sea un factor que desincentive la práctica del ciclismo urbano. Pudiera entenderse con ello que la bicicleta se vincula a la movilidad más específicamente urbana (entendiéndose aquí el adjetivo “urbana” en su acepción opuesta a “periurbana”); la “distancia” pudiera referirse no sólo –o no tanto– a los kilómetros de desplazamiento, sino al entorno del trayecto que deben realizar hasta su centro de trabajo (carreteras metropolitanas, polígonos industriales periféricos, etc.) o, incluso, al entorno en el que viven (ciudades y barrios obreros) donde el ciclismo urbano no es una forma de movilidad habitual ni, al parecer, “distinguida”, en la acepción bourdieuana del término. En sus primeras intervenciones sobre la bicicleta, al aducir el problema del tiempo o de la distancia, los trabajadores dejan claro que el ciclismo urbano, a pesar de merecer más tarde una valoración positiva, “no es para ellos”. En este sentido, la asignación del casco histórico como “espacio adecuado para los ciclistas” pudiera tener una lectura más allá de los aspectos urbanísticos o de tráfico que explícitamente señalan: el uso utilitario de la bicicleta podría verse, de esta forma, como adecuado para los habitantes del centro, y que, por tanto, no es propio de los habitantes de los barrios de clase trabajadora. Este extremo quedaría revalidado por la censura estructural que se establece en ambos grupos respecto al poder adquisitivo y el gasto en transporte: debaten sobre este aspecto generalizando las estrecheces económicas a todo el conjunto de la población y vinculando el auge de la bicicleta a las mismas. Los participantes que usan la bicicleta la equiparan claramente como “ausencia de coche” y, no sólo ello, sino como carencia de recursos para tener coche (en un caso, no se tiene dinero para arreglar un coche averiado, en otro no se tiene dinero para comprar un coche nuevo); uno de ellos, como vimos, disimula durante la fase de formalidad los motivos reales por los que usa la bicicleta. Implícito en el discurso de los adultos varones de clase trabajadora estaría la perdurabilidad de la noción de la bicicleta como vehículo precario –presente aún en una clase social que iba mayoritariamente en bicicleta hasta hace seis o siete décadas y para la que el acceso al automóvil supuso una mejora de prestigio social; un prestigio adquirido colectivamente: el coche es un vehículo cuya posesión se le presupone a todos los adultos varones (por ello en los jóvenes obreros y en las mujeres trabajadoras no encontramos la misma censura estructural al practicar otras formas

de movilidad). En este sentido, la noción de la bicicleta como “carencia de coche” puede significar también la pérdida de estatus que en su entorno social la posesión de un automóvil simbólicamente implica. La distinción que sí representa la bicicleta para otras posiciones sociales de la ciudad (principalmente en Sevilla), incluyendo algunas posiciones de alta jerarquía social, podría cambiar tal vez esta percepción en el futuro, pero esta nueva significación del ciclismo urbano aún no se ha asentado entre la clase trabajadora y se halla, en el mejor de los casos, en transición: los obreros aplauden el auge del ciclismo urbano pero su percepción del mismo no se ajusta a sus propias disposiciones de clase.

Una vez analizado el discurso de la clase trabajadora, nos disponemos a continuación a abordar los discursos de las clases medias. En nuestra muestra, la clase media está representada de forma amplia a través de diversos perfiles. Además de los grupos de clase media que ya han sido tratados (en Sevilla, el grupo de varones de edad avanzada de clase media patrimonial, el grupo de mujeres de clase media y el de estudiantes universitarios, y en Granada, el grupo de mujeres, en el que estaban representada en algunas de sus participantes las clases medias), también forman parte de este análisis el grupo de clase media funcional de Granada, el de taxistas de Sevilla, y el grupo de clase media patrimonial de Huelva.

En ellos es frecuente encontrar críticas dirigidas hacia los distintos niveles de la administración pública y a su mala gestión de los problemas derivados del tráfico. En lo que respecta al uso de la bicicleta en la ciudad, ello se concreta, con excepciones que veremos más adelante, en la demanda específica de dotaciones de infraestructuras adecuadas en el caso de que no existan, y la mejora de éstas en los municipios donde ya ha habido una primera implantación de infraestructuras. Sobre esa posible mejora, son numerosas las referencias negativas relativas a la calidad del servicio público, la falta de mantenimiento, o su diseño inadecuado. También destaca un segundo factor en el que coinciden los participantes de clase media: el factor del miedo, producido ante la idea de utilizar la bicicleta como medio de transporte urbano. Del mismo modo, esta percepción refuerza la solicitud de un mayor desarrollo de las infraestructuras ciclistas, las cuales son capaces de aumentar la seguridad de su uso. Este factor, el temor, será recurrente en las discusiones relacionadas con los conflictos que impliquen a ciclistas.

Pero, más allá de estos puntos en común, se detectan en estos grupos dos discursos bien definidos y fácilmente identificables. Por un lado, los estudiantes y una parte de la clase media funcional apuestan de forma decidida por impulsar el ciclismo urbano; por otro, sobre todo entre los

taxistas, los pequeños propietarios y los empresarios de clase media, también se observa una crítica frontal a ciertas desventajas e inconvenientes que éste implica, y con ella, una defensa de la posición preferencial del coche en la ciudad.

Los pequeños empresarios tradicionales, cuyo discurso ya analizamos parcialmente al tratar las características de adultos de edad avanzada, declaran utilizar la bicicleta de forma recreativa, concebida para días de buen tiempo y en forma de paseo. Del mismo modo, los taxistas (los cuales forman parte de la muestra como grupo triangular) muestran una mejor predisposición al uso de la bicicleta de forma lúdica y en su tiempo de ocio; en su caso, aluden a la particular relación con el automóvil que le impone su trabajo, reflejando una asociación entre este medio de transporte y la actividad laboral y, por tanto, se establece como alternativa para el domingo el paseo en bicicleta. Ambos grupos, así como el grupo de Huelva donde está representado el sector de los autónomos, coinciden en una tardía aparición del ciclismo utilitario en la discusión (mucho más tarde que en el resto de los grupos de la muestra), si bien en el grupo de Huelva, a diferencia de los grupos de vieja clase media, el ciclismo urbano parece merecerles más indiferencia que hostilidad.

En efecto, la hostilidad hacia el ciclismo urbano define el discurso de los grupos de vieja clase media. Los participantes de estos dos últimos grupos, ambos celebrados en Sevilla, detentan las posiciones más adversas a la bicicleta y defienden el modelo de ciudad que ha venido manteniéndose durante las últimas décadas previamente a los cambios urbanísticos y el auge del ciclismo urbano: defienden la eliminación del carril-bici en la ciudad, así como la obligación de compartir el uso de la calzada con los coches por parte del ciclista (así, se podría emplear de nuevo el espacio del carril-bici para el estacionamiento de automóviles). También se expresan opiniones negativas basadas en la percepción de que la financiación de estas infraestructuras ha corrido a cargo de los usuarios de coches (a través de los impuestos), al uso irresponsable de la bicicleta respecto al tráfico motorizado, a los efectos negativos de las nuevas intervenciones urbanísticas (incluido el carril-bici) para el pequeño comercio, y al asedio al que están sometiendo a los automovilistas a través de las últimas medidas puestas en marcha por la administración municipal, como la peatonalización de avenidas (los taxistas, sin embargo, aplauden el Plan Centro y esperan su restitución, en tanto que la restricción de tráfico motorizado en el casco antiguo reportaba beneficios económicos al sector del taxi). Se observan intervenciones en las que se responsabiliza de la existencia del carril-bici a la testarudez caprichosa de los políticos de la ciudad, una opinión que se refuerza al considerar como excesivamente acelerada la implantación de esta infraestructura, realizada “*en muy poco tiempo*” y tras la que los cambios que se han producido se han precipitado

(“*todo ha ido muy rápido*”). Por todo ello, identificamos en las intervenciones de los participantes de estos grupos, casi con total exactitud, los discursos contrarios al carril-bici propagados por algunos medios de comunicación locales que se difundieron durante la construcción y la puesta en marcha de éste en Sevilla.

Sin embargo, un usuario de la bicicleta perteneciente al grupo de clase media patrimonial de Sevilla (que, como ciclista urbano, constituye un caso minoritario en el mismo), interviene con actitud pacificadora para calmar el tono de las críticas vertidas. Así, este participante señala la dificultad que supone la práctica ciclista en un entorno urbano compartido con el automóvil, y para ello narra cómo se ha impulsado el uso de la bicicleta en las ciudades de “*Holanda*”, a las que se refiere como caso paradigmático. Por este motivo, muestra su agrado ante el desarrollo que ha experimentado el ciclismo urbano en Sevilla gracias a la puesta en práctica de estos modelos que generan una mejor calidad de vida en la ciudad. Resulta significativo que, en este caso, el participante reconozca haber modificado su punto de vista a pesar de reconocer que éste había sido antes muy similar a los expresados por el resto del grupo: confiesa que, durante la implantación de las infraestructuras ciclistas en la ciudad, tenía una opinión contraria a ellas, y que ahora, después de descubrir los beneficios que le proporciona el uso de la bicicleta para desplazarse en la ciudad, piensa de forma muy diferente:

Yo, lo digo, “¡Esto es una barbaridad lo que van a hacer! Van a destrozar, van a molestar a las familias...” Después me alegro, me alegro y reconozco que lo que critiqué, me equivoqué, porque es una cosa muy positiva... (GD3: Varones de clase media patrimonial, Sevilla).

También encontramos una fuerte oposición ante el ciclismo urbano por parte de otro grupo de discusión, el de los taxistas. Los participantes de este grupo recurren a lo largo de toda la discusión al esquema coste-beneficio, que se hace presente en todas las cuestiones abordadas durante la misma y se establece como marco del discurso. De este modo, la bicicleta como medio de transporte en la ciudad guarda relación especialmente con su bajo coste (un beneficio económico, expresado en tercera persona, que contextualizan sobre todo aludiendo a la actual coyuntura de crisis). Pero en su opinión, la expansión del uso de la bicicleta en el entorno urbano resulta para ellos un inconveniente a la hora de realizar sus labores: un mayor número de ciclistas desplazándose en la ciudad hace más probable que se produzcan accidentes, por lo que han de asumir nuevos hábitos para la prevención de los mismos que les suponen un sobreesfuerzo y consideran con desagrado. En este marco, critican a los usuarios de la bicicleta, que aumentan el

peligro de que ocurra un accidente con una actitud temeraria en los cruces de vías, circulando en sentido contrario, o haciéndolo a gran velocidad:

Yo antes le temía a las motos, ahora le temo a las bicicletas... Un peligro, un peligro, vamos, de verdad, sobre todo en determinados cruces, ¡es un verdadero peligro! (...) Y los pasos de cebra... ¡es que van a una velocidad! (GD5: Taxistas, Sevilla)

Asimismo, critican otras prácticas del ciclista, como la misma utilización de la calzada (ya que poseen un carril específico para ellos), y que la usen circulando por el centro de la vía y entorpeciendo así el paso de los automóviles. Del mismo modo, repudian las reacciones de los ciclistas cuando se les llama la atención: “*Y si les dices algo ¡encima se encaran!*”

Sin embargo, en el transcurso de la discusión, los taxistas trasladan la culpa de esta peligrosidad al diseño del carril-bici, que califican de inadecuado y peligroso. Sobre ello, hacen referencia a distintos enclaves problemáticos, como la integración de los carriles-bici en los cruces y las esquinas de las bocacalles, lugar en el que el coche debe detener su marcha para comprobar si el tráfico le permite incorporarse a la vía y en el que ahora han de extremar las precauciones; o en el entorno de las paradas de autobús, donde el carril-bici discurre de forma contigua a la parte posterior de las marquesinas y son un peligro para los peatones al bajarse del autobús y acceder a la acera. Además, añaden la pérdida de plazas de aparcamiento para coches como otro de los inconvenientes derivados de la incorporación de estas infraestructuras a la ciudad.

El servicio municipal de bicicletas Sevici es también criticado duramente, pero resaltando, a modo de apreciación “en negativo”, los buenos resultados que este servicio público de transporte ha alcanzado y el efecto negativo que ello conlleva en su actividad laboral como taxistas: la aparición de un nuevo competidor. Apuntan que un tipo de cliente habitual del taxi, el joven que regresa a casa tras salir por la noche, ahora opta por Sevici; por ello, se muestran favorables al aumento que ha experimentado el precio del bono de las bicicletas públicas y esperan que se haga efectiva la prohibición de realizar desplazamientos en bicicleta por la ciudad sin el uso del casco (debido precisamente a que esta obligatoriedad supondría el fracaso de Sevici).

En el grupo de clase media funcional de Granada, también observamos este mismo tipo de discurso hostil al ciclismo urbano, pero convive en la discusión con otro discurso claramente distinto. Este grupo, de entre todos los que forman parte de la muestra, es el que manifiesta una

mayor heterogeneidad y polarización en dos discursos contrarios. De hecho, se trata del único grupo que presenta un importante desacuerdo en relación a dos opiniones contrapuestas sobre el ciclismo urbano: aquellos participantes que se reafirman como decididos usuarios de la bicicleta y defensores de la misma, desde una postura similar a las encontradas en los grupos de jóvenes y de clase media-alta profesional; y, en el lado opuesto, otro sector se considera firmemente en contra, incorporando los argumentos más críticos con el uso de la bicicleta en la ciudad y más favorables al uso del coche (es decir, los mismos argumentos empleados por la vieja clase media). Los participantes de este grupo, aún así, coinciden en ciertos aspectos: entienden el actual incremento del ciclismo urbano como una práctica cada vez más extendida, una “*moda*”, aunque las dotaciones de su ciudad sean mejorables; y aluden, en este sentido, a la falta de conexión entre tramos del carril-bici, pese a que éste ha de tener como finalidad el proporcionar un espacio seguro para el tránsito de las bicicletas, alejado de los riesgos que comporta el tráfico a motor. Por ello, demandan a las administraciones públicas una mayor dotación de infraestructuras y servicios para la correcta práctica del ciclismo urbano en su ciudad (carril-bici dotado de continuidad, servicio público de bicicletas). Destacan ciertas ventajas que posee su ciudad para el uso de la bicicleta, especialmente por su tamaño no muy extenso, ante otras características que sí significan un problema para su utilización, como los rasgos orográficos de alguno de sus barrios.

Los disensos se expresan en torno a dos polos discursivos claramente diferenciados. Por una parte, algunos participantes aprecian en el ciclismo utilitario los beneficios que ofrece para la salud, el buen estado físico y el bienestar, así como por tratarse de un medio de transporte económico, cómodo y respetuoso con el medio ambiente; asimismo, critican los inconvenientes que comporta el uso del coche, como el peligro de sufrir un accidente o los agentes nocivos que desprenden vehículos motorizados y que los ciclistas respiran cuando comparten la vía con ellos. En relación a la percepción de los riesgos inherentes al automóvil, hacen alusión a la gran desprotección a la que se enfrentan los peatones en las situaciones de accidente. Además, demandan un servicio público de bicicletas, tomando como referencia el implantado en Sevilla, y la incorporación de duchas en los centros de trabajo para facilitar el aseo a aquellos trabajadores que opten por acudir a él en bicicleta (una solicitud que implica un alto grado de conocimiento de las necesidades del ciclista y una apuesta muy decidida por las prestaciones que han de ofrecérsele). En cambio, otro sector del grupo se muestra en clara oposición al ciclismo urbano criticando la supresión de áreas de aparcamiento de automóviles para destinarlas al carril-bici y la progresiva peatonalización de calles (en su opinión, excesiva, ya que acaba significando un problema para el transporte en coche por la ciudad). Asimismo, desaprueban el uso de la bicicleta para circular en la zona central de la calzada: una

práctica que tachan de irrespetuosa, que hace que los coches deban reducir el ritmo, entorpeciendo la fluidez del tráfico. Sobre este último aspecto, resulta relevante recordar que en Granada ciertas asociaciones ciclistas han llevado a cabo campañas que alentaban a los usuarios de la bicicleta a circular por el centro de la calzada (“*ocupando la ciudad*”), un factor que explica que algunos participantes, aludiendo a dichas consignas, entiendan que esta práctica está motivada de forma deliberada por una cierta mala intención por parte del ciclista.

Es en esta alusión a la temeridad y “mala fe” del usuario de la bicicleta, y a su falta de respeto reiterado a las normas de circulación, cuando surgen la confrontación entre estos dos sectores. En el caso de los defensores de su utilización, los participantes despliegan una serie de argumentos basados en la comparación del comportamiento de los usuarios de bicicleta y otros medios de locomoción, alegando que las malas prácticas viales no son más propias de los ciclistas que de los peatones o los conductores de coche. También, por la propia vulnerabilidad del usuario de la bicicleta frente al agresivo tráfico motorizado, defienden al ciclista que transite por la acera cuando no exista la posibilidad de hacerlo por un carril-bici, concibiendo estas infracciones como una práctica justificada.

En nuestra muestra la clase media-alta está representada en tres grupos: el grupo celebrado en Huelva, ya aludido, que comprende junto a la clase media a algunos participantes cercanos a la clase media-alta patrimonial (autónomos y empresarios emprendedores cuya actividad les ha reportado una movilidad social ascendente); un grupo celebrado en Sevilla, integrado por hombres y mujeres de clase media-alta profesional, y un tercer grupo celebrado en Córdoba, integrado también por personas de clase media-alta profesional, si bien en este tercer caso casi todos los participantes tienen en torno a los 30 años, por lo que es reciente la finalización de sus estudios universitarios y se encuentran en el inicio de su carrera profesional. Los tres grupos suelen recurrir al marco discursivo de la gestión pública y al de modelo de la ciudad desde una racionalización estilizada, y hacen lo propio en sus referencias a la bicicleta. El caso del grupo de varones de clase media y media-alta patrimonial de Huelva es el que de un modo más claro refleja esta visión ante la “gestión”, empleando siempre, a la hora de emitir una opinión sobre cualquier tipo de medio de transporte, el marco de la eficacia y la funcionalidad. Los tres grupos emplazan a la Administración Pública a actuar en favor de una adecuada intervención en la gestión urbana y, en el caso concreto de las dotaciones ciclistas, demandan una mejora y mantenimiento de las ya existentes. El referente de “ciudades avanzadas” con cultura ciclista y un modelo más habitable de municipio, representado generalmente por Ámsterdam y otras ciudades del norte de Europa, es común a los tres grupos (si

bien más potente discursivamente en los dos grupos de clase media-alta profesional que en el que incluye a la clase media-alta patrimonial).

De este modo, el grupo de clases patrimoniales de Huelva concibe poco práctico el uso de la bicicleta como transporte, pero sí muestra una opinión muy favorable hacia su uso recreativo. Para el caso del ciclismo urbano, los participantes del grupo señalan los numerosos peligros y desventajas que le son inherentes, entre otros, la falta de consideración que se le presta al ciclista por parte de otros medios de locomoción, los riesgos que conlleva el tener que transitar por la calzada junto al resto de vehículos, la necesidad de aminorar la velocidad o frenar que impone el tráfico de forma reiterada en los trayectos (problema potenciado por el mal diseño de las infraestructuras ciclistas onubenses), el peligro que suponen los tramos de carril-bici que discurren al lado de los lugares de estacionamiento (la apertura de la puerta de un automóvil entraña en estos casos la posibilidad de un accidente), el uso indebido que realizan del carril-bici algunos conductores al aparcar en ellos sus vehículos, el frecuente tránsito del peatón por este espacio creado para el ciclista, etc. Es decir, a pesar de no ser ciclistas urbanos, se observa una preocupación por los problemas que padece el usuario de la bicicleta, y sus críticas a la incompatibilidad entre la movilidad ciclista y otras opciones de transporte no se focalizan en los inconvenientes ocasionados por la bicicleta a peatones y automovilistas, sino por el contrario a unas prácticas y a unas infraestructuras urbanas que perjudican al ciclista y que hacen que el ciclismo urbano no sea una opción de transporte operativa.

Asimismo, a este cúmulo de factores relacionados con la falta de comodidad de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad, así como con los riesgos y los temores inherentes a su uso, hay que añadir otras cuestiones que suponen para este grupo desventajas de la locomoción ciclista: la inexistencia de infraestructuras y servicios adicionales en su ciudad (en concreto, aluden a la carencia de aparcabicis cerca de los carriles-bici), la continua posibilidad de robo, el esfuerzo que supone subir cuestas, etc. Se critican las infraestructuras construidas en su ciudad (no se respeta la continuidad de ciertos tramos de carril-bici, y en otros la anchura no es adecuada para circular con seguridad) y consideran insuficientes las labores de mantenimiento que requieren. También, apuntan la falta de uso de las infraestructuras ciclistas de Huelva, ya que existe un número muy bajo de onubenses que recurran a la bicicleta utilitaria (así, se crea en la discusión cierto consenso en torno a la idea de lo poco que ha prosperado en la ciudad la cultura de la bicicleta). En este sentido, frente a los discursos recabados en la mayor parte de la muestra, destaca en este grupo una idea que subyace en todo el discurso y que concibe la bicicleta como un “vehículo de pobres y estudiantes”;

una percepción que solo es matizada aludiendo a ciudades “*más avanzadas*” de Europa, referentes urbanos de la potenciación de este medio de transporte y donde no existen los problemas que han enumerado para caracterizar la movilidad ciclista. En términos generales, la bicicleta acapara un escaso interés por parte de los participantes de este grupo, que manifiestan más indiferencia que animadversión.

Por su parte, en el grupo de cordobeses de clase media-alta (integrado principalmente por jóvenes que inician su carrera profesional), la bicicleta es recurrentemente aludida en la discusión, dedicando a ella más tiempo que a ningún otro transporte y mostrando una opinión muy favorable a la misma. El ciclismo urbano detenta en este discurso un valor positivo, relacionado con el bienestar y la vida saludable (“*espíritu sano*”; “*calidad de vida*”) siendo calificada de “*cómoda*” (esta cualidad supone un factor especialmente estimado por este perfil sociolaboral al valorar las diferentes posibilidades disponibles para desplazarse en la ciudad). De este modo, la bicicleta es entendida como un medio de transporte especialmente adecuado para Córdoba, debido a un conjunto de características que reúne la ciudad: señalan entre ellas sus reducidas dimensiones, su orografía llana, o las medidas de disuasión aplicadas a los vehículos motorizados en el centro histórico y la extensión de las áreas peatonales del mismo. Así, la bicicleta resulta una opción perfecta para desplazarse en recorridos urbanos no demasiado extensos (los más comunes en la rutina diaria), aunque también valoran la posibilidad de usar la bicicleta en trayectos de mayor distancia. La percepción general es positiva, tanto en los participantes que sí utilizan de forma habitual la bicicleta como en los que no lo hacen, siendo el ciclismo urbano para ambos tipos de participantes una práctica que confiere distinción (uno de los participantes que reconoce no utilizarla, explica qué le transmite la visión de un ciclista: “*cuando veo a alguien en bicicleta lo miro con un poco de envidia*”). Sobre todo, en la discusión domina el tema del ciclismo utilitario, aunque también se algunas hacen referencias puntuales a modalidades de ciclismo recreativo, como el cicloturismo urbano o a la utilización de la bicicleta para pasear en días de fiesta, ya sea dentro o fuera del entorno urbano.

También destacan algunas desventajas: la incomodidad que supone su uso para el transporte de cargas pesadas, para realizar compras, o cuando empeoran las condiciones meteorológicas, así como en las situaciones en las que hay que desplazarse con niños. Asimismo, se señalan como factores negativos el temor a compartir la calzada con los automóviles, el riesgo que ello conlleva y la falta de consideración con las infraestructuras destinadas a las bicicletas; en otras intervenciones, se apunta la dificultad casi insalvable que supone pedalear con tacones o falda; y, además, se añade

como una desventaja las carencias de dotaciones que afrontan los ciclistas (señalan la escasez de carriles-bici, así como de aparcabicis). Pero es el peligro de robo o hurto de bicicletas el que supone un asunto especialmente inconveniente en este grupo de discusión, convirtiéndose en una preocupación distintiva del mismo, ya que sus participantes, por su perfil socioeconómico, poseen bicicletas de alta gama. De hecho, en todos los grupos formados por participantes de clase media-alta (patrimonial o profesional) surge de forma particularmente recurrente el peligro de sufrir un robo (llegando a considerarlo en algunos casos motivo para no optar por el ciclismo como modo de transporte), en ocasiones aludiendo al elevado precio de ciertos modelos de bicicletas y a la escasez de lugares que ofrezcan la suficiente seguridad para estacionarlas (tanto en el centro de trabajo como en el lugar de residencia), pero es en el grupo de jóvenes profesionales de Córdoba donde mayor atención se le presta a este problema. Entre los participantes de dicho grupo (en el que el uso de la bicicleta se encuentra más extendido que en el resto de los grupos de clase media-alta) se observa una demanda concreta: la instalación de aparcabicis en espacios públicos, una preferencia que aparece con mucha mayor intensidad que en otros grupos de la muestra, incluso señalando puntos concretos de la ciudad donde esta dotación resultaría especialmente adecuada (se refieren así a determinados organismos públicos, centros educativos, grandes centros de trabajo, etc.). Los jóvenes profesionales cordobeses explican las distintas estrategias que aplican para hacer frente a esta carencia de seguridad a la hora de aparcar su bicicleta: la introducen en el centro de trabajo y en el propio hogar (o también en la vivienda de alguien a quien se visita), así como en garajes, trasteros o balcones; una serie de prácticas que no favorecen la práctica habitual del ciclismo urbano, debido a la molestia que supone este tipo de portes cada vez que se necesita guardar o sacar la bicicleta. El propio riesgo de robo, en general, desincentiva plantearse la adopción de su uso.

A mí me da miedo que me la roben, no tengo sitio para aparcar la bici... si no, yo la cogería siempre. (GD7: Clase media-alta, Córdoba).

Los jóvenes profesionales del grupo de Córdoba muestran también una valoración muy positiva del servicio público de bicicletas implantado en Sevilla, y les sirve para destacar las carencias que encuentran en el sistema de bicicletas públicas de Córdoba: éste abarca solo una pequeña parte de la ciudad, con escasas estaciones de bicicletas, una distribución del servicio que lo convierte en una opción más adecuada para el turista que para el residente. En relación a la red de vías construida en Sevilla, subrayan la conectividad y la cobertura de ésta como un factor muy positivo (“*estaba todo muy bien comunicado*”); esta característica hace que puedan desplazarse de forma eficaz por toda la ciudad (“*llegaba a cualquier sitio desde cualquier punto*”), factor al que

vinculan el éxito del ciclismo urbano en la capital andaluza. La conectividad les sirve también para establecer una comparación con el desarrollo de las infraestructuras ciclistas en Córdoba en la que su ciudad es peor valorada; distinguen distintos errores en el diseño de los carriles-bici cordobeses y la falta de cobertura que proporciona, que redundan en una menor eficacia como medio de transporte. Del mismo modo, critican el mal uso que hacen del espacio destinado a la bicicleta los peatones y los vehículos motorizados.

En una intervención espontánea, surgida en las primeras fases de la discusión, se hace una única referencia directa al Plan Andaluz de la Bicicleta (un caso excepcional respecto al resto de la muestra): un participante cordobés expresa su buena opinión sobre el mismo, que considera capaz de solucionar los problemas identificados y que condensa sus expectativas sobre un futuro mejor desarrollo de las infraestructuras ciclistas de su ciudad. Frente a la actitud escéptica que transmiten otros participantes en relación a los posibles efectos positivos del Plan, se observa también en algunos la esperanza de que este pueda impulsar la “*cultura de bicicletas*” de su ciudad, empleando como modelos algunas ciudades del norte de Europa y el propio caso de Sevilla. En las últimas fases de la discusión, surge también el debate sobre por qué esta idea positiva de la bicicleta utilitaria por parte de los miembros del grupo no se corresponde con los hábitos practicados día a día, dado que todos confiesan recurrir al automóvil u otro medio de transporte motorizado de forma asidua (incluso quienes también utilizan la bicicleta habitualmente), y justifican su uso ante la falta de dotaciones de las que dispone el ciclista. De este modo, el propio modelo de ciudad en el que viven, limitado por las carencias que ésta posee, les sirve para señalar la necesidad de seguir utilizando el coche, que se convierte en un recurso “*obligatorio*” para desplazarse por ella. Por todo ello, los participantes justifican las diferencias existentes entre lo deseable y lo real, haciendo referencia a la vigencia del modelo tradicional de gestión del tráfico; reservan sus ilusiones para un posible cambio sustancial en el régimen de movilidad de Córdoba, que les permitiera asumir los hábitos ciclistas por los que muestran tan buena opinión.

El grupo de participantes de clase media-alta profesional de Sevilla expresa su insatisfacción ante el estado de las dotaciones de transporte urbano de su ciudad, y también ante las malas prácticas de los ciudadanos, que no tienen la debida educación vial. En este sentido, valoran negativamente el diseño de la red de carriles-bici de Sevilla, la falta de mantenimiento y su uso “*desmadrado*” por parte de los ciclistas. Un participante que admite ser usuario preferente del coche hace alusión a la eliminación de plazas para el estacionamiento de automóviles que ha deparado la construcción de la red de vías ciclistas. Además, con mayor contundencia, se muestran críticos al

servicio público Sevici, señalando el mal estado de las bicicletas (que sufren continuas averías), así como los problemas que se encuentran cuando necesitan tomar o dejar una bicicleta en una estación. Con el desarrollo de la discusión, también se observan posiciones menos beligerantes: se señala que el servicio municipal de bicicletas Sevici es en sí una medida positiva, que posee múltiples ventajas, como su bajo coste (un factor que puede explicar que no sea apreciado como merece), y se relativiza la importancia de las desventajas que se enumeraron previamente (apuntando que los ciclistas urbanos suelen tener una bicicleta privada, en la mayoría de los casos). Por su parte, sobre la red viaria para el ciclista, subrayan distintos puntos a favor, como el número de kilómetros de carril-bici y su efecto positivo a la hora de impulsar el uso utilitario de la bicicleta. Se afirma que este conjunto de dotaciones “*ha cambiado la configuración de esta ciudad*”, señalando sus efectos beneficiosos para la salud de los sevillanos, por su función de promoción de la actividad física y un estilo de vida saludable. Reformulan la inicial imagen del ciclista como persona irresponsable que conduce temerariamente molestando a los viandantes, repartiendo la responsabilidad por partes iguales entre ciclista y peatón. Este es el único grupo de la muestra donde se hace alusión al mercado que genera la bicicleta, estimulando la actividad comercial relacionada con la misma:

Eso está dando pie a que la gente consuma más bici, gaste más bici y también hay que mantenerlas. Antes había pocas tiendas y ahora, ¡solo en Los Remedios hay tres! (GD1: Clase media-alta profesional, Sevilla)

Por estos motivos, entre sus participantes se lleva a cabo un balance final positivo para la bicicleta, superando las críticas desarrolladas en la primera fase de la discusión. Hubo algún participante que, contradiciendo una de las opiniones inicialmente planteadas por otro miembro del grupo, incluso definió como útil la eliminación de plazas de aparcamiento para automóviles, ya que hace menos práctico el uso del coche e incentiva el de la bicicleta (“*no te queda otra*”), valorando esta transformación del tráfico como algo positivo. Sobre la frecuencia de uso, muchos de estos participantes describen distintos momentos en los que sí recurrieron a la bicicleta de forma temporal; la abandonaron, según justifican, por el funcionamiento y disponibilidad de las bicicletas –así lo afirman los que fueron usuarios de Sevici– y debido a los robos –según declaran quienes fueron usuarios de bicicletas propias.

Las opiniones favorables a la bicicleta como medio de transporte por parte de los dos grupos de clase media-alta profesional –junto al grupo de estudiantes y de un sector del grupo de clase media funcional– no sólo denotan su fácil acceso a la práctica del ciclismo urbano, sino que, desde

la racionalización estilizada que les es propia, señalan una serie de ventajas “no inmediatas” del mismo: menor contaminación, beneficios para la salud, implantación de un modelo más habitable de ciudad... expresan así unas argumentaciones elaboradas, que vinculamos al mayor capital cultural de estas posiciones sociales, en el cual la valoración de los efectos de la bicicleta se integran en un balance amplio del modelo de ciudad que se simboliza en referentes internacionales de vanguardia y prestigio (como Ámsterdam) y que va más allá de la funcionalidad directa del mismo. Las ventajas “individuales” que la bicicleta reporta al usuario (rapidez, ahorro...) centran los comentarios favorables de buena parte del resto de los grupos; en cambio, las alusiones a los beneficios colectivos inherentes a un cambio en la movilidad de la ciudad y a la transformación del modelo urbano son propias de los grupos que representan a sectores sociales con capital cultural. La distinción que confiere el ciclismo urbano en las clases profesionales se construye precisamente en torno a una nueva imagen emergente, dinámica y vanguardista, del ciclista, que es objeto de miradas tanto por ser rompedora como ser respetable, o incluso envidiable, y por tanto imitable. Esta imagen del usuario de bicicleta es aún más admirable cuando lleva su práctica ciclista a sus últimas consecuencias, tal y como se identifica en algunos de estos grupos de discusión al aludir espontáneamente a los padres y madres jóvenes que llevan a sus hijos en bicicleta al colegio: en esta imagen parece condensarse la idea de que el ciclismo urbano revierte unas prácticas cotidianas previamente identificadas como problemáticas y sintomáticas de los defectuosos estilos de vida de nuestro tiempo, expresadas en modo de autocrítica al debatir sobre los atascos de automóvil causados por los padres a las puertas de los colegios en los horarios de entrada y salida de los alumnos. Asimismo, el ejemplo de los padres que llevan en bicicleta a sus hijos suele vincularse al desarrollo en una “*cultura de bicicletas*”, expresión –nuevamente reflejada en ciudades avanzadas del norte de Europa– que connota tanto la perdurabilidad del modelo (su carácter intergeneracional) como la dimensión del mismo (en tanto que sustrae de la práctica concreta todo un estilo de vida). Esta disposición favorable al ciclismo es común a todas las posiciones socioprofesionales de alto capital cultural, pero parece estar más “activa” cuanto más joven es el sector social representado en el grupo de discusión (como en el caso de los estudiantes de Sevilla y de los jóvenes profesionales de Córdoba). A su vez, estas posiciones sociales emanan hacia otras capas sociales esa misma distinción: son los nuevos ciclistas urbanos vestidos con corbata y chaqueta que de forma tan magnética –y con tanta extrañeza– son aludidos espontáneamente tanto en el grupo de estudiantes como en la práctica totalidad de las entrevistas realizadas en nuestro estudio a los ciclistas urbanos, en contraste con los estereotipos de “ciclista contracultural” o “ciclista joven” que eran previamente habituales en el imaginario colectivo, o con el de “ciclista precario”, ya desaparecido en la mayor parte de los discursos recabados en nuestro trabajo de campo (su persistencia es muy residual y se

ubica, como hemos visto, en discursos sociales muy específicos).

La confrontación entre el modelo de ciudad “deseable” y el modelo de ciudad “real” (o “tradicional”, si así podemos aludir al modelo motorizado que se ha desarrollado en el último medio siglo) aparece en los dos grupos de clase media-alta profesional, y si bien en ambos existe una suerte de tensión entre ambos referentes, ésta se expresa de forma muy diferente en cada uno de ellos. Ambos grupos conciben la bicicleta como una forma de movilidad que no es simplemente “yuxtapuesta” al tráfico motorizado mayoritario, sino que lo desafía: el desarrollo de aquella restringe a éste, en una dialéctica donde se dirime no sólo el tráfico, sino el tipo de ciudad mismo. En el caso de los adultos sevillanos de esta clase social, el grupo pulsó inicialmente el consenso en torno al discurso hostil al ciclismo, reproduciendo algunos de los argumentos de la campaña de desprestigio al carril-bici emprendida en su día por la prensa local en los que se defiende implícitamente el *statu quo* –el modelo urbanístico centrado en el transporte motorizado– que se fractura tan pronto aparece la primera opinión en defensa del ciclismo urbano y de un nuevo concepto de ciudad; significativamente, uno de los momentos de esta ruptura discursiva fue la intervención de un participante que interrumpió el debate que se desarrollaba en el grupo sobre el conflicto entre peatones y ciclistas –en el cual en varias intervenciones se culpaba únicamente a éstos últimos– con una defensa decidida de los usuarios de bicicleta y un señalamiento a las infracciones del peatón; otros momentos de ruptura fueron aquellos en los que se rompió una lanza a favor del carril-bici y de Sevisi. A partir de estas rupturas, la discusión no tarda en volcarse en la valoración positiva del ciclismo urbano, no sólo señalando sus beneficios, sino su irreversibilidad (“*no te queda otra*”): la censura estructural de la fase de formalidad, en este caso, pareció amoldarse a un marco convencional, “aceptable” a los puntos de vista más tradicionales de la ciudad, que en la posterior fase de mayor informalidad dio paso a un discurso completamente opuesto que había estado hasta entonces latente, y ante cuyo desarrollo el grupo reconstruye un nuevo consenso, y en el que hasta las voces inicialmente más críticas con el ciclismo urbano terminan mostrando su conformidad. En este proceso –que es generado, no lo olvidemos, en el grupo que representa una de las posiciones de mayor prestigio social– parece representarse la “conversión” al ciclismo urbano que ha experimentado la propia ciudad de Sevilla, o, al menos, sectores sociales mayoritarios de la misma.

En cambio, en el transcurso de la discusión del grupo de jóvenes profesionales de Córdoba ocurre algo muy distinto: en la etapa de formalidad de la misma se muestra un amplio acuerdo en torno a la idoneidad del ciclismo urbano como alternativa de transporte (mucho más entusiasta que

en el grupo de clase media-alta profesional de Sevilla, y posiblemente sólo equiparado en su adhesión al ciclismo urbano en el contexto general de la muestra por el grupo de estudiantes), pero más tarde se reconoce el poco uso que hacen de la bicicleta: en este reconocimiento, justifican que utilizan el automóvil porque el modelo de ciudad existente les induce a hacerlo (ir en coche resulta “obligatorio”). Si bien la joven edad de la mayoría de los participantes puede formar parte de la explicación de este dilema –recordemos que han dejado dejado de ser estudiantes recientemente, y emprenden el inicio de su vida adulta y de sus carreras profesionales– sus ambivalencias en torno a cuál de las dos movibilidades resulta más adecuada trasciende a este factor y se proyecta en los modelos de ciudad: el existente y el deseable. Podemos así inferir un deseo de los participantes de fomentar el ciclismo en su ciudad, lo que tendría un efecto de reducción de la congestión del coche y de transformación de la ciudad misma. Dicho deseo contrasta con el propio uso que hacen de la bicicleta: está relativamente extendido entre los miembros del grupo, pero es menor al que parecen esperar de sí mismos. Esta ruptura tiene lugar cuando los miembros del grupo reconocen que en la discusión dedican a las bicicletas mucha atención pero que no utilizan tanto la bicicleta (en una ciudad cuyas infraestructuras ciclistas ellos mismos han tildado de deficitarias). Atribuyen esta aparente incoherencia al hecho de que en realidad si la bicicleta recibe su atención no es porque la utilicen, sino precisamente porque les gustaría utilizarla (“y al final no cogemos la bicicleta, que es lo que nos gustaría a todos, poder ir en bicicleta, pero...”). El aplauso que a este grupo le merece el referente ciclista sevillano, y principalmente sus infraestructuras y servicios, supone un modelo cercano que según los participantes es deseable para Córdoba. El grupo recalca que la transformación del modelo urbano de Sevilla se llevó a cabo porque hubo responsables políticos que “se empeñaron”; en otro momento, el grupo también señala que los cambios en los hábitos de movilidad en buena parte dependen de la voluntad de ciertas esferas influyentes que, como se afirmó en algún momento de la discusión, son las que “deciden” e “imponen” políticas de movilidad a las que la gente parece amoldarse obedientemente. Dicho modelo, en su opinión, reúne las condiciones necesarias para fomentar el ciclismo urbano, las cuales, por el momento, están desaprovechadas y por desarrollar. Así, en la demanda de los participantes para disponer de más aparcabici y de medidas contra los robos de bicicletas surge la idea de que si facilitan este tipo de dotaciones, el uso de la bicicleta iría a más. En un grupo que en buena parte ha regido su criterio respecto a los distintos medios de transporte en función de que fueran cómodos o no, su alusión a la bici y la moto como vehículos placenteros (“nos gustan las cosas buenas ¿no?”) pero limitados en su uso por la falta de adecuación y preparación que la ciudad aún mantiene, sirven para ilustrar esta distancia entre realidad y deseo. Los miembros del grupo, a pesar con su identificación al inicio de la discusión como peatones y su posterior reivindicación de la bicicleta, terminan asumiendo su rol

de automovilistas, utilizando la primera persona verbal cuando hablan del tráfico motorizado y usando espontáneamente la tercera persona al referirse a peatones y ciclistas. Esta reformulación pudiera entenderse con una asunción de su verdadero rol de automovilistas, asumiendo que les gustaría ir en bicicleta pero que en realidad van en coche; pero no parece ser sólo eso: ir en bicicleta es deseable, es ideal, pero no es del todo realista mientras que la ciudad y sus gestores no introduzcan las medidas necesarias para que lo realista sea ir en bicicleta. La joven clase media-alta profesional de Córdoba parece esperar un cambio de régimen de movilidad para atreverse a poner en práctica esa preferencia.

Ambos grupos de clase media-alta profesional emplazan a las administraciones públicas a emprender medidas para una gestión eficaz de la ciudad y de su tráfico, incluyendo en esta solicitud una mayor atención a las infraestructuras ciclistas –también lo hace la clase media-alta patrimonial, aunque en su caso decantándose por el modelo motorizado de ciudad, si bien de forma no excluyente, en tanto que señala la necesidad de contar también con buenas dotaciones ciclistas. Esta determinante demanda de las clases medias-altas, la cual no es ajena a su posición en la jerarquía social, se realiza desde un posicionamiento de “ciudadanía” –y en algunos casos de “usuario”– que les inviste de legitimidad y de cierta representatividad de los intereses del conjunto de la población y que no encontramos de forma tan evidente en otras clases sociales; ello supone una solicitud a los cargos públicos (municipales, sobre todo) para que realicen de forma convincente sus funciones (referidas a la buena gestión y a la eficacia “técnica” en mayor medida que a lo propiamente político), expresada en no pocas ocasiones en forma de exigencia de un rendimiento de cuentas, pero también como una delegación en ellas, reconociendo su responsabilidad en la gestión urbana; esta posición contrasta con el reproche –enormemente hostil, pero también algo impotente– dirigidas a trazo grueso contra los gestores públicos por parte de las posiciones sociales cuyo discurso se caracterizó por un rechazo fuertemente ideologizado al ciclismo urbano y cuya crítica a los políticos municipales resultaba por tanto más política que técnica.

Hemos analizado hasta ahora los distintos discursos de grupo en función de las variables de sexo, edad y clase socioprofesional, esto es, según las posiciones sociales representadas por cada uno de ellos. En el epígrafe dedicado a las “Conclusiones” de nuestra investigación, volveremos a muchos de los aspectos hasta ahora comentados, agrupándolos según tipos de discurso y sistematizando de forma más condensada los resultados aquí expuestos.

DESARROLLO Y DISCUSIÓN

6. Desarrollo y discusión.

A la luz del análisis recién expuesto, y como desarrollo del mismo, nos disponemos a continuación a desarrollar algunos de los resultados de nuestra investigación y a contrastar ciertos aspectos relevantes del objeto de estudio con las contribuciones teóricas que han servido de marco en nuestra investigación y con diversas fuentes complementarias. Abordaremos la dimensión de las infraestructuras ciclistas sevillanas como productoras de espacio social y algunas de las repercusiones de tipo simbólico y discursivo que las mismas han provocado; completaremos ampliamente la caracterización de la movilidad ciclista en su dimensión espacial, caracterizando su práctica en relación al tráfico, a otras formas de movilidad y al entorno urbano; y profundizaremos en la significación dialéctica de las infracciones del código de circulación por parte de las movibilidades minoritarias, especialmente la ciclista, entre otros aspectos.

6.1. El carril-bici de Sevilla y la producción del espacio.

¿Es atribuible el éxito del ciclismo urbano en Sevilla a la existencia de las políticas, infraestructuras y dotaciones promovidas por el Ayuntamiento de Sevilla en la segunda mitad de la pasada década? Resulta obvio, a la luz de las cifras de usuarios y reparto modal en los años previos y subsiguientes a la construcción de las infraestructuras (vid. epígrafe 1.3), que el auge del ciclismo urbano se debe claramente a las medidas implementadas por el gobierno municipal. Es cierto que Sevilla, previamente, en ausencia de intervenciones municipales que fomentaran este medio de transporte, contaba ya con características que favorecían el uso de la bicicleta y de hecho la capital andaluza se distinguía por una cierta tradición de ciclismo urbano antes de la implantación del carril-bici, con una comunidad ciclista reducida pero relativamente visible y con un importante movimiento asociativo en favor de este medio de transporte.

Tal y como se ha constatado en nuestro trabajo de campo, se identifican determinados factores favorables al uso de la bicicleta independientes de la existencia o no de dotaciones ciclistas; entre ellos, la orografía llana de la ciudad y su clima casi siempre benigno –con la excepción de las altas temperaturas que se alcanzan en verano, Sevilla disfruta durante casi todo el año de factores climáticos que favorecen la actividad física al aire libre y cuenta con pocos días de lluvia. Algunos estudios sobre ciclismo urbano conceden relevancia a los factores de relieve y clima (Acero et al.,

2015, pgs. 13-14; Marqués et al., 2015, pg. 32; Horton en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 133). Asimismo, el urbanismo tradicional sevillano –al menos en lo referente a las zonas históricas de la ciudad, incluyendo el centro y los arrabales– pudiera suponer otro factor que incentiva el ciclismo. El casco histórico de Sevilla es uno de los más extensos de Europa, y tanto por su tamaño como por su importancia funcional aún preserva un notable grado de influencia en el funcionamiento general de la ciudad. Caracterizado por sus calles estrechas y sinuosas, con un tráfico más calmado y menor volumen de vehículos a motor, habitado en buena parte por vecinos acostumbrados a desplazarse a pie, el centro de Sevilla es considerado como particularmente idóneo para transitar en bicicleta, y así se manifiesta en nuestros resultados; las recientes intervenciones de peatonalización y restricción del tráfico motorizado en algunas de sus zonas no hacen sino incrementar su carácter *ciclable*. En este mismo sentido, Pan, Shen y Zhang (2009, pg. 291), al estudiar la disposición vial de cuatro barrios de Shanghai, señalan que el uso del automóvil es más limitado en aquellas zonas caracterizadas por un trazado urbanístico tradicional –incluso teniendo en cuenta que, debido al aumento del nivel adquisitivo, se ha dado un incremento del parque móvil motorizado en todos los distritos de dicha ciudad, independientemente del trazado de sus calles– y que la movilidad peatonal y ciclista es más factible en dichos barrios. Por otra parte, podríamos considerar que ciertos aspectos de la cultura sevillana, tal como la propensión a realizar actividades de ocio y socialización en el espacio público, hacen de la bicicleta un transporte acorde con la ciudad –Lefebvre apuntaba al analizar el ritmo de las ciudades mediterráneas la expresividad, la visibilidad y la teatralidad como rasgos propios del espacio público, donde se muestran las relaciones sociales a la vista de todos (Lefebvre, 2006, pgs. 235-236). Profundizaremos más adelante en la importancia de la visibilidad del ciclismo urbano en el espacio público.

No obstante, a pesar de todas las peculiaridades señaladas, es necesario coincidir con Pucher y Buehler (2008, pg. 496) cuando afirman: “Si bien la historia, la cultura, la topografía y el clima son importantes, no determinan necesariamente el destino del ciclismo. Las políticas públicas son al menos igual de importantes”. Estos autores vinculan el aumento de ciclistas urbanos en algunos países europeos principalmente a la implementación por parte de los gobiernos municipales de infraestructuras y dotaciones en transporte y planificación urbana, subrayando como uno de los principales motivos de éxito la seguridad que dichas actuaciones proporcionen a los usuarios de la bicicleta (ibíd. pgs. 505-509; vid. tb. Martín y Gálvez en Hernández (coord.), 2016, pg. 31). Asimismo, proponen establecer una combinación de medidas polifacéticas para la promoción del ciclismo urbano tal y como las que han sido probadas con éxito en algunos países del norte de Europa: entre otras, carriles-bicis segregados (Pucher y Buehler, 2008, pgs. 511-513), calmado de

tráfico (ibíd., pgs. 514-515), medidas de intervención en las intersecciones (ibíd. pgs. 515-516), dotaciones para el aparcamiento para bicicletas (ibíd. pgs. 516-518), y dotaciones de enlace con el transporte público (ibíd., pgs. 518-519), que redundan no sólo en un mayor número de ciclistas, sino en un más amplio espectro de éstos, incorporando a usuarios de ambos sexos, de todas las edades y clases sociales y de diversa condición física (ibíd., pg. 496; pgs. 502-505; vid. tb. Acero et al., 2015, pg. 105). Hanson y Young (2008, pg. 389) coinciden en atribuir a la disponibilidad de buenas dotaciones ciclistas el incremento del uso utilitario y recreativo de la bicicleta, y señalan la idoneidad de que el sistema de carriles-bici ofrezca interconexión y compactibilidad (ibíd., pg. 404). Por su parte, Torres Elizburu (2003, pg. 108) subraya la continuidad de las vías ciclistas como un factor clave en la generalización del ciclismo urbano como alternativa de transporte, en tanto que la fragmentación y la falta de conectividad entre tramos dispersos –y generalmente periféricos– de carril-bici hacen de éstos una infraestructura poco útil o que incluso puede desincentivar el ciclismo urbano (vid. tb. Marqués, 2011, pg. 110; Martín y Gálvez, en Hernández (coord.), 2016, pgs. 35-36; Hernández y Huerta, en Hernández (coord.), 2016, pg. 20). En este sentido, Martín y Gálvez (en Hernández (coord.), 2016, pgs. 32-33) establecen uno y otro tipo de diseño de carril-bici como representativos de dos estadios diferentes en la historia reciente de la implementación de infraestructuras ciclistas en nuestro país. Según Calvo (2013, pgs. 119-120), “[l]o importante no es la existencia de más o menos kilómetros de carril-bici, sino el “efecto red” que produce la conexión desde el inicio de todos los tramos e itinerarios”. En suma, aspectos como la interconectividad y seguridad del carril-bici se revelan como más decisivos que otros que a veces se utilizan a la hora de intentar caracterizar la funcionalidad de las vías ciclistas de una ciudad, como la longitud del mismo¹⁶.

Las recomendaciones de Pucher y Buehler, entre otros autores, que acabamos de enumerar, son claramente reconocibles en las dotaciones y políticas implementadas en la capital andaluza, y parece obvio que, a la luz del acusado incremento de los desplazamientos ciclistas y de las fechas en la que éste tuvo lugar, el auge del ciclismo urbano en Sevilla se debió principalmente a las nuevas infraestructuras ciclistas y a una eficaz implementación de las mismas (Marqués et al., 2015, pg.

¹⁶ Así, en un análisis comparativo entre las infraestructuras ciclistas de Madrid y de Sevilla (Acero et al., 2015), se valora el número de kilómetros de carril-bici y su relación a la superficie de la ciudad –medidas favorables, respectivamente, a la capital española y a la andaluza (ibíd., pg. 18 y pg. 98). A nuestro juicio, dichas medidas no son por sí solas significativas si no se considera al mismo tiempo que los 120 kilómetros de la infraestructura sevillana están dispuestos en red por toda la ciudad ofreciendo conectividad y seguridad a sus usuarios o que los 283 kilómetros de carriles-bici madrileños están formados por tramos dispersos e inconexos entre sí, ubicados en muchas ocasiones en parques y paseos (lo que ha favorecido un uso esencialmente recreativo de los mismos), y cuyo erróneo trazado en una de sus arterias principales (Madrid Río) promueve una continua invasión de peatones que hacen del mismo una infraestructura escasamente funcional. Éstos han podido ser algunos de los motivos principales de las desalentadoras cifras que ha venido ofreciendo durante años la situación del ciclismo urbano en Madrid.

32). Recordemos, en relación a ello, que desde el paradigma de las movilidades se señalaba la necesidad de un sistema estático y territorializado de movilidad, el cual supone un requisito imprescindible para que ésta sea posible: el trazado del carril-bici, las estaciones de Sevici, y los aparcamientos de bicicletas son elementos que conforman dicha plataforma estática, y en el caso de los dos últimos, constituyen los “nodos sólidos” prioritarios para el desplazamiento ciclista en la ciudad (vid. Sassen, 2002; Sheller y Urry, 2006).

Pero el impacto del carril-bici en la adopción de nuevos modos de movilidad de la población sevillana no se manifiesta sólo en cifras. Así, en los meses siguientes a la implantación del carril-bici comenzaron a hacer uso de éste, de forma visible, numerosas personas de edades y clases sociales diferentes (Martín y Gálvez en Hernández (coord.), 2016, pg. 39), fenómeno que tuvo tanta o mayor notoriedad que el mero incremento cuantitativo de usuarios. El acceso al ciclismo urbano como modo habitual de transporte por parte de personas de diferentes estratos sociales fue referido espontáneamente por la práctica totalidad de los ciclistas urbanos de Sevilla entrevistados en nuestro trabajo de campo –entrevistas realizadas, recordemos entre 2009 y 2010, en plena fase de incremento ciclista– así como en algunos grupos de discusión. Así, la población sevillana, guiada principalmente por factores como la apariencia física o la indumentaria de estos nuevos ciclistas urbanos, se hizo eco de aquella por entonces novedosa incorporación a través de la imagen del ciclista “con corbata y chaqueta”: en dicha imagen se condensaba la extrañeza que causaron en un primer momento estos nuevos usuarios del carril-bici (vid. tb. Acero et al., 2015, pg. 116). La extrañeza mostrada por nuestros entrevistados guarda relación con el contraste existente entre estos perfiles y los estereotipos que hasta entonces venían caracterizando a los ciclistas urbanos (o importantes sectores de entre ellos), tanto en el imaginario colectivo de la ciudadanía como en la producción científica: el ciclista contracultural, ya caracterizado por Bourdieu (1998, pgs. 375-376) y referido ampliamente en la bibliografía especializada (Fincham, 2007; Horton, 2006; Kidder, 2006; Kidder, 2009) o el ciclista “avezado” y en ocasiones cuasi-deportivo (Spinney, en Horton et al. (eds.), 2007; Kidder, 2009; Pucher y Buehler, 2008). Resulta significativo que la vigencia simbólica de estos tipos de ciclista “tradicionales” ha venido siendo tan influyente que algunos autores se han de tomar la molestia de especificar la existencia de ciclistas no clasificables en dichos perfiles o reivindicar la “normalidad” de los ciclistas (Acero et al., 2015, pg. 117; Gaviria, 2006, pg. 5; Torres Elizburu, 2003, pg. 105; Weikart, 2006, pg. 95). Aún así, es importante subrayar la importante función de la comunidad ciclista sevillana de las últimas décadas del siglo XX, por entonces conformada casi exclusivamente por “ciclistas identitarios”, en el mantenimiento de una práctica alternativa al modelo de ciudad imperante y de unas reivindicaciones que desembocaron

más tarde en las infraestructuras ciclistas actualmente existentes: una comunidad reducida que en ocasiones hacía del ciclismo un rasgo transgresor o contracultural (cf. Mata Verdejo, 2002, pgs. 10 y ss.).

La facilidad de acceso que el carril-bici sevillano ha reportado a perfiles sociales hasta ahora alejados de la práctica del ciclismo urbano se percibe también en la distribución de sus usuarios por sexo. La menor propensión de las mujeres a utilizar la bicicleta como transporte, sobre todo en ausencia de un buen sistema de carriles-bici, se refleja en los discursos femeninos recabados en nuestro trabajo de campo, así como en diversos estudios sobre la tipología de ciclistas urbanos en la capital andaluza, en los que el número de mujeres que usaban la bicicleta en los años previos a la implementación de las infraestructuras ciclistas se situaba en torno a un cuarto o un tercio del total de personas usuarias (Marqués, 2011, pg. 121), mientras que a partir de 2009, disponible ya la red de vías ciclistas e iniciado el proceso de incorporación al ciclismo urbano de un abanico heterogéneo de personas, el porcentaje de mujeres que utilizan la bicicleta como modo de transporte en Sevilla supera el 40% del total de usuarios (ibídem; vid. tb Marqués (coord.), 2016, pg. 19). En consonancia con algunos de los resultados de nuestra investigación, algunos estudios afirman que entre las mujeres –así como entre los niños y en la tercera edad– existe más temor a la presión del tráfico motorizado y al riesgo de accidentes que en otros perfiles sociales (vid. Pucher y Buehler (eds.), 2012, pg. 17; Gálvez, Huerta y Martín en Hernández (coord.), 2016, pg. 253). Más allá del factor de la seguridad vial, Gottdiener y Hutchison (2011, pgs. 169-170) señalan que a la hora de ocupar el espacio público (ámbito predominantemente masculino), las mujeres pueden sentirse cohibidas y desarrollar una especial cautela, extremo que Acero et al. (2015, pg. 14) y Gálvez et al. (en Hernández (coord.), 2016, pg. 251-253) relacionan con su menor uso de la bicicleta. Horton (en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 134) también establece un vínculo entre la resistencia a usar la bicicleta y la sensación de exposición a diversas amenazas en el espacio público, señalando que dicho vínculo es posiblemente más aplicable a la población femenina que a la masculina, particularizando que en el caso de las mujeres la bicicleta (a diferencia del coche) no las protege de la mirada masculina (vid. tb. Gálvez et al. en Hernández (coord.). 2016, pg. 253).

Un incremento cuantitativo en el uso urbano de la bicicleta parece redundar en esta mayor heterogeneidad y viceversa. Pucher y Buehler (2008, pg. 495 y ss.) comparan la situación del ciclismo urbano de algunos países del norte de Europa con la de Estados Unidos. En Estados Unidos (cuyo “modelo” hacemos extensible aquí a otros muchos países, en particular anglosajones) el ciclista urbano responde al perfil de ciclista avezado –ataviado de vestimenta y complementos

especiales (cuasi-deportivos), en buena forma física, valiente ante el tráfico agresivo, casi siempre varón y joven— frente a la heterogeneidad existente en el conjunto de los ciclistas de algunos países europeos (donde existen ciclistas de ambos géneros, de diversas edades, de todas las clases sociales). Los autores vinculan uno y otro fenómeno, respectivamente, al modelo de ciudad sin políticas y dotaciones ciclistas —en las que los usuarios de bicicletas con fines utilitarios serán minoritarios tanto en el tráfico como en el conjunto de ciclistas, dado que en Estados Unidos la práctica ciclista es sobre todo recreativa— frente a las ciudades donde se ofrecen infraestructuras ciclistas segregadas y seguras, junto a un abanico de políticas y dotaciones en favor del ciclismo, haciendo de éste una práctica sobre todo utilitaria, accesible e incorporada por amplias capas de la población. Además, la seguridad que confiere este modelo no sólo propicia un mayor número de ciclistas, sino que se retroalimenta de este incremento: “a mayor número de ciclistas, mayor seguridad”, fenómeno acuñado en inglés como *safety in numbers* (ibíd. pg. 508; vid. tb. Horton en Horton et al, 2007, pg. 136; Marqués et al., pg. 39), lo que anima a personas de distinta condición a sumarse a la práctica ciclista. Horton (en Horton et al, 2007, pg. 135) añade que un mayor número de ciclistas —y una mayor heterogeneidad entre ellos— redunda también en la desaparición de ciertas barreras psicológicas —miedo al ridículo, pérdida de status— que experimentan algunas personas ante la posibilidad de ir en bicicleta cuando dicha forma de movilidad es minoritaria.

Como se ha mostrado en el análisis de contenido de los grupos de discusión, la opinión que mereció la red de carriles-bici fue muy positiva, tanto a efectos prácticos (funcionalidad y rapidez del transporte, bajo coste económico, seguridad, conectividad, etc.) como en otros aspectos que trascienden a la mera funcionalidad. Así, se señala que propicia un cambio del modelo de ciudad, y una transformación de la fisonomía y del estado de ánimo de la misma. Estas modificaciones responden a una demanda social y confieren una suerte de legitimidad figurativa al uso de la bicicleta: el carril-bici constituye un “espacio propio” —un espacio no sólo físico, también simbólico— para los ciclistas. Dentro de una amplia aprobación, también existen críticas por parte de los usuarios que suelen referirse a aspectos concretos del estado y diseño carril-bici¹⁷. La opinión

¹⁷ En las entrevistas a usuarios realizadas en 2009-2010 se expresaron las siguientes críticas, en especial por parte de ciclistas veteranos, ciclistas deportivos y ciclistas “identitarios”: la falta de mantenimiento del carril-bici (en especial en otoño, por las hojas de los árboles; en días de lluvia, por los charcos; en general, por la incipiente aparición de baches o grietas); el firme resbaladizo (sobre todo en días de lluvia; en alguna entrevista se plantea no cubrir el alquitrán con la pintura verde que distingue cromáticamente el carril, a la que atribuyen efectos deslizantes); la existencia de árboles o postes en la mediana de algunos tramos del carril; la falta de conexión con la corona metropolitana; la existencia de pequeñas rampas de nivelación, inclinaciones o incluso baches, incompatibles con la conducción de transportines y accesorios de carga; el trazado en determinadas curvas, glorietas y cruces; los rodeos innecesarios e incómodos en la lógica de circulación del ciclista a los que a veces obliga el trazado; los embudos y estrechamientos del carril en ciertos tramos, cuando no solapamientos con el acerado para peatones; la peligrosidad de los automóviles en las intersecciones; y la constante invasión peatonal (en ocasiones, también identifican la invasión espacial de automóviles parcialmente aparcados sobre el carril, o vehículos de reparto realizando descargas,

del conjunto de los sevillanos es también positiva según diversas encuestas de ámbito municipal, tales como el *Barómetro Socioeconómico* de la Fundación Antares y el *Barómetro Socioeconómico* del Centro Andaluz de Prospectiva¹⁸, con valores en torno a 7 sobre 10 –salvo en la época más álgida de la “polémica local” sobre el carril-bici, en los que dichos valores cayeron entre uno y dos puntos. Respecto a la valoración negativa que le merece a un sector de la población sevillana la nueva infraestructura, puede vincularse en buena medida a factores ideológicos (Castillo y Sánchez, 2013, pgs. 1022 y 1024), por lo que pareciera que en muchos de estos casos las muestras de rechazo estuvieran más motivadas por las simpatías políticas que por la específica opinión que se tenga del carril-bici. Según nuestro análisis de discurso, ello es particularmente distintivo en la vieja clase media y en un sector de la clase media funcional (y aunque también se observa en sectores de la clase media-alta, dicha opinión es rebatida y fácilmente “desactivada” por las propias disposiciones de dicha clase social).

La iniciativa de implantar una red de carriles-bici en Sevilla se generó contando con el ámbito de la participación social y cuyo proceso de ejecución contó siempre con herramientas de interlocución ciudadana. Dicha iniciativa respondía, además, a una antigua demanda de los ciclistas sevillanos desde hacía años. Durante las décadas precedentes, era habitual observar en numerosas bicicletas de las que por entonces se encontraban en circulación las placas de plástico con la leyenda “Carril bici ¡ya!” (Aix y Sguiglia en Hernández (coord.), 2016, pg. 88), distribuidas por la asociación A Contramano como forma de reivindicación ciudadana en pro de la construcción de un carril-bici: “*la poca gente que íbamos en bicicleta, todos, teníamos una chapita colgada del manillar o sillín que ponía carril bici ya, eso es mítico y fue una campaña mantenida durante décadas*” (entrevistado, en Acero et al., 2015, pg. 110). Bajo el mismo lema “Carril bici ¡ya!” se convocaron muchas de las manifestaciones y marchas ciclistas que tuvieron lugar en Sevilla (Aix y Sguiglia en Hernández (coord.), 2016, pg. 87), celebradas al menos una vez al año desde 1989, destacando entre ellas la que logró la confluencia de 10.000 personas en la marcha ciclista de 1993 (A CONTRAMANO, 2008, pg. 4). En esta época se alcanzaron notables hitos en la consecución de la relevancia social del ciclismo urbano (vid. A CONTRAMANO, 2008; Marqués et al, 2015, pg. 36), con apoyo de otros movimientos sociales y con sectores del “campo deportivo” local. Esta reivindicación se contextualiza en las demandas habituales del activismo ecologista, tal y como analiza Horton (2006, pg. 45) al señalar que la demanda de infraestructuras ciclistas es común en

o incluso veladores de restaurantes). También se señaló la escasez de campañas informativas y de educación vial ante una lógica completamente nueva en el sistema de vialidad y de transporte de la ciudad, y una serie de críticas específicas al servicio de bicicletas públicas Sevisi.

¹⁸ Fuente: http://huespedes.cica.es/canp/frame_socioeconomicos.html Vid. tb. Marqués, 2011, pgs. 124-125.

los movimientos medioambientalistas. Hanson y Young (2008, pg. 395) también señalan coincidencias obvias entre los movimientos sociales en pro del ciclismo y del ecologismo. Al mismo tiempo que se mantenía la actividad reivindicativa, A Contramano realizó periódicamente sucesivas propuestas en materia de ciclismo urbano y movilidad sostenible ante las instituciones, las cuales en ocasiones se tradujeron en actuaciones municipales (A CONTRAMANO, 2008, pgs 7-8), aunque de menor alcance que la desarrollada la pasada década. Al respecto, recordemos la desconfianza expresada por Lefebvre hacia la utilidad real de los procesos de participación emanados de las instituciones y en su preferencia por los procesos de auto-organización colectiva puestos en marcha por parte de la población; al respecto, no dudaremos en localizar en este último ámbito, no en aquél, las primeras demandas de un sistema de carriles-bici para la ciudad de Sevilla por parte de aquel reducido número de ciclistas y del tejido asociativo por entonces existente.

Lefebvre nos alertaba de la función que las políticas urbanísticas desempeñan en la pugna por la producción de la ciudad. Según dicho autor, el planificador urbano, en virtud de la “ilusión urbanista”, obvia que las relaciones de producción de instituciones y empresas ya han definido el espacio urbano, y generalmente ignora que su desempeño técnico se pliega a las estrategias del poder para adecuar la ciudad a principios funcionalistas y productivistas. Las infraestructuras –las *obras públicas*– atienden de esta forma a los intereses de las élites. (Lefebvre, 1983, pg. 159; 2013, pg. 145) ¿Es aplicable este extremo a infraestructuras como la de la red de carriles-bici de Sevilla? Lefebvre muestra repetidas veces su desconfianza ante la posibilidad de que las instituciones públicas puedan tutelar una iniciativa que favorezca realmente a la sociedad urbana, dado que estas iniciativas acaban siendo engullidas por la dinámica de control del Estado y ejecutan un modelo de producción de la ciudad contrario a la habitabilidad del espacio urbano. ¿Puede aún así una intervención urbanística favorecer la consecución de la ciudad “vvida”?

Podría ser que en el caso de la implementación del carril-bici de Sevilla la respuesta deba ser afirmativa. De hecho, Lefebvre concede a las iniciativas de reforma urbana un cierto valor de resistencia frente a la ciudad “coactiva” emanada desde el Estado, matizando así su pesimista desconfianza hacia la acción de las administraciones sobre el espacio urbano. A la hora de especificar las características de una intervención urbanística que pueda ser considerada “revolucionaria”, señala la conveniencia de que los promotores y ejecutores de dichas reformas tengan en cuenta las conclusiones que desde los paradigmas de las nuevas disciplinas científicas de la ciudad se realicen y que establezcan alianzas con entidades representativas de los intereses de la población y con la población misma:

“[C]ada proyecto de *reforma urbana* pone en entredicho las estructuras, las de la sociedad existente, las de las relaciones inmediatas (individuales) y cotidianas, pero también las que se pretende imponer por vía coactiva e institucional a lo que queda de realidad urbana. La estrategia de renovación urbana, reformista en sí, se torna «forzosamente» revolucionaria, no por la fuerza de las cosas sino porque va en contra (sic) las cosas establecidas. La estrategia urbana fundada en la ciencia de la ciudad tiene necesidad de apoyo social y fuerzas políticas para operar. No actúa por sí sola”. (Lefebvre, 1978, pg.133).

La decisión del Ayuntamiento de Sevilla de implantar una red de carril-bici desplegada por toda la extensión del municipio constituye una intervención urbanística de la Administración Pública, y aún así podría encuadrarse en esta consideración excepcional de Lefebvre sobre algunos proyectos de reforma urbana. Fue impulsada con mayor énfasis entre 2007 y 2011, durante el equipo de gobierno municipal de coalición, formado por Partido Socialista Obrero Español e Izquierda Unida; el proceso de implantación del carril-bici, sin embargo, se desarrolló bajo las competencias de la segunda de estas fuerzas políticas (Castillo y Sánchez, 2013, pg. 1013; Calvo, 2013, pg. 125), cuya presencia en las instituciones no es frecuente, y cuyo programa –en este caso, municipal– suele incluir políticas que divergen de los programas de los partidos mayoritarios (nos referimos a los partidos mayoritarios por entonces existentes); es, en este sentido, a los efectos del presente análisis, un partido político *no convencional* cuya acción de gobierno, al menos en el caso que nos ocupa, no es asimilable a las dinámicas institucionales habituales. Como elemento aún más decisivo la propuesta contaba no sólo con el respaldo, sino con la participación del tejido asociativo de la ciudad, en particular con la asociación A Contramano: la voluntad de que existiesen mecanismos de participación social en el proyecto de la actual red de carriles-bici se concretó también con la creación por parte del Ayuntamiento de la Comisión Cívica de la Bicicleta. No olvidemos, asimismo, que la propuesta de implantación de un sistema de carril-bici había partido, años antes, de los primeros procesos de presupuestos participativos realizados en la ciudad, en los que dicha iniciativa fue la más votada de entre todas las postuladas (Marqués, 2011, pg. 110; Aix y Sguiglia en Hernández (coord.), 2016, pg. 87). El caso, por tanto, cumple el requisito que Lefebvre señala para poner en marcha una estrategia de reforma urbana, en virtud del cual las instituciones han de contar con “apoyo social y fuerzas políticas”. De ello se muestra convencido Marqués:

[C]on independencia de la opinión que merezcan las actuaciones reseñadas, es evidente que no han partido de cero, sino que han surgido de un caldo de cultivo previo. Es también evidente que no han sido fruto de la improvisación o de la casualidad, sino que han respondido a la existencia

de una clara determinación política y a un plan coherente que ha contado en todo momento con el consenso de los usuarios, así como con la colaboración de las instituciones ciudadanas más interesadas en el fomento de la movilidad urbana en bicicleta (Marqués, 2011, pg. 114).

Autores como Sanz (2008, pg. 16) o Gaviria (2006, pg. 5) abogan por garantizar la participación social en la definición de los planes de movilidad urbana y que desde los ámbitos representativos del ciclismo urbano se redoblen los esfuerzos de interlocución con técnicos, urbanistas y políticos. Torres Elizburu (2003, pg. 109) observa como una carencia la ejecución de infraestructuras ciclistas sin conocer las preferencias y demandas del usuario. También Hanson y Young, al analizar el proceso de implantación de la red de carriles-bici del condado de Arlington, en Estados Unidos, señalan la importancia de los mecanismos de consulta a las asociaciones ciclistas y vecinales por parte del gobierno local (Hanson y Young, 2008, pg. 394). Sin embargo, en el proceso del caso sevillano, nos resistimos a reducir la interacción entre el asociacionismo y las instituciones municipales a mera “interlocución”. Como vimos al analizar la evolución del campo ciclista sevillano, se constata una apreciable integración de los activistas en el equipo gestor de las actuaciones municipales, ejerciendo un notable grado de influencia en los espacios de toma de decisiones en aspectos como el diseño del carril-bici o la proyección internacional de sus resultados, entre otros muchos ejemplos. Ello fue posible, más allá de la afinidad entre unos y otros agentes, en tanto que compartían trayectoria en los movimientos sociales y por la legitimidad detentada por las personas integrantes del campo, así como por la disposición de apertura y voluntad política desde ciertos sectores de las instituciones y los partidos políticos. Respecto a su vínculo con las prácticas ciclistas, es imprescindible considerar, como ya se ha señalado, que los miembros de A Contramano son ciclistas urbanos, por lo que han incorporado a lo largo de su vida una serie de disposiciones, compartidas con el conjunto de usuarios de bicicletas, e interiorizadas a través de la experiencia ciclista; en este aspecto es donde se puede articular la teoría de Bourdieu con la de Lefebvre, quien –recordemos– también analizó la apropiación del espacio a través de la incorporación de la propia situación espacial y la interacción con el entorno. Ambos autores describen un proceso de encarnación de la experiencia a través de la práctica cuyas manifestaciones corporales, sin ser las únicas, resultan ser de carácter fundamental. Como hemos visto, la combinación de esta experiencia personal ciclista de los miembros de A Contramano con la de su trayectoria activista y su bagaje técnico y científico supuso una miscelánea de saberes desde la que difundieron la necesidad de satisfacer una demanda social y a contribuir desde su conocimiento especializado a concretar el proyecto con el que se respondía a la misma, detentando un gran capital simbólico hacia el resto de los componentes del campo.

La incorporación de la red de activistas pro-bicicleta sevillanos a los ámbitos de diseño, gestión y toma de decisiones facilitó la intervención de los miembros de las asociaciones en el ámbito de los “operadores” decisorios, lo que, tal como señala Castells (1986, pg. 409; pg. 444), supone una garantía para la consecución de los objetivos planteados por los movimientos sociales urbanos. Éstos generan demandas desde una lógica del valor de uso que limitan la conformación de modelos de ciudad emanadas exclusivamente desde parámetros productivistas con lógicas de valor de cambio, y pugnan por una significación urbana diferente a la impuesta por la planificación urbanística institucional (Castells, 1988, pg. 310; 1986, pgs. 431-432). Pero Castells (1986, pg. 409) también nos señalaba que los movimientos sociales resultan insuficientes por sí mismos para que sus reivindicaciones concretas puedan finalmente llevarse a la práctica, e indicaba la idoneidad de que desde el tejido asociativo se emprendieran mecanismos de cooperación con otros diversos agentes –partidos políticos, especialistas, etc.– con el fin de alcanzar sus fines. También Martín Criado (2008b, pg. 20) viene a expresar esta misma idea al proponer el concepto de campo social como herramienta metodológica y desarrollar el vínculo del campo con las instituciones. Hanson y Young (2008, pg. 405) parecen mostrarse de acuerdo al afirmar que “la presión de los movimientos sociales probablemente fracase a no ser que operadores clave de la administración pública crean en la importancia del ciclismo en el sistema general de transporte”. Ello es aplicable al caso del activismo pro-bicicleta sevillano: la naturaleza misma de la demanda ciudadana en pro de un carril-bici en Sevilla rompía con el enfoque mercantilista del modelo de movilidad municipal de la época, cuya matriz prioritaria se focalizaba en el automóvil, y promovía otro concepto de ciudad. A Contramano estableció vínculos a lo largo del proceso con fuerzas políticas tales como Izquierda Unida, Los Verdes, Equo y Partido Socialista Obrero Español, con urbanistas y consultores medioambientales, con la Universidad de Sevilla, etc. y colaboraba con el propio Ayuntamiento de la ciudad (dotando a la institución, a su vez, del elemento transformador del espacio urbano que la institución, por sí misma, resulta incapaz de implementar, tal y como señalaba Lefebvre). Ante el proceso de sinergias entre el ámbito institucional, político y asociativo que ha caracterizado el caso de Sevilla, y que hemos analizado en detalle, concluyamos, con Castells, que sin dichas alianzas difícilmente hubiera podido lograrse el éxito alcanzado.

Por otra parte, Castells concibe los movimientos sociales de la Sociedad-Red como iniciativas autogestionadas conectadas no sólo con otros movimientos sociales locales sino con iniciativas similares existentes en otras ciudades y países. Como vimos al analizar el proceso de conformación del campo ciclista sevillano, la interlocución entre asociaciones e iniciativas de otras

latitudes fue agilizándose a medida que aparecían nuevas tecnologías de comunicación, fenómeno que se experimentó en muchos otros movimientos sociales además del ciclista (Castells, 2001, pg. 164)¹⁹ Algunas investigaciones que abordan el caso del carril-bici de Sevilla plasman la importancia que tuvo el aprendizaje mutuo entre las experiencias de las políticas ciclistas de diversas ciudades (vid. Marqués, 2011, pg. 12; Acero et al., 2015, pg. 69). Tengamos en cuenta que, para el análisis urbano local, es de suma importancia incorporar una perspectiva global, tal y como ha sido subrayado por Gottdiener y Hutchison (2011, pg. 14), quienes señalan la superación del modelo de análisis propio de la Escuela de Chicago, circunscrito a los agentes locales; ello supone, como señalamos en su momento, una de las contribuciones esenciales del enfoque socioespacial. Es importante por tanto no olvidar la dimensión global del proceso ocurrido en Sevilla.

Lefebvre también señala la adopción del conocimiento de la nueva “ciencia de la ciudad” por parte de los promotores sociales y políticos de nuevos modelos urbanos como otro de los factores que pueden dotar a las políticas institucionales de una mejor adecuación a las necesidades de la ciudad vivida (Lefebvre, 1983, pg. 146). La implantación del carril-bici en Sevilla responde a modelos urbanos que incorporan los principios de habitabilidad y sostenibilidad propuestos por “las ciencias de la ciudad” desde nuevos paradigmas hoy existentes (cuyos antecedentes podemos encontrar, precisamente, en Lefebvre y en otros autores por él influidos) y ya asumidos como preeminentes en foros internacionales, en amplios sectores académicos y en el tercer sector. Recordemos que el propio urbanismo como disciplina específica, desde rupturas paradigmáticas como las señaladas por Gottdiener y Hutchison (2011, pgs. 330-331; pgs. 346-347) o la emprendida por Gehl (Gehl y Gemzøe, 2002, pgs. 14-19), propone actualmente la adopción de medidas para la restricción del uso del automóvil y la promoción del ciclismo urbano.

Hay otro elemento en la obra de Lefebvre cuya aplicación aquí resulta interesante: la prospección de nuevas necesidades. Frente a un modelo de intervención de las administraciones públicas que atienda a demandas identificadas desde una lógica mercantilista (estudios de mercado, por ejemplo), el autor propone una *planificación social* que sustituya a la económica. Este nuevo modelo de planificación soslayará las demandas expresas por otras de carácter colectivo aún por descubrir:

¹⁹ La importante influencia de las nuevas tecnologías que señala Castells también se dejó sentir en el caso sevillano en el debate ciudadano sobre el carril-bici que se estableció mediante foros de internet, es especial en la fase de “polémica” que surgió poco después de la implantación de las infraestructuras ciclistas (vid. Castells, 2001, pgs. 168-177).

Orientar el crecimiento hacia el desarrollo, por tanto hacia la *sociedad urbana*, quiere decir ante todo: prospeccionar las *necesidades nuevas*, sabiendo que semejantes necesidades se descubren a lo largo de su aparición y se revelan a lo largo de la prospección. No preexisten como objetos. No figuran en lo «real» que los estudios de mercados y de motivaciones (individuales) describen. Ello supone por consiguiente substituir la planificación económica por una planificación social, cuya teoría apenas está elaborada. Las necesidades sociales conducen a la producción de nuevos «bienes» que no son este u otro *objeto* sino objetos sociales en el espacio y en el tiempo. (Lefebvre, 1978, pg. 147)

Ante la propuesta lefebvriana de guiarse por la prospección de “necesidades nuevas”, hemos de convenir en que la apuesta municipal por esta infraestructura ciclista no obedeció a lógicas de demanda individual expresa –de hecho, hubo voces de influencia en la ciudad que auguraron la “inutilidad” de la iniciativa esgrimiendo como argumento el escaso número de usuarios de la bicicleta existente por entonces en Sevilla²⁰– sino a una reivindicación realizada desde la autogestión (Lefebvre, 1978, pg. 136), como hemos observado al analizar las campañas a favor del carril-bici en los años noventa. En consonancia con el concepto de “planificación social” tal y como lo define Lefebvre, el estudio de la demanda del carril-bici sevillano se trataría por tanto de un proceso de prospección de nuevas necesidades que se construyeron en un proceso colectivo y que no atendió a las lógicas mercantilistas de una demanda “real” basada en la cuantificación del *mercado* formado por los *consumidores* ciclistas que por entonces existían. Dicho de otro modo, la construcción del carril-bici en Sevilla atendió a la demanda de cuantos ciclistas habría, no de cuantos ciclistas había. La noción de una infraestructura cuya implantación debería atender las necesidades no sólo de los ciclistas existentes, sino de los potenciales, estuvo presente en el planteamiento de la misma (Marqués et al., 2015, pg. 34), concebida como una infraestructura “para todo el mundo” (ibíd. pg. 42). Si concluimos que el caso del carril-bici sevillano cumple el requisito lefebvriano de que la necesidad surja durante el propio proceso de prospección (esto es, que la prospección no se limite a detectar la necesidad, sino que contribuya a crearla) es porque atendió no sólo a los ciclistas, sino a los potenciales ciclistas (y no sólo a aquellos que, en algunas de las encuestas que se realizaron, respondieran que utilizarían la bicicleta si dispusieran de una red de carriles-bici, sino incluso también a quienes por entonces no supieran que con la disponibilidad de dicha infraestructura se animarían a convertirse en ciclistas).

Otro factor digno de consideración es el hecho de que la reivindicación histórica de un

²⁰ Fuente: ABC de Sevilla, 11 de noviembre de 2006: http://sevilla.abc.es/hemeroteca/historico-11-11-2006/sevilla/Opinion/el-muy-inutil-carril-bici_1524205831201.html

carril-bici en la ciudad fuese promovida por quienes utilizaban un vehículo calificable –aun ahora, pero en mucha mayor medida entonces– como “desfavorecido” o “minoritario”. El uso de la bicicleta en Sevilla previamente a la construcción del carril-bici, era *marginal* –en los dos sentidos de la palabra: era muy minoritario y se asociaba a estilos de vida críticos o a expresiones contraculturales. En este último sentido, la opción de la bicicleta suponía una suerte de apuesta personal frente a la prescripción mayoritaria: la carencia de dotaciones y políticas de apoyo, así como la escasa “aceptación” social e institucional, eran factores que se traducían en evidentes obstáculos para quienes decidieran elegir la bicicleta como alternativa de transporte. Respecto a todo ello, no podemos evitar aquí recordar la reflexión de Lefebvre sobre las minorías excluidas y sobre cómo éstas suelen caracterizarse por una mayor preocupación y actividad sobre lo urbano, desempeñando una importante función de participación en la generación de espacios vividos y en la apropiación de la ciudad (Lefebvre, 1978, pg. 119; 2013, pg. 405). Si bien el autor se refería con dicha reflexión principalmente a la exclusión socioeconómica y a la pobreza, el razonamiento se revela como igualmente aplicable, en este caso, a un colectivo expuesto a la carencia de recursos para transitar, en tanto que discriminado por las prescripciones mayoritarias en materia de tráfico, y que, desde esta situación de exclusión, opta por “apropiarse” del espacio urbano.

En el caso aquí analizado, el proceso de *apropiación* por parte de los ciclistas ha atravesado diversos momentos. Comenzando por el más reciente, podemos distinguir en el éxito del carril-bici la culminación de un largo proceso de apropiación: tras la implantación del mismo, decenas de miles de ciclistas se apropian de la infraestructura que les es ofrecida desde las instituciones, en un grado que sorprende, por numeroso, incluso a los ciclistas urbanos “veteranos” (y que sorprende aún más, o así es de suponer, a quienes pronosticaron el fracaso de lo que habían tildado de “inútil” infraestructura). Nótese que de dicha infraestructura se apropia la ciudadanía de acuerdo con la finalidad con la que fue concebida por las instituciones, lo que supone un ejemplo opuesto al fracaso de muchas dotaciones ofertadas por los ayuntamientos a las que Rodríguez Díaz (2008, 191-193) tipifica como “relaciones descompensadas”, caracterizadas por el desajuste entre la oferta municipal y la necesidad de uso. La apropiación espacial de la infraestructura, además, es productora de espacio, en el sentido de que la funcionalidad del carril-bici y el uso que los ciclistas hacen de él son dos elementos que se retroalimentan: por una parte, la apropiación del carril-bici es consecuencia de la funcionalidad del mismo –la infraestructura ofrece condiciones de seguridad, conectividad y comodidad que propician un aumento de los ciclistas urbanos– y es, al mismo tiempo, garantía de su funcionalidad –o “defensa del territorio”, si se quiere– al evitar que pueda ser ocupado con otros usos (como observamos en el análisis de los resultados de este estudio, en

ciudades con poco flujo ciclista, los carriles-bici son ocupados por los viandantes o como espacio de aparcamiento de automóviles, haciéndolo impracticables para el transporte en bicicleta). En este sentido, el carril-bici *per se* no garantiza la producción del espacio en todo el sentido del concepto: es el uso del carril-bici, en tanto que mantiene las condiciones para su funcionalidad, el que sigue produciendo el espacio del carril-bici.

Pero mucho antes de que el proceso desembocara en la construcción de la red de vías ciclistas y en el consiguiente auge del ciclismo urbano, tuvo lugar lo que podemos considerar una fase inicial de apropiación: la generación colectiva de la demanda de un carril-bici para la ciudad de Sevilla –expresada en el lema de las placas de plástico antes aludidas, que también se utilizaba como consigna de las manifestaciones reivindicativas que A Contramano convocaba– y que en efecto supone un proceso de apropiación colectiva mediante la auto-organización. A lo largo del tiempo, las movilizaciones ciclistas se mantuvieron con variable intensidad y acudiendo a nuevos formatos: en los años previos a la construcción de la actual red de carriles-bici –junto a las marchas ciclistas “clásicas”, que se mantenían desde décadas atrás– apareció también un nuevo modelo de reivindicación de difusión internacional: la “Masa crítica” o “Bici crítica” (Acero et al., 2015, pg. 16; Horton, 2006, pg. 55; Horton et al. (eds.), 2007, pg. 145; Weikart, 2006, pgs. 93-116) iniciativa autogestionada, convocada informalmente, y reproducida en Sevilla por un grupo de ciclistas (entre ellos, miembros y simpatizantes de A Contramano). La frecuencia de este tipo de convocatoria en Sevilla llegó a ser en ciertos periodos mensual. El formato de este tipo de reivindicación consiste en que un nutrido grupo de ciclistas recorra, en ocasiones sin un itinerario prefijado, las calles de su ciudad, sin autorización oficial previa, con los objetivos de visibilizarse como alternativa de movilidad, de afirmar su derecho a usar la bicicleta en la ciudad y de pacificar el tráfico de la ciudad, ocupando toda la calzada sin ceder el paso a los vehículos a motor. Este modelo supone un claro ejemplo del modelo de movilización global, resultante de la coordinación en red por parte de los movimientos sociales señalada por Castells (2001).

Por tanto, las movilizaciones ciclistas existentes en Sevilla desde finales de los años ochenta hasta la actualidad, convocadas en diversos formatos en consonancia con los distintos tiempos, han supuesto sin lugar a dudas una práctica política de apropiación de la ciudad. Sin embargo, y como una fase incluso anterior a la fase de la movilización asociativa, hemos de tener también en cuenta la apropiación del espacio urbano que –mientras tanto, y aun antes– hicieron día tras días los usuarios de la bicicleta como alternativa de transporte, quienes en un inicio pudieron ser unos pocos centenares –tal vez, como mucho, algunos millares. Por entonces, “*la movilidad ciclista por sí*

misma era una militancia porque era un riesgo ir en bicicleta”, en palabras de uno de los informantes-clave entrevistados, quien fue ciclista urbano en aquella época y que tiempo después detentaría un puesto de responsabilidad en el Ayuntamiento de Sevilla. Augé reitera en diversas ocasiones la capacidad de transformación y de reapropiación de la ciudad inherente a la mera utilización de una bicicleta (2009, pg. 60; pg. 65; pg. 75). Con Lefebvre, hemos de considerar la conducción ciclista espontánea como una apropiación corpórea del espacio y un proceso de producción espacial urbana a través del uso, llevado a cabo a través del ejercicio individual de elegir la bicicleta como medio de transporte por las calles de una ciudad que les desatendía: un *espacio vivido* que se intentaba abrir paso contra el modelo de urbe producido desde las lógicas funcionalistas y productivistas. De hecho, aquella apropiación *política* no hubiera tenido lugar sin esta otra apropiación *vivida*.

La fusión de ambas formas de apropiación –la inherente al uso y la autogestionada– podría condensarse en las ya referidas placas de plástico con el lema “Carril bici, ¡ya!”, punto de encuentro entre la reivindicación organizada y la movilidad de uso –mientras que la asociación A Contramano generó el lema y produjo las placas, fueron los ciclistas urbanos de la época quienes las incorporaron, ciñéndolas a sus bicicletas, y distribuyeron el mensaje por la ciudad a través de sus propios desplazamientos, mediante los cuales, paralelamente, producían un espacio urbano alternativo mediante su propia movilidad. La consecución de una red de carriles-bici a principios del siglo XXI condensa las muy diversas formas de apropiación espacial de la ciudad mantenidas a lo largo del tiempo y las expande al ponerlas al alcance de toda la población²¹.

La incorporación de este tipo de reivindicación por parte de las instituciones municipales puede equipararse a la asunción de las demandas de instalaciones deportivas y de ocio indicada por Martínez del Castillo y Puig (en García Ferrando et al. (comps.), 1998, pg. 161): “Los partidos políticos, las asociaciones de vecinos y otras organizaciones sociales van incorporando en su discurso el derecho al ocio”, las cuales finalmente, “en el contexto de una política cada vez más intervencionista del Estado y, en especial, en los asuntos urbanos” son asumidas por la administración pública que “actúa como regulador (...) frente al desorden urbanístico y los abusos de la especulación” mediante nuevas políticas públicas que incluyen ya “intervenciones en el campo de la cultura y el tiempo libre [y] del deporte”.

²¹ Incluso en un proceso mucho más institucionalizado como fue el de la posterior implantación de redes ciclistas metropolitanas promovido por el Plan Andaluz de la Bicicleta de la Junta de Andalucía, podemos encontrar un antecedente reivindicativo similar, al menos en el caso de Sevilla: en las movilizaciones de A Contramano en favor de enlazar la red de carriles-bici de Sevilla con la corona metropolitana se reeditó, con la oportuna modificación, su histórico slogan: “Carril bici Metropolitano, ¡ya!”.

Los planes en el ámbito de las instalaciones deportivas son la consecuencia de este proceso más global. Por ello van acompañados de un discurso ideológico en el que se propugna la «civilización del ocio», los espacios verdes, la calidad de vida, etc. Hay que destacar que este discurso aparece cuando precisamente el espacio de las grandes ciudades comienza a ser escaso, en especial destinado para usos deportivos y de ocio. Mediante sus intervenciones el Estado frena el posible descontento de la población. (Martínez del Castillo y Puig en García Ferrando et al. (comps.), 1998, pgs. 161-162).

Rodríguez Díaz (2008, pg. 39), estudiando las dotaciones deportivas de la ciudad de Sevilla, también se hace eco de la capacidad organizativa de los usuarios como factor de influencia en la decisión política de destinar un espacio a la práctica de un deporte o ejercicio físico específico, y ejemplifica este proceso con algunos casos entre los que se encuentran los carriles-bici deportivos. También, aplicando las contribuciones de Lefebvre, estudia diferentes modelos de apropiación de espacios urbanos para fines deportivos (ibíd. pgs. 24-25; pgs. 185 y ss.), algunos de los cuales parten de procesos espontáneos de apropiación que van institucionalizándose en fases posteriores. Si bien el carril-bici sevillano consiste en una red de vías ciclistas destinadas fundamentalmente al transporte y no al uso deportivo, y aun considerando que el análisis de Rodríguez Díaz fue anterior a la construcción de la red sevillana de carriles-bici, sus conclusiones son claramente aplicables a nuestra investigación.

Recordemos también la reivindicación realizada por Lefebvre (1978, pgs. 137-138; 2013, pg. 90) respecto al “derecho a la naturaleza” en la ciudad, y su denuncia a la segregación de los espacios naturales urbanos. Podemos observar concomitancias entre esta denuncia de Lefebvre y el análisis de Rodríguez Díaz sobre el proceso de cerramiento de las dotaciones deportivas urbanas, incluso de aquéllas generadas espontáneamente por los habitantes (Rodríguez Díaz, 2008, pg. 214) y del desplazamiento de las infraestructuras de deportes como la *mountain-bike* a espacios “naturales” en la periferia (ibíd. pg. 36), despojando así al centro urbano de instalaciones deportivas accesibles (ibíd. pgs. 200-202). Ante el análisis de Lefebvre sobre el espacio natural urbano, podemos vincular en cierto grado el “derecho a la naturaleza” a la intervención en el espacio urbano para promover el ciclismo. Horton (2006, pgs. 45-46) señala la tradicional connotación de la bicicleta como vínculo con “el mundo natural”. La red de carriles-bici de Sevilla es una infraestructura *verde* –no sólo en lo referente al color del carril, sino en tanto que mejora el medio ambiente urbano, pacifica el tráfico motorizado y contribuye a una ciudad menos contaminada–,

inicialmente circunscrita a tramos periféricos e inconexos, y hoy extendida y desplegada a lo largo de las vías públicas y accesible en todos los barrios de la ciudad. Numerosos autores desarrollan las ventajas medioambientales del ciclismo urbano (entre otros, Gaviria, 2006, pg. 5; Hanson y Young, 2008, pgs. 388-389 y pg. 404; Horton, 2006, pg. 44; Marqués et al., 2015, pg. 31). Algunos indicadores y medidas de los efectos medioambientales del carril-bici ofrecen su equivalencia en ahorro de combustible y reducción de los gases efecto invernadero emitidos: “Estos ahorros se han cuantificado en 25.547 barriles de petróleo anuales (con un coste aproximado de 2 millones de euros), y en más de 8.000 toneladas equivalentes de CO₂ al año, respectivamente.” (Marqués (coord.), 2012, pg. 5; vid. tb. *ibíd.*, pgs. 36-38; Marqués et al., 2015, pg. 40). Otras medidas expresan el número equivalente de árboles plantados (36.000 árboles) o el porcentaje de ahorro de consumo energético doméstico en la ciudad de Sevilla (0.5%) (AYUNTAMIENTO DE SEVILLA, 2010, pgs. 19-20). Ello permite de alguna forma a la naturaleza hacerse presente en los espacios urbanos donde había estado acotada. Pudiera concluirse que disponer de una instalación que promueve un transporte sostenible –asimilable, en algunos aspectos, a la vida “natural”– y que integra una actividad con beneficios medioambientales en el funcionamiento cotidiano de la ciudad, devuelve en alguna medida un cierto *derecho a la naturaleza* a los ciudadanos.

El carril-bici de Sevilla disputa el espacio físico y virtual de la ciudad sujeta al control de las élites y reta al modelo urbano que concede prerrogativas excesivas al automóvil y que fue objeto de la denuncia de Lefebvre (y de otros muchos autores). Su implantación física disminuyó el espacio destinado al aparcamiento de coches y, en ocasiones puntuales, al espacio de tránsito de la calzada (destinada primordialmente a la locomoción motorizada); su puesta en funcionamiento ha contribuido a disminuir el uso de vehículos a motor y ha pacificado –si bien no lo suficientemente– el tráfico de la ciudad. Como se vio en un epígrafe anterior, la disputa entre los dos modelos de movilidad puede observarse en la evolución *física* del carril-bici sevillano a lo largo de sus distintas fases de construcción: a medida que el campo ciclista se fortalecía y sus posiciones contaban con mayor legitimidad en el campo de la movilidad, sus requisitos para una mejor factura de los nuevos tramos ciclistas eran más fácilmente aceptados, dotando de mayor espacio a la infraestructura y existiendo menos obstáculos para ocupar espacios anteriormente dedicados al automóvil. También pudimos observar que esta posición de liderazgo influyó en las fórmulas empleadas en la reconstrucción de los “puntos conflictivos” que resultaron de las estrechas condiciones de la primera fase de construcción (que hemos ilustrado con fotografías que se adjuntan en el Anexo). Recordemos que Lefebvre (1983, pg. 93) consideraba el espacio urbano un “lugar y terreno donde se enfrentan las estrategias” y que algunas de ellas albergaban la “trampa” de la “ilusión urbanista”,

en virtud de la cual, a través de la supuesta legitimidad neutral y racional de los principios técnicos (enarbolada por diferentes agentes de planificación y administración de lo urbano), se canalizaba la concepción de un modelo de ciudad proyectado por los poderosos en función de principios tales como la funcionalidad y la mercantilización, en lugar de producir un espacio en consonancia con los intereses de la sociedad urbana y la ciudad vivida (Lefebvre, 1978, pg. 104; 1983, pg. 93 y pg. 159; 2013, pg. 145); las diferentes facturas de las distintas fases de construcción del carril-bici sevillano aún muestran las casi imperceptibles huellas de esta contienda.

Sin embargo, a pesar de todo lo expuesto, la infraestructura ciclista sevillana posee rasgos que podrían también percibirse como muestras de una implantación de la lógica institucional, como espacio concebido desde el poder, y ello se manifestaría en múltiples sentidos, algunos de los cuales vemos interesante reseñar. Así, el trazado de la red viaria ciclista sevillana por lo general respeta el espacio destinado a la calzada y algunos de sus tramos tuvieron que plegarse a exigencias realizadas por el área municipal que detentaba las competencias de tráfico. Al mismo tiempo, la implantación del carril-bici supone un obstáculo en mayor o menor grado para otras formas de locomoción sostenible, como la peatonal (una solución realmente eficaz de este problema sólo podrá lograrse mediante una ambiciosa recuperación de un amplio porcentaje del espacio destinado hoy al automóvil, medida que no tiene visos de poder aplicarse fácilmente en un futuro próximo). Para el propio ciclista, el carril-bici implica, al menos en ciertos aspectos, un proceso de acatamiento: las instituciones generaron una normativa específica de necesario cumplimiento para el tránsito en el carril-bici que supuso la introducción de obligaciones antes inexistentes, destinadas, además, a un colectivo cuyo desplazamiento en la ciudad se distinguía hasta entonces por su ambigüedad ante el cumplimiento de normas (vid. infra). También supone, para el ciclista, una contención en el uso del espacio: el carril-bici que le concede una superficie propia supone al mismo tiempo la renuncia a toda la superficie, bien de forma expresa (así, según la normativa vigente, está prohibido que el ciclista use la calzada en vías donde exista un carril-bici) o bien inducida, como en el siguiente ejemplo expuesto por Hernández y Huerta:

En Sevilla por ejemplo, a excepción del casco histórico, los recorridos se ajustan y se diseñan en mayor o menor medida a una red de vías ciclistas que por lo general atiende a la conexión de zonas y servicios mediante las principales vías de la ciudad. Esto significa que, aunque no todo el recorrido se diseñe por el “carril bici”, la existencia de una red de vías ciclistas interviene, de forma general, en ese trazado mental del itinerario. (Hernández y Huerta, en Hernández (coord.), 2016, pg 14).

De hecho, también desde la matriz lefebvriana, podría analizarse la apropiación del espacio del carril-bici que se realiza a través de un uso contrario a la función de movilidad ciclista de dicha infraestructura: en este caso podríamos observar, entre otros ejemplos, el uso que del carril-bici hacen los peatones, los corredores, los usuarios de monopatín y patinete, los viandantes con maletas con ruedas o con carros de la compra, o los chatarreros que recolectan y transportan su mercancía ayudados por carritos de supermercado... agentes que ocupan el espacio del carril-bici desde tipos de movilidad carentes de prerrogativas y que resignifican con su práctica un espacio establecido desde la administración pública. (Hemos excluido de esta enumeración a usuarios de sillas de ruedas y de patines, por estar permitido por la normativa municipal que circulen por el carril-bici; así como a los usuarios de coches –aparcados en el carril-bici– y motocicletas –aparcadas en el carril-bici o circulando por él–, por suponer tipos de movilidad que cuentan con las prerrogativas propias de la motorización, y, dada su posición de privilegio, no sería del todo adecuado, estrictamente, aplicarles el concepto de “apropiación” en la acepción lefebvriana del mismo). Los propios ciclistas pueden resignificar el propio carril-bici mediante usos diferentes a lo planificado: como uno de los posibles ejemplos de ello, nótese que las vías ciclistas de un solo sentido son sistemáticamente utilizadas por muchos usuarios como carriles de doble sentido, solventando las limitaciones propias de la anchura limitada del carril con prácticas de negociación espacial entre los ciclistas o invadiendo coyunturalmente la acera adyacente.

En algunos casos, estos usos contrarios a los fines de la infraestructura revelarán un inadecuado o mejorable diseño de las mismas. De entre los posibles ejemplos con los que se puede ilustrar este extremo, valga como elocuente caso la disposición de las vías ciclista y peatonal que transcurren frente a la estación de metro Pablo de Olavide: la más cómoda accesibilidad de la vía ciclista para los peatones a su llegada al campus desde el metro, hace que éstos la usen masivamente, descartando la vía peatonal trazada algunos metros más adelante y bloqueando el paso a los (escasos) ciclistas que transiten en ese momento por el carril-bici (vid. Anexo: Imágenes 11 y 12). En este ejemplo, la ubicación del carril-bici como vía contigua al paso peatonal y la mayor lejanía del acceso destinado al desplazamiento a pie no ha tenido en cuenta el uso del espacio desde una lógica de “ciudad vivida”: la invasión constante del carril-bici por parte de los peatones constituye un ejercicio de apropiación y resignificación de la infraestructura ciclista y supone un síntoma de que su trazado no tomó en consideración, o no prioritariamente, un aspecto cotidiano de la producción “micro” del espacio.

A pesar de estas últimas consideraciones, a la hora de realizar un balance general desde criterios lefebvrianos, la conclusión no podría ser en ningún caso que el carril-bici constriñe más el uso del espacio urbano de lo que lo libera: el éxito del carril-bici sevillano y su extendido uso por parte de la población de la ciudad no sirve sólo como una constatación del proceso de apropiación que ha supuesto, sino como una muestra más de que dicha obra pública merece ser considerada como un ejemplo de reforma que repercute en la producción de un nuevo espacio social y que aproxima un poco más a la ciudad al modelo de ciudad vivida. De este modo, no debe considerarse que por defecto toda infraestructura ciclista es consecuencia del “espacio representado” o “concebido” por técnicos y expertos en oposición al “espacio vivido”, ya que el propio Lefebvre señalaba las condiciones, aun excepcionales, que permiten a la iniciativa institucional desvincularse del modelo funcionalista y mercantilista impuesto desde las élites, extremo del que el carril-bici de Sevilla parece ser un obvio ejemplo. La apropiación masiva –entusiasta, podríamos decir– de una infraestructura innovadora por parte de un amplio número de la población sevillana puede verse como aval a la hora de considerar que esta intervención urbanística ha sabido desempeñar una función transformadora del espacio urbano. En nuestro trabajo de campo, hemos recabado opiniones que se hacían eco de que el carril-bici de Sevilla había cambiado la fisionomía de la ciudad: una valoración que no limita el efecto de dicha infraestructura a una modificación positiva o útil en el específico aspecto del tránsito de la ciudad, sino un elemento que contribuye a transformar el modelo de ciudad mismo. El carril-bici sevillano, en suma, constituye un caso en el que la planificación institucional y el espacio vivido confluyen. Esta doble naturaleza de la infraestructura la sitúa en el plano de la consumación del llamamiento lefebvriano:

La estrategia del conocimiento no puede quedar aislada. Su meta es la práctica, o sea, en primer lugar una continua confrontación con la experiencia, y, en segundo lugar, la constitución de una práctica global, coherente, la práctica de la sociedad urbana (la práctica de la *apropiación* del tiempo y el espacio para el ser humano, modalidad superior de *libertad*). (Lefebvre, 1983, pg.147)

6.2. La distribución territorial de la red de carriles-bici.

En los resultados de nuestro trabajo de campo observamos que los discursos sociales coinciden en considerar poco práctico el desplazamiento en bicicleta entre la corona metropolitana y otras zonas de la ciudad, debido a la excesiva distancia que tales trayectos implican, al menos en

los grupos celebrados en Sevilla, en los que el tamaño de la ciudad parece ser un factor influyente en esta consideración; ello es percibido así incluso en los grupos donde se constata una mayor práctica del ciclismo urbano y una opinión más favorable al mismo, como el grupo de estudiantes universitarios sevillanos. En cambio, en los grupos celebrados en ciudades como Huelva, Almería o la propia Córdoba, se señala, casi siempre de forma muy explícita, que el reducido tamaño de sus municipios hacen fácilmente abarcable toda su extensión en bicicleta. Aunque en algunos testimonios recabados en nuestros grupos de discusión en ciudades tan dispares como Sevilla, Cádiz o Almería algunos usuarios de bicicleta afirman asumir sin problemas largos desplazamientos –en ocasiones, incluso interurbanos– esta práctica siempre aparece como minoritaria y excepcional ante el resto del grupo.

Asimismo, es también transversal a todos los grupos, incluso en aquellos celebrados en municipios con escasas dotaciones ciclistas, la percepción del centro de la ciudad como espacio especialmente adecuado al tránsito ciclista: las alusiones a la tranquilidad, la menor presión del tráfico y la menor sensación de peligro, o incluso la belleza de las calles –más fácil de disfrutar a pie o desde una bicicleta que desde otros medios de transporte– sustentan esta percepción (con la llamativa excepción, ya en su momento referida, de algunos estudiantes universitarios sevillanos que, probablemente por haber comenzado a usar la bicicleta como transporte una vez ya existía la red de carriles-bici en su ciudad, encuentran incómodo transitar en las calles adoquinadas del centro).

Con toda la cautela que es precisa a la hora de aplicar al caso sevillano la teoría de la ciudad de tres velocidades –por estar claramente inspirada en las ciudades francesas y porque, según el propio Donzelot (2007), supone una categorización más típico-ideal que realmente descriptiva de situaciones existentes– las nuevas infraestructuras ciclistas de la capital andaluza parecen contribuir a una potencial integración de las zonas de las que se compone el modelo de ciudad desestructurada desarrollado por dicho autor. La distribución de la red de carril-bici por todos los distritos y barrios de la ciudad (así como la colocación, en todas las áreas de la misma, de las dotaciones complementarias, como los aparcabicis y las estaciones de Sevici, “nodos” inmóviles que son precisos para la fluidez, según el paradigma de las movilidades), podrían constituir elementos vertebradores del espacio urbano. De la misma forma que Sennett (1997) vinculó el urbanismo y la política de transportes del Londres del siglo XIX a las políticas de compartimentación y sectorialización de espacios, podríamos percibir, desde la constatación de que las infraestructuras tienen la capacidad de influir a la integración o a la segregación social, que el carril-bici supone una

intervención urbanística con capacidad de integrar las distintas áreas de la ciudad y a sus habitantes. De hecho, e independientemente de las infraestructuras, la propia bicicleta, por su bajo coste y accesibilidad para todas las clases sociales, así como por la autonomía y versatilidad que la caracteriza, pudiera verse como un vehículo vertebrador *per se*, –autores como Augé subrayan la esencia “radical y profundamente democrática” de la bicicleta en tanto que accesible desde distintos perfiles sociales (2009, pg. 68); vid. tb. Horton, 2006, pg. 45; Pucher y Buehler, 2008, pg. 496– y las nuevas infraestructuras ciclistas de Sevilla no harían sino fomentar esta posible condición integradora. ¿Ha tenido éxito el carril-bici en este aspecto?

Recordemos que Donzelot (op. cit.) distingue tres áreas de la ciudad claramente diferenciadas: el centro histórico gentrificado, el anillo intermedio obrero en proceso de relegación y la corona exterior periurbana de clase media. La red de carril-bici de Sevilla se despliega casi exclusivamente por la corona intermedia que rodea al centro histórico y que se extiende hacia los límites administrativos de la ciudad, allá donde comienzan los municipios circundantes y las urbanizaciones de la corona exterior –sólo hasta el reciente arranque en la ejecución del Plan Andaluz de la Bicicleta se ha emprendido la conexión la red de carriles-bicis urbanos a la zona periurbana, enlazándola a los carriles y vías ciclistas preexistentes o de nueva ejecución, si bien de forma aún incompleta.

La zona por la que transcurren los carriles-bici sevillanos, si bien incluye zonas acomodadas como Nervión o Los Remedios (que en nuestra muestra hemos llamado “barrios integrados”), coincide en buena parte con la zona de relegación señalada por Donzelot. En los testimonios recabados en nuestro trabajo de campo, las alusiones a los desplazamientos en bicicleta con destino a los barrios integrados son relativamente habituales, como muestra de la función de dichas áreas en el contexto general de la ciudad (albergando tiendas, lugares de ocio o grandes centros de trabajo o estudio), aunque no se caracteriza a dicha zona expresamente, como al centro histórico, como particularmente adecuada para la práctica del ciclismo urbano. Por otra parte, no es común que en los grupos aludan a desplazamientos hacia o desde los barrios relegados, salvo en la narración de algún residente del mismo (que, como vimos, resultaban ser poco numerosos).

En cierta medida, en tanto que un altísimo porcentaje de los tramos de carriles-bici transcurren por la corona intermedia, podría considerarse a ésta como el área más beneficiada, en términos geográficos, por la nueva infraestructura ciclista. Aunque la red de carriles-bicis es en buena medida radial (en tanto lo es el viario de Sevilla por el que transcurre), y por tanto conecta los

barrios de la ciudad con el centro, también conecta entre sí los distintos barrios de la corona intermedia –muchos de estos tramos fueron construidos en la segunda fase de ejecución de la red–, coadyuvando a una potencial integración de dichas áreas. Esta conectividad entre los barrios de la corona intermedia, así como entre éstos y el centro histórico de la ciudad, ofrecería la posibilidad de reducir la “inmovilidad voluntaria” que según Donzelot es propia de los barrios obreros. El potencial de la movilidad ciclista como factor que contribuya a la inclusión social queda de manifiesto en el hecho de que algunos programas de promoción del ciclismo en las ciudades de algunos países europeos tengan entre sus objetivos revitalizar la vida barrial (Horton et al., 2007, pg. 7). La bicicleta, de hecho, podría suponer una alternativa de locomoción para la clase obrera en lo referente a algunos de sus problemas específicos de movilidad, tales como la falta de transporte público a ciertos centros de trabajo (polígonos industriales mal comunicados por el transporte público) o en determinados horarios de entrada al trabajo; o tales como el coste económico del transporte (que Donzelot incorporaba como uno de los factores que concurrían en el problema del *spatial mismatch*, cuya consecuencia era la escasez de ofertas de trabajo atractivas para los habitantes de la zona relegada). A pesar de todo ello, la menor utilización de la bicicleta por parte de la clase trabajadora, constatada en nuestro trabajo de campo, aunque se deba también vincular a otros muchos factores, pudiera interpretarse como una manifestación de su “entre sí” y del aislamiento con el que Donzelot les caracteriza. Como pudimos observar en nuestro análisis de discurso, la clase trabajadora tiene una buena opinión de dichas infraestructuras, pero se auto-excluye del conjunto de sus usuarios, aduciendo razones de tiempo (o de distancia) que terminan resultando algo inconsistentes incluso en el transcurso de su propia discusión; asimismo, asignan al área del centro histórico (y tal vez, implícitamente, a sus residentes) la consideración de espacio verdaderamente adecuado para realizar desplazamientos en bicicleta. Podríamos entender la valoración del barrio obrero como espacio no adecuado para la bicicleta, tal y como la expresan sus habitantes, como un síntoma de la relegación y la inmovilidad señaladas por Donzelot como distintivas de dichas zonas urbanas, donde, según nuestra investigación y a diferencia de lo sostenido en el análisis de dicho autor, factores como la inseguridad ciudadana no supondrían una explicación de este fenómeno de privación, mientras que otros, como la estigmatización precaria de la bicicleta –entendida como carencia de automóvil–, parecieran subyacer en los discursos de la clase trabajadora como motivos mucho más probables.

En las infraestructuras ciclistas implantadas la pasada década, el límite externo de la red de carriles-bici de Sevilla fue, precisamente, la corona metropolitana; tampoco existían demasiadas infraestructuras que conectaran distintas localidades de la corona metropolitana entre sí y, las

existentes, eran deficitarias. Es cierto que las grandes distancias que han de recorrer los habitantes de la zona periurbana desincentivan sin duda el uso de la bicicleta, salvo entre los más jóvenes o los que estén más en forma (la movilidad ciclista supone sólo el 1% del reparto modal de la corona metropolitana: vid. Marqués, 2011, pg. 126). Pero no debemos obviar otros factores inherentes a residir en la periferia que también influyen en este hecho: entre ellas, la exposición y vulnerabilidad que la bicicleta implica, frente al *automóvil protector*, que si bien es una de las ventajas de dicho medio de transporte para todos los usuarios (Fincham, 2006, pg. 219; Horton en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 134), es señalado tanto por Donzelot como por Bauman (2014) como rasgo específico y distintivo del estilo de vida del habitante de la periferia de la ciudad; o la preeminencia de la movilidad motorizada como característica propia de los habitantes de este área. En este sentido, Marqués (2011, pg. 108) señala que se ha que atribuir principalmente el aumento de la movilidad motorizada en Sevilla al crecimiento de la población metropolitana. Torres Elizburu (2003, pg. 104) utiliza un argumento similar respecto a Vitoria-Gasteiz. Al mismo tiempo –tal y como señalaron tempranamente Park y McKenzie, y reiteraron más tarde Sennett, Gottdiener y Hutchison, o el paradigma de las movilidades– el automóvil ha contribuido a la expansión urbanística, por lo que ambos fenómenos se retroalimentan. Horton (2006, pg. 48) enumera los efectos negativos del crecimiento de extensas coronas metropolitanas en las ciudades y del consiguiente crecimiento del uso del automóvil, tales como contaminación, congestión vial, obesidad, pérdida de tiempo, rutina, declive de la vida comunitaria y deterioro de la calidad de vida. En nuestra muestra, el uso de transporte público para este tipo de desplazamientos suele caracterizarse como inadecuado por consumir tiempo y no resultar ágil (señalándose los rodeos en el itinerario, los transbordos, o la limitación de horario como algunos de los factores que desincentivan su uso) y se recurre a él cuando supone el único recurso disponible. Por su parte la intermodalidad entre bicicleta y otro tipo de transporte en este tipo de trayectos se percibe no sólo como incómoda, sino sujeta a la arbitrariedad de los encargados del transporte público, que pueden restringir el porte de bicicletas, a veces sin aparente motivo: una excepción a esta percepción de la intermodalidad como fórmula poco adecuada es el servicio Bus+Bici, que se valora muy favorablemente, por lo que pareciera que si se cuenta con buenos servicios intermodales algunos perfiles sociales más cercanos al ciclismo urbano sí están en disposición de adoptar la intermodalidad en su práctica habitual; podría añadirse que, en un sentido similar, la existencia de buenas infraestructuras ciclistas en las afueras de la ciudad probablemente favorece un incremento del ciclismo urbano entre sus residentes, y que su carencia supone un factor que en cierto grado también influye en tal disposición automovilística de los habitantes del extrarradio.

De hecho, a la falta de conexión entre Sevilla y los municipios circundantes se suman las carencias propias de las infraestructuras ciclistas de la propia corona metropolitana que, o bien eran inexistentes o bien se caracterizaban por ser “un auténtico catálogo de despropósitos”, tales como la falta de conexión entre multitud de tramos dispersos o importantes deficiencias en su diseño y mantenimiento (Marqués, 2011, pgs. 125-126). En el caso de Sevilla, la asociación A Contramano ya adoptó en los años noventa un enfoque metropolitano y emprendió a lo largo del tiempo diversas actuaciones al respecto (A CONTRAMANO, 2008, pgs. 8 y ss.), pero fue en la etapa inmediatamente posterior al éxito del carril-bici municipal cuando convirtió la necesidad de conectar con carriles-bici los distintos municipios metropolitanos en uno de los ejes principales de sus reivindicaciones. De hecho, en los años inmediatamente posteriores al auge del carril-bici sevillano, una de las propuestas mayoritarias por parte de los ciclistas urbanos para mejorar la infraestructura era la ampliación de la red hacia la periferia: así se ha constatado en algunas entrevistas a usuarios en nuestro trabajo de campo, así como en otras investigaciones (Marqués (coord.), 2012, pg. 32).

Uno de los motivos por los que en un inicio la red de carriles-bici de Sevilla no se prolongó hasta la corona periurbana fue su carácter municipal (las zonas residenciales periféricas se sitúan administrativamente fuera del término municipal de Sevilla). Excepcionalmente el carril-bici llegó a enlazar con algunos puntos de la corona metropolitana, como el municipio de Camas y la Universidad Pablo de Olavide. El enfoque socioespacial ha prestado atención a la ausencia de un gobierno de la metrópolis policéntrica, en tanto que la división administrativa tradicional no considera un órgano que rijas los asuntos metropolitanos. Las competencias de algunos aspectos en los que se precisa una coordinación entre los municipios que conforman el área metropolitana escapan del control de los gobiernos municipales (incluso del ayuntamiento del municipio principal), las cuales, según los países, corresponden al ámbito cantonal, provincial, regional o nacional. En Sevilla, para que apareciera una propuesta institucional de una red metropolitana del carril-bici que tuviera valor vinculante se hubo de esperar, como se ha dicho, a que fuera realizada desde la Junta de Andalucía mediante el Plan Andaluz de la Bicicleta: las propuestas de una red ciclista que integrara los distintos municipios del área metropolitana partieron de la administración autonómica cuando se reeditó en el gobierno andaluz la coalición entre el Partido Socialista Obrero Español e Izquierda Unida, esto es, la misma fórmula desde la que en el Ayuntamiento de Sevilla se promovió el plan de infraestructuras ciclistas; tanto en el caso municipal como en el autonómico, las competencias correspondientes eran detentadas por Izquierda Unida.

Aún hoy, y a pesar del empuje que ha supuesto en este sentido dicho plan, existen llamativas carencias, como el continuo retraso en la construcción de la pasarela ciclista que conectará San Juan de Aznalfarache y Mairena del Aljarafe con Sevilla sorteando la SE-30 –a día de hoy, los ciclistas que se desplazan desde cualquiera de estos dos importantes municipios del Aljarafe a Sevilla o viceversa, aún han de circular por el arcén de la autopista durante un trecho de su trayecto, con el gran riesgo de accidentes que ello supone; la reciente negativa del Ministerio de Fomento a establecer provisionalmente un carril ciclista en el arcén mantiene la peligrosidad del trayecto.

Por otra parte, la ausencia del carril-bici en el casco histórico se debe a motivos completamente diferentes: junto a la angostura de muchas de sus calles y a la consiguiente imposibilidad de introducir una vía ciclista en ellas, el motivo fundamental es el propio trazado urbano fácilmente *ciclable* de las calles del centro, tradicionalmente usadas por la población ciclista incluso antes de que se construyera dicha infraestructura en la ciudad; por dichos motivos, la zona antigua no precisó de tal intervención. La aplicación de medidas paralelas de restricción del tráfico motorizado en dicha área urbana (vid. infra) no hizo sino aumentar la fácil ciclabilidad del casco histórico, y de hecho así se refiere de forma explícita en alguno de nuestros grupos de discusión. Como ocurre en la mayor parte de las ciudades, la bicicleta parece gozar de buena salud en el centro histórico sevillano, que constituye una de las zonas urbanas con mayor tráfico ciclista (Marqués, 2011, pg. 118). Al estudiar el número de desplazamientos ciclistas por zonas de la ciudad, se constata que los valores más altos aparecen en el casco histórico y entre éste y las áreas colindantes (AYUNTAMIENTO DE SEVILLA, 2010, pg. 10; vid. tb. Marqués (coord.), 2016, pg. 20; Marqués, 2011, pg. 122) y, de hecho, una tendencia observada en los flujos ciclistas de toda la ciudad es que éstos, por regla general, se intensifican a medida que más próximos sean al centro histórico (AYUNTAMIENTO DE SEVILLA, pg. 20).

Además, el trazado vial del centro histórico es amable para el ciclista (en particular en las ciudades andaluzas) y la presión del automóvil es menor, por la estrechez y sinuosidad de muchas de sus calles; la progresiva peatonalización de vías y diversas medidas para la limitación del tráfico motorizado que se aplican en muchos cascos antiguos fomenta los desplazamientos a pie y en bicicleta. Recordemos que paralelamente al proceso de implantación de la red de carriles-bici se implementaron una serie de medidas de restricción al automóvil en el casco histórico (*Plan Centro*, vigente hasta la llegada a la alcaldía de Juan Ignacio Zoido en 2011) y se acometió la peatonalización de algunas de sus arterias principales, medidas que, junto a la consecuente pacificación del tránsito motorizado, hacían menos necesaria la existencia de vías ciclistas en el

área histórica de la ciudad: así, en lugar de implantar en el centro vías ciclistas, “se confía la seguridad del tráfico ciclista a las medidas de pacificación del tráfico y de peatonalización que se fueron poniendo en práctica de forma simultánea a la implantación de la red de vías ciclistas” (Marques, 2011, pg. 118; vid. tb. Marqués (coord.), 2016, pg. 16). Aunque los niveles de pacificación del tráfico en el centro histórico han empeorado debido a la supresión en 2011 de algunas de las medidas restrictivas a los automóviles o el incumplimiento habitual de éstos respecto a las normas de limitación de velocidad, dicha zona, a pesar de las molestias ocasionadas a peatones y ciclistas por parte del tráfico motorizado, no ha perdido su carácter de zona preferente para el ciclismo urbano, ni, presumiblemente, para los desplazamientos a pie.

La bicicleta es particularmente idónea para cubrir distancias no excesivamente largas, como son las que suelen cubrir los habitantes del centro gentrificado, según señala Donzelot. En los centros históricos andaluces no hay procesos de gentrificación en fase tan avanzada como se describe en el análisis de Donzelot –inspirado, recordemos, en la gentrificación de los cascos históricos de París y de otras ciudades francesas–, por lo que pudiéramos interpretar que el hecho de que el ciclismo urbano es mayor en dichas zonas no obedece –o no exclusivamente– a la posición social de sus habitantes. No obstante, es evidente la existencia de procesos de gentrificación en zonas céntricas de Sevilla donde se establecen en número creciente nuevos “residentes del centro de la ciudad [que] no pertenecen a la clase alta pero disfrutan un significativo excedente salarial” (Gottdiener y Hutchison, 2011, pgs. 160-161): dichos autores se refieren a jóvenes profesionales urbanos cuya ocupación generalmente corresponde a nuevos puestos de trabajo creados en el creciente sector de servicios especializados a grandes empresas y a los que Gottdiener y Hutchison, con Sassen, señalan como promotores de la gentrificación de dicha zona. En nuestra muestra estructural, el grupo de discusión cuyo perfil resulta más cercano al grupo social caracterizado por Gottdiener y Hutchison es el de los jóvenes profesionales de clase media-alta cordobeses, precisamente uno de los grupos en los que de forma más clara y unívoca se expresó una mayor adhesión al ciclismo urbano. El centro también alberga zonas de moda alternativas –“la nueva Bohemia”– donde confluyen personas que se dedican a “los medios de comunicación, publicidad, diseño” y otros sectores creativos, que profesan tolerancia por otros estilos de vida inconformista y que son usuarios habituales de específicos negocios de ocio como bares vanguardistas o galerías de arte (ibíd., pgs. 196-197). Donzelot (2007, pg. 60), aunando al parecer en una sola categoría los dos tipos de nuevos habitantes del centro histórico señalados por Gottdiener y Hutchison, se refiere a ellos como “los célebres «burgueses bohemios», los «ecologistas rosas»”.

Algunos elementos distintivos de estos sectores sociales podrían explicar su opción de la bicicleta como medio de transporte: según señalan Gottdiener y Hutchison (2011, pgs. 160-161), dado que “ciertas formas de actividad económica crean o ayudan a fomentar estilos de vida”, los jóvenes profesionales urbanos se caracterizan entre otros rasgos por integrar en su vida cotidiana el ejercicio físico y por rentabilizar al máximo el tiempo, adoptando hábitos horarios, alimenticios y de consumo distintivos de su posición social. A diferencia de la población del anillo exterior y del intermedio, buena parte de estos habitantes del centro gentrificado verán con simpatía la opción del ciclismo urbano o se desplazarán en bicicleta ellos mismos. Desde este análisis, no muy distante de la matriz bourdieuana de disposiciones de clase, podemos concluir que el ciclismo urbano proporciona a los jóvenes profesionales un hábito saludable que les permite integrar su práctica de actividad física en el tiempo que destinan al transporte, cuya modalidad, por sí misma, es más veloz que el ir a pie, más rápida incluso que el automóvil en trayectos urbanos reducidos, y supone el transporte “puerta a puerta” más eficaz en términos del tiempo que requiere el desplazamiento habitual del residente en el centro. La comodidad y el buen ánimo que proporciona el trayecto ciclista son factores de especial importancia en el grupo formado por jóvenes profesionales de clase media-alta de nuestra muestra: se evitan atascos y molestias al encontrar aparcamiento, entre otras ventajas. El ocio, el disfrute y la evasión también aparecieron en nuestros grupos de discusión como rasgos asociados a la bicicleta, en particular entre los perfiles más jóvenes. La bicicleta es, asimismo, cosmopolita: se asocia continuamente en nuestro trabajo de campo a Berlín, Copenhague, y particularmente a Ámsterdam (y en menor medida a Francia); en este grupo social, más conectado a redes internacionales que ningún otro, como indica Donzelot, esos referentes globales tienen mayor incidencia que en el resto. En nuestro trabajo de campo las clases medias-altas profesionales, en especial las de rango de edad más joven, detentan uno de los apoyos más incondicionales al ciclismo urbano, por ser un medio práctico, ágil e independiente; también visible, deseable a la mirada de otros, “*a la moda*”. La bicicleta, además, se vincula con un modelo de ciudad limpia, ecológica y sostenible –también avanzada y cosmopolita– y a la vida saludable y dinámica –en la que el factor estético corporal tampoco ha de obviarse.

Como vemos, las ventajas de la bicicleta guardan estrecha relación con algunas de las características señaladas por Donzelot al describir el estilo de vida de los nuevos habitantes de la zona histórica. De hecho podemos ver ciertos paralelismos en el proceso de gentrificación de las zonas antiguas de las ciudades y la recuperación de la bicicleta como transporte masivo: en ambos casos se rescata un elemento “pasado de moda”, utilizado hasta no hace tanto por las clases populares, con connotaciones de humildad y bajo poder adquisitivo; que posteriormente es

apropiado por jóvenes bohemios y marginales que terminan ocupando posiciones sociales vanguardistas; y que termina asociándose a minorías acomodadas de artistas e intelectuales. Podría afirmarse que las transformaciones experimentadas durante las últimas décadas por la bicicleta como medio de transporte y por los centros históricos resultan llamativamente paralelas.

6.3. La proyección de Sevilla como “ciudad ciclista”.

Las transformaciones que se han producido en Sevilla a raíz de la introducción de nuevas políticas e infraestructuras para el ciclismo urbano y el consiguiente auge en su práctica han llevado a plantear desde distintos ámbitos la consideración de la capital andaluza como “ciudad ciclista”²². Ésta, evidentemente, es una categoría necesariamente relativa, en tanto que la transformación de una ciudad en referente del ciclismo urbano es fruto de un proceso paulatino en el que se podrá acumular un progresivamente mayor capital simbólico, sin que pueda determinarse en qué estadio de esa progresión se cumplen ya los requisitos necesarios para merecer tal acreditación. Asimismo, es relativa a efectos de su comparación con otras ciudades que podrán situarse –en función de criterios más o menos consensuados– en posiciones más avanzadas o más relegadas. Tanto en el primer caso, en que la ciudad compite consigo misma –con su pasado y con su proyección de futuro–, como en el segundo, en el que compite con otras, deberíamos hablar de ciudades *más o menos ciclistas* en vez de categorías estancas de ciudades ciclistas o no ciclistas. En este sentido, podemos considerar que sin lugar a dudas Sevilla es una ciudad mucho más ciclista que antes y que es probablemente la ciudad más ciclista de Europa meridional, y que las características específicas de su evolución la han convertido en referente mundial. No obstante, las implicaciones de lo que supone ser una “ciudad ciclista” son variadas y existen aspectos diferentes a los que podría prestárseles atención. A continuación nos disponemos a realizar una aproximación a diversas vertientes de lo que puede implicar ser una “ciudad ciclista” con el objeto de aportar diversas

²² Con el concepto de “ciudad ciclista” intentamos condensar una serie de epítetos que Sevilla ha venido recibiendo en los últimos años en los ámbitos tales como el mediático y el asociativo. Como muestra, valgan los siguientes ejemplos tomados de medios de comunicación y de blogs temáticos: “paraíso de las dos ruedas”, en *El País*, 11 de mayo de 2014 (http://elpais.com/elpais/2014/05/07/eps/1399465309_221018.html); “capital ciclista del sur de Europa”, en *The Guardian*, 28 de enero de 2015 (<https://www.theguardian.com/cities/2015/jan/28/seville-cycling-capital-southern-europe-bike-lanes>); “metrópoli de la bicicleta de Europa meridional”, en *Wiener Zeitung*, 30 de agosto de 2015 (http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wien/unterwegs/771352_Sevillas-Aufstieg-zur-Fahrrad-Metropole-Suedeuropas.html); “la Ámsterdam española” (<http://www.joanseguidor.com/es-sevilla-la-amsterdam-espanola>); “nueva capital ciclista de España” (<http://www.bikeradar.com/news/article/seville-is-new-cycling-capital-of-spain-28805/>); “la reina de la movilidad ciclista del sur de Europa” (<http://www.lifegate.it/persona/stile-di-vita/siviglia-la-regina-della-mobilita-ciclabile-del-sud-europa>), entre otros. También es preciso señalar la existencia de tales epítetos en el ámbito científico: así, encontramos el apelativo “experiencia exitosa” en uno de los títulos que componen la bibliografía consultada (Marqués, 2011).

consideraciones que resulten útiles a un necesario desarrollo posterior que pueda hacerse en el futuro sobre ello.

Se puede caracterizar a la “ciudad ciclista”, en primer lugar, por los efectos sobre sus habitantes. Tal y como se observó al analizar el desarrollo de la Sociología Urbana desde sus albores a la actualidad, es recurrente que desde las ciencias sociales se vincule el clima social de los tiempos –que se expresa con particular significación especialmente en el *modus vivendi* de la gran ciudad– con la forma de ser de los miembros de la sociedad: la mente, los valores y las emociones de los individuos son configurados por el espíritu de la época. En el contexto urbano, el transporte es visto como un elemento donde se condensan algunas de las características inherentes al momento social –ya sean éstas, las de un *tempo* propio del nuevo funcionamiento de la ciudad y del nuevo *Zeitgeist* como indicó Simmel, las inherentes a la generalización de los estilos de vida urbanos en detrimento de las formas de vida tradicionales tal y como fue analizado por la Escuela de Chicago, o las que más recientemente han sido expuestas por Bauman al señalar que la conquista del espacio a través del desarrollo tecnológico permite reducir el tiempo y contribuye a la fluidez propia de la modernidad, o por Castells, para quien los planes urbanísticos son modos de incidir en la instancia ideológica general. Es además un factor que, junto a otros, influye en la personalidad de los individuos que se encuentran inmersos en cada momento social: el transporte fomenta el inconformismo y la innovación social, según Cooley; en el análisis simmeliano de la ciudad, el transporte es una herramienta para la asunción de las nuevas pautas del Berlín de principios del siglo XX que propician una adaptación en la personalidad de la población urbana; Lefebvre denuncia que las modalidades de transporte producidas por las élites forman parte de las estrategias del poder que destruyen las mentes de los miembros de quienes viven (en) la ciudad; el enfoque socioespacial presta atención a los efectos del plan urbanístico en la conducta de los habitantes de la región metropolitana; Sennett analiza las características del transporte y los efectos premeditados que se inculcan en sus usuarios, tales como el individualismo o la pasividad; Castells alerta de que la cultura urbana se sustenta en factores estructurales capitalistas que difunden valores, actitudes y comportamientos; según el paradigma de las movilidades, cada medio de transporte infunde diferentes perspectivas y sensaciones, necesidades, tiempos o estilos de vida.

Podemos presumir por tanto que los efectos del incremento de la movilidad ciclista en Sevilla y en otras ciudades repercuten en la población y en sus estilos de vida. A los ciclistas urbanos, “se les ofrece una experiencia inédita que les permite reevaluar las distancias y hacer acercamientos que les están vedados en el transporte público, sujeto a itinerarios fijos” (Augé, 2009,

pgs. 65-66), lo que les permite también redibujar los límites y las fronteras de la ciudad (ibíd. pg. 75). Las nuevas formas de movilidad asociadas al carril-bici modifican la percepción de los trayectos urbanos –su longitud, su itinerario– y de los hábitos de actividad física. La propia observación y vivencia del espacio urbano se transforma para el ciclista: la ciudad se percibe de forma directa e inmediata, sin la interposición de ningún elemento físico; los nuevos ciclistas urbanos “se daban cuenta, maravillados, de que la ciudad está hecha para ser vista (...), de que es bella hasta en sus calles más modestas y de que es fácil y agradable recorrerla” (ibíd. pg. 65). Asimismo, el auge del ciclismo urbano ha introducido una nueva perspectiva en la noción de transporte, de tráfico y de sostenibilidad. Cabe añadir, con el paradigma de las movilidades, que el transporte conforma un estado de ánimo: la existencia y necesidad de transporte, en general, conlleva una disposición mental; de igual modo podemos desprender de ello que cada tipo de transporte, con sus propias peculiaridades, puede contribuir a moldear la experiencia que se vive de la ciudad. Como hemos visto en nuestros resultados, al uso de la bicicleta se le asocia a menudo la sensación de disfrute, placer, bienestar y autonomía, a lo que se suman la estabilidad psicológica, el buen ánimo, la libertad, la tranquilidad... factores asociados al paseo, a salir “al aire libre”, a contemplar paisajes urbanos y humanos de forma intensa y grata, lo que se contrapone al stress y la frustración que caracterizan otros modos de transporte. Tanto Hernández, Aix y Huerta (en Hernández (coord.), 2016, pg. 149) como Spinney (en Horton et al. (eds.) pgs. 31-33) subrayan la apertura sensorial del ciclista ante los estímulos agradables del entorno. Augé alude a que el ciclismo proporciona una sensación de libertad vinculada a la actividad corporal (Augé, 2009, pg. 17), a la autonomía, a la “escapada”, a una nueva libertad asociada a la movilidad (ibíd. pg. 39) y a una representación de “los sueños y la evasión” (ibíd. pg. 24). Gaviria (2006, pg. 5) señala que la bicicleta proporciona “salud y libertad”. Horton (2006, pg. 45) caracteriza al ciclismo como una movilidad individual, independiente y privada, asociada a la autonomía y a la autosuficiencia (Horton et al. (eds.), 2007, pg. 5). Las connotaciones de disfrute, libertad, autonomía e independencia son señaladas por otros muchos autores (Mata Verdejo, 2002, pg. 14; Fincham, 2006, pg. 221; Fincham, 2007, pg. 199; entre otros). Otros rasgos asociados al ciclismo urbano tales como el individualismo y la iniciativa personal (que vincularemos al estilo personal en la conducción y la capacidad de *agencia* del ciclista), así como los valores vinculados también a dicha práctica (relativos a la sostenibilidad, el bienestar, la salud y el buen estado físico) son también relevantes, como hemos apreciado en nuestro análisis, a la hora de caracterizar la inclinación de ciertas posiciones sociales, en función de su *habitus*, al ciclismo urbano.

Pero podemos también analizar el carácter de “ciudad ciclista” de Sevilla en función de

otros factores. El carril-bici sevillano, tras su implantación, cambia la apariencia de la ciudad, y no sólo debido a la omnipresencia del propio carril o a la ubicuidad de las nuevas dotaciones ciclistas que lo acompañaron (aparcabicis, estaciones del servicio de alquiler de bicicletas públicas Sevici, etc.): la propia presencia de numerosos ciclistas urbanos realizando trayectos constantes por sus calles transforma la propia imagen plástica de Sevilla. La visibilidad de la bicicleta, su carácter demostrativo, incide en conferir este carácter “observable” del carácter ciclista de la ciudad (vid. infra). “[P]robablemente, el impacto medioambiental más importante [de la red de carriles-bici] fue el cambio en el paisaje de la ciudad” (Marqués et al., 2015, pg. 40). A estos factores podríamos añadir otras que redundan en una mayor percepción del fenómeno ciclista en la capital andaluza: desde la multiplicación de tiendas y comercios relacionados con el sector, hasta la inédita cobertura del fenómeno ciclista en los medios locales. Asimismo, la nueva infraestructura confiere a la ciudad un carácter más amable, “*más alegre*”, tal y como afirmaba una de las personas entrevistadas en nuestro trabajo de campo; en el mismo sentido coinciden autores como Gaviria (2006, pg. 5): “una ciudad con muchos ciclistas urbanos es una ciudad culturalmente, artísticamente y estéticamente diferente, no sólo moralmente más dulce”.

Gaviria (2006, pg. 5) afirma que la bicicleta condensa una “imagen simbólica de una sociedad ecológicamente autosostenible y socialmente avanzada, ética y ambientalmente viable.” Tras la introducción del carril-bici y de otras medidas como la peatonalización de calles o la restricción del tráfico motorizado en el casco antiguo, se constata la aparición de una nueva preocupación sobre el tráfico y sobre los “modelos de ciudad”, sobre el fomento del espacio público como lugar de encuentro y convivencia, sobre los efectos de las medidas urbanísticas en la calidad de vida de los habitantes. En este sentido, se percibe a Sevilla como una ciudad que ha comenzado un proceso de transformación a un nuevo modelo urbano, lo que la sitúa más cerca de referentes internacionales que poseen connotaciones de modernidad y cosmopolitanismo –sirva de indicador la constante alusión a Ámsterdam en nuestros grupos de discusión.

Las consecuencias derivadas de la introducción de las infraestructuras y dotaciones ciclistas trascienden a los aspectos más específicamente relacionados con la movilidad. A lo largo del proceso de generalización del ciclismo urbano serán observables en Sevilla una serie de situaciones inéditas en la ciudad que denotan la penetración del fenómeno ciclista en diferentes ámbitos sociales. Así, a modo de ejemplos, podemos dar cuenta de las siguientes: en el anuncio de una vivienda en alquiler se detalla que se encuentra a cien metros de una estación de Sevici como muestra de estar bien comunicada; un médico de familia de Sevilla introduce entre los consejos que

prescribe a los pacientes con riesgo de desarrollar problemas cardiovasculares ir al trabajo en bicicleta todos los días; en el tratamiento informativo audiovisual en los medios de comunicación sobre cualquier tema relativo a Sevilla, en las imágenes del espacio público de la ciudad mostradas en fotografía o vídeo casi siempre aparecen bicicletas; algunos hoteles de Sevilla incorporan un parque de bicicletas para sus huéspedes, en ocasiones como servicio gratuito incluido en la tarifa; un bar de una conocida zona sevillana de ocio nocturno ha colocado *dentro* del local un aparcabicis de varias plazas para sus clientes; ciertas empresas de publicidad y algunos negocios que incluyen servicios de reparto han incorporado la bicicleta en su actividad. El impacto del carril-bici de Sevilla no supone sólo un cambio en el estilo de vida de sus usuarios: también transforma, en alguna medida, el de la población en general.

Incluso dentro del ámbito asociativo ciclista aparecen iniciativas diversificadas, propias de sociedades con gran implantación ciclista: tómesese como indicador de este último extremo la aparición, al calor del auge de la bicicleta, de una representación local de la red de moda y bicicleta *Cycle Chic*²³, la puesta en marcha de experiencias novedosas de negocios de bicicletas que combinan actividades de tienda y centro social²⁴ o la colocación anónima de bicicletas blancas en los lugares donde ha tenido lugar la muerte de un ciclista en accidente de tráfico (han sido colocadas varias en Sevilla en los últimos años, pero fueron retiradas por los servicios municipales, salvo la situada en la calle Parlamento de Andalucía, frente al Arco de la Macarena).

El incremento del ciclismo urbano en Sevilla, como se ha señalado, supuso un caso de rápido crecimiento en un corto periodo de tiempo sin antecedentes previos en ninguna otra ciudad del mundo, lo que convirtió a la ciudad en referente del transporte sostenible del sur de Europa. El “caso de Sevilla” terminó siendo conocido y reconocido, primero en los ámbitos especializados en ciclismo urbano (que comprenden redes internacionales de distinto tipo: asociativo, institucional, académico, empresarial...), y luego en amplios sectores de la opinión pública. Si bien algunas características de sus infraestructuras no eran por sí mismas novedosas, otras, tales como la homogeneidad en el diseño, la rapidez en su construcción o el veloz incremento de desplazamientos ciclistas gracias a ella alcanzado supusieron factores distintivos de la casuística sevillana (Marqués et al., 2015, pg. 34). Sin embargo, durante los años siguientes a la implantación de la primera fase de la red sevillana de carriles-bici y una vez el auge ciclista era ya un hecho (en torno a 2009-2010), un importante sector del campo ciclista español mantuvo durante un tiempo su prioridad en difundir

²³ Fuente: Sevilla Cycle Chic: <https://twitter.com/sosteniblecchic>

²⁴ Fuentes: Santa Cleta: <http://santacleta.com/> y Sevilla Bike Center <https://es-es.facebook.com/sevillabikecenter/>

los logros en materia de política e infraestructuras ciclistas de Barcelona, los cuales, aun siendo importantes, no alcanzaron las cotas de éxito obtenidas en Sevilla. En nuestro trabajo de campo pudimos recabar la disconformidad de algunos ciclistas urbanos sevillanos e informantes-clave que se hacían eco de la poca repercusión exterior de los logros de la capital andaluza. Pudo influir en esta suerte de bloqueo de la proyección exterior del caso hispalense los intereses de determinados *lobbies* del sector que no participaron como asesores en el proceso sevillano ni consiguieron abrir mercado en Sevilla para sus certificados de calidad. Pero el *experimento* de Sevilla y sus resultados terminaron atrayendo el interés de técnicos municipales de varias ciudades, tanto españolas como extranjeras, con el objeto de posteriormente implementar modelos total o parcialmente inspirados en la capital andaluza. En reconocimiento al auge ciclista logrado en la ciudad, Sevilla fue elegida en 2011 como sede para la celebración de eventos internacionales del ámbito del ciclismo urbano. Aún así, la difusión del caso sevillano en el exterior tomó unos años, y corrió a cargo principalmente desde los ámbitos asociativo y académico. La primera comunicación que se realizó sobre el caso de Sevilla en un congreso de la red británica de investigadores *Cycling and Society*, en 2013, topó con la extrañeza de algunos de los participantes, quienes, a pesar de estar especializados en la investigación del ciclismo urbano, no concebían no haber tenido noticia previamente del caso una vez conocieron los datos relativos a la infraestructura y al incremento de desplazamientos ciclistas en la capital andaluza. Sin embargo, y a pesar de esta vacilación inicial, el caso de Sevilla terminó imponiéndose por sí mismo. La repercusión nacional e internacional en la opinión pública se logró debido a la cobertura del auge del ciclismo sevillano entre 2012 y 2015 por parte de *El País*, la BBC, la CNN, *The Guardian* o *Wiener Zeitung*²⁵. Dicha repercusión alcanzó su mayor intensidad cuando Sevilla encabezó en 2013 el primer *ranking* de mejores ciudades españolas para la bicicleta²⁶ y en especial, cuando Sevilla, el mismo año, fue merecedora del título de cuarta mejor ciudad ciclista del mundo por parte de *The Copenhagenize Index*²⁷, nombramientos del que los medios de comunicación locales y nacionales se hicieron eco.

Sin embargo, Sevilla no parece haber sabido aprovechar por completo el potencial de resignificarse como un referente internacional en este ámbito. La ausencia de iniciativas públicas en

²⁵ Fuentes: *El País*, 11 de mayo de 2014 (http://elpais.com/elpais/2014/05/07/eps/1399465309_221018.html); BBC, 6 de enero de 2012 (<http://www.bbc.com/travel/story/20120105-seville-goes-green>); CNN, 19 de febrero de 2015 (<http://edition.cnn.com/2015/02/19/travel/seville-cycling-cnngo/>), *The Guardian*, 28 de enero de 2015 (<https://www.theguardian.com/cities/2015/jan/28/seville-cycling-capital-southern-europe-bike-lanes>), *Wiener Zeitung*, 30 de agosto de 2015 (http://www.wienerzeitung.at/nachrichten/wien/unterwegs/771352_Sevillas-Aufstieg-zur-Fahrrad-Metropole-Suedeuropas.html).

²⁶ Fuente: *Eroski Consumer*, 21 de enero de 2013: http://www.consumer.es/web/es/medio_ambiente/urbano/2013/01/21/215465.php

²⁷ Fuente: *The Copenhagenize Index*: <http://copenhagenize.eu/index/>

fomentar la proyección externa de la ciudad y rentabilizar la emergente imagen de Sevilla como “ciudad ciclista” o “ciudad verde” a través de procesos de “tematización” o de “marca” (Gottdiener y Hutchison, 2011, pgs. 381-382) ha sido objeto de algunas críticas en tanto que se percibe como oportunidad perdida: “*Sevilla no está utilizando la potencia que tiene la imagen esa de marca de la ciudad. Porque el gobierno local actual deja bastante que desear*” (entrevistado, en Acero et al., 2015, pg. 118). Uno de los entrevistados de nuestro estudio afirmaba echar en falta una campaña internacional de comunicación que integrase el símbolo que constituye la bicicleta en el imaginario asociado a la ciudad, “*como la Giralda o la Feria*”. Los procesos de revitalización urbana a través de dotaciones e inversiones de impacto cultural han sido particularmente fructíferos en Europa y cuentan con el respaldo de la Unión Europea (Gottdiener y Hutchison, 2011, pgs. 172-173), con evidentes repercusiones positivas no sólo en el posicionamiento internacional de la ciudad sino en el sector turístico (ibíd. pg. 174), con el consiguiente rédito económico y en materia de empleo. En lo referente al sector turístico, el auge ciclista de Sevilla no tardó en convertirse en una atracción especializada dirigida al *target* de turistas extranjeros amantes de la bicicleta. En 2012, Reuters incluyó a Sevilla entre los diez mejores destinos turísticos ciclistas del mundo²⁸, y la influyente *web* de viajes *Lonely Planet* dedicó un artículo a las transformaciones urbanísticas “verdes” de la capital andaluza –incluida la infraestructura ciclista– como reclamo destinado a futuros visitantes²⁹. La aparición en Sevilla de numerosos servicios turísticos relacionados con la bicicleta por parte de emprendedores locales y su incorporación en los buscadores turísticos más utilizados³⁰ terminan de incorporar el tour ciclista como producto turístico específico de Sevilla. El carril-bici y el servicio de bicicletas públicas Sevici se integran así en la oferta turística de la ciudad (Marqués et al., 2015, pg. 40). Pero lo que es sin duda llamativo es que este fenómeno de incorporación del ciclismo a la oferta turística de la ciudad se haya vertebrado exclusivamente desde el propio mercado turístico y que, en la línea de lo expuesto, no haya tenido ningún respaldo realmente visible por parte de las entidades públicas con competencias en turismo, ya sea mediante campañas temáticas, mediante *merchandising* institucional o mediante alguna otra forma de promoción.

Podemos observar que otras ciudades españolas con logros en materia de ciclismo urbano positivos, pero sin duda más modestos, sí han apostado por convertir su política ciclista en un elemento emblemático de la ciudad –el caso más evidente es Barcelona, cuyos aciertos en posicionarse internacionalmente a través de sus iniciativas urbanísticas están sobradamente

²⁸ Fuente: *Reuters*, 11 de mayo de 2012: <http://www.reuters.com/article/uk-travel-picks-cycling-idUSLNE84A01Q20120511>

²⁹ Fuente: *Lonely Planet*, enero de 2012: <https://www.lonelyplanet.com/spain/seville/travel-tips-and-articles/76948>

³⁰ Sirva como ejemplo: https://www.tripadvisor.es/Attractions-g187443-Activities-c61-t214-Seville_Province_of_Seville_Andalucia.html Página visitada por última vez el 20 de abril de 2017.

documentados (Gottdiener y Hutchison, 2011, pg. 172), pero también podríamos incluir en esta categoría casos como el de Donostia-San Sebastián o incluso Córdoba. En estos tres casos, la apuesta por las políticas a favor del uso de la bicicleta formó parte de la agenda de los respectivos alcaldes de dichas ciudades: el por entonces primer edil de Barcelona, Jordi Hereu (en Augé, 2009, pg. 68) afirmó respecto al sistema barcelonés de bicicletas públicas: “este sistema ha transformado la ciudad, hasta tal punto que forma parte de su paisaje. El *Bicing* es ya uno de los *símbolos* [subrayado nuestro] de Barcelona”. En cambio, en el caso de Sevilla el proceso de promoción de la movilidad ciclista en la ciudad fue liderado por el Teniente de Alcalde, perteneciente al segundo partido político de la coalición de gobierno; tal vez éste pudiera ser uno de los motivos de la falta de un respaldo decidido por parte del Ayuntamiento hispalense a una inclusión planificada del elemento ciclista en la “marca” de la ciudad. Ello, junto a los obstáculos encontrados en la difusión de la experiencia sevillana durante los primeros años o la “polémica local” surgida en torno a la implementación de las infraestructuras ciclistas, pueden explicar el *impasse* inicial, pero no resultan ser factores que justifiquen por sí mismos el que no se emprendieran actuaciones de promoción institucional más tarde, en especial a partir de 2013, cuando la cobertura mediática internacional y el posicionamiento en *rankings* mundiales dibujaron un contexto propicio para el lanzamiento de una “marca” de Sevilla asociada a la bicicleta. Deberá acudirse a variables como la ausencia de acierto ante la oportunidad o la falta de voluntad política para intentar explicar este hecho, lo que podría ser objeto de una ulterior investigación.

Por todo ello, puede afirmarse que la ocasión de lograr un posicionamiento más sólido de la ciudad como referente ciclista internacional ha sido en cierta medida desaprovechado. Es posible que, de hecho, la oportunidad pueda estar cerrándose. Durante los dos gobiernos municipales más recientes –el encabezado por el ex-alcalde Juan Ignacio Zoido de 2011 a 2015 y el actual, encabezado por el alcalde Juan Espadas, desde 2015– se han abandonado las políticas activas en favor del ciclismo urbano e incluso puede observarse la adopción sutil de medidas, normativas y modificaciones de la infraestructura que limitan los derechos de los ciclistas y devuelven ciertas prerrogativas al tráfico motorizado (algunas de ellas, como la derogación del Plan Centro o la desaparición de la Oficina de la Bicicleta y de la Comisión Cívica de la Bicicleta, ya han sido aludidas previamente en la presente investigación; vid. tb. Aix y Sguiglia en Hernández (coord.), 2016, pg. 89). Ello, junto a desinstitutionalización del campo del ciclismo urbano –que ya hemos abordado en un epígrafe previo– supone un freno a la progresiva proyección de Sevilla como “ciudad ciclista”. Las estadísticas relativas al uso de la bicicleta en estos últimos años muestran, dentro de la estabilidad, un leve descenso tras años de continuo crecimiento (Marqués (coord.),

2014, pg. 5; Marqués et al., 2015, pg. 41; Marqués (coord.), 2016, pgs. 11-12); no creemos que sea desacertado atribuir este retroceso a la falta de políticas proactivas de protección y fomento del ciclismo urbano por parte del Ayuntamiento, en tanto que, como vimos, su auge estuvo motivado precisamente por la proliferación de medidas municipales a favor del mismo. Este riesgo era pronosticado, antes de que tuviera lugar, por Marqués:

Por otro lado, no debemos olvidar que esta “explosión” del ciclismo urbano en Sevilla ha sido la consecuencia de unas políticas municipales de apoyo muy concretas. No sabemos que ocurriría si dichas políticas cesasen de repente, pues no debemos olvidar que la mayoría de los usuarios de la bicicleta lo hacen por razones de tipo práctico (...) y no por motivos de conciencia ecológica o similares. Así, bastaría con una cierta dejadez en el mantenimiento de la infraestructura ciclista de la ciudad (vías ciclistas, Sevici y aparcamientos), producto por ejemplo del traspaso de las competencias correspondientes a otra Delegación Municipal (con la eventual desaparición de la Oficina de la Bicicleta), para iniciar una fase de menor comodidad o seguridad en el uso de la bicicleta y, consecuentemente, un descenso en su uso. (Marqués, 2011, pg. 125).

Esta tendencia al descenso se aprecia no sólo en el número global de desplazamientos diarios en bicicleta, sino en las estadísticas del uso específico de determinados servicios ciclistas como Sevici (Marqués (coord.), 2016, pgs. 10-11) o Bus+Bici³¹. Por su parte, la edición de *The Copenhagenize Index* de 2015, dos años después de la publicación del *ranking* de las mejores ciudades ciclistas del mundo en el que Sevilla había detentado el cuarto puesto, situó a la capital andaluza en el décimo lugar; en los comentarios explicativos a ese descenso, los responsables de la elaboración del *ranking* apuntaban al hecho de que Sevilla se habría podido “dormir en los laureles” tras sus buenos resultados previos, sin haber continuado políticas e infraestructuras que le llevaran a alcanzar el objetivo posible de un 15% de movilidad ciclista en el reparto modal, y recomendaban concebir las políticas ciclistas como transversales a todos los partidos políticos³². Ante estas señales, será necesario prestar atención al curso de las próximas decisiones del gobierno municipal para observar si la ciudad recobra su tendencia a consolidarse como referente o si, como parecen mostrar algunos indicadores, renuncia a la proyección internacional y al potencial inherente a ser una “ciudad ciclista” que, de manera incipiente, llegó a alcanzar hace pocos años.

³¹ Fuente: Bus+Bici, 2017: http://www.consorciotransportes-sevilla.com/contenido_ctas.php?contenido=206

³² Fuente: *The Copenhagenize Index*. <http://copenhagenize.eu/index/>

6.4. Conflictos en torno a la bicicleta.

Las particularidades de la movilidad ciclista, que desarrollaremos más adelante, no suelen resultar muy comprensibles para quienes no practican el ciclismo urbano, de tal modo que la percepción social del ciclista como sujeto despreocupado por el tráfico, irresponsable o incluso temerario no encuentra grandes dificultades en instalarse en la opinión pública, sobre todo si sus rasgos de movilidad no se contextualizan en el tipo de situaciones viales y de interacción con otros agentes móviles que afronta habitualmente el usuario de bicicleta. De hecho, pareciera que la creencia de que la movilidad ciclista es temeraria o indisciplinada resulta independiente del grado de cumplimiento de las normas por parte del ciclista. El ataque a los ciclistas en la prensa es un fenómeno que se repite en varios países del mundo, y que no es raro que se recrudezca en coyunturas de expansión del ciclismo urbano. En la cobertura informativa sobre el ciclismo o, sobre todo, en la sección de opinión, se recurre, en estos casos, al más feroz sarcasmo o incluso al insulto gratuito. Si bien no todas las campañas mediáticas contra los ciclistas llegan al extremo del artículo de Matthew Parris en *The Times* en la navidad de 2007³³, en el que proponía colocar cuerdas de piano atravesando caminos rurales para decapitar ciclistas o linchar a los usuarios de bicicleta a manos de madres armadas con carritos de bebé, las campañas de difamación contra el ciclista urbano no suelen caracterizarse por su moderación. Augé (2009, pg. 72) se hace eco de cómo “[u]n humorista británico señaló que en Londres las víctimas de la bicicleta eran más numerosas que las del terrorismo” culpando a los ciclistas de lanzarse precipitadamente por calzadas y aceras. Horton (en Horton et al., 2007, pg. 146) observa que la demonización de los ciclistas en la prensa con epítetos como “vándalos” o “infractores” suele cumplir una serie de características: elegir determinadas conductas de algunos ciclistas, descontextualizarlas y generalizarlas a todo el colectivo ciclista; también señala la dependencia que tienen los medios de comunicación de los ingresos que obtienen de la publicidad del sector del automóvil como una de las causas de esta hostilidad. El tratamiento del ciclismo utilitario en los medios de comunicación contribuye, además, a presentar esta forma de movilidad como anómala o extraña –y por contraste, mantener la percepción de la movilidad motorizada como “normal”–, contribuyendo a que ciertos sectores de la población que pudieran plantearse el uso de la bicicleta como transporte tengan mayores resistencias en tomar esa decisión ante la difusión de una imagen negativa del ciclista (vid. tb. Horton et al., 2007, pg. 15; Acero et al., 2015, pg. 14).

³³ Fuente: *The Times*, 27 de diciembre de 2007 (<https://www.thetimes.co.uk/article/whats-smug-and-deserves-to-be-decapitated-5k877kjgfpk>). A través del enlace aparece la versión definitiva del artículo tras su modificación y tras la incorporación de las disculpas del autor, resultado de las muestras de indignación de los lectores.

Kidder (2009, pg. 307) y Fincham (2006, pg. 211) también se hacen eco de las campañas contra la vialidad ciclista llevada a cabo por periódicos y tabloides estadounidenses y británicos utilizando el estereotipo de ciclista urbano temerario, amenazante para el resto de vehículos, y último responsable del peligro vial: con apelativos como “patanes en licra”, “nazis de licra” o “guerrilla ciclista”, los usuarios de la bicicleta –en ocasiones, específicamente los bicimensajeros– son presentados como indolentes, arrogantes y egoístas, infractores sistemáticos de las leyes de circulación, y, a veces, incluso, eran criticados por su presunto desaseo o su imagen personal. En este tipo de artículos el automovilista aparece como víctima que sufre las irregularidades de los ciclistas, lo que lleva a Fincham (ibíd., pgs. 212 y ss.) a esgrimir las estadísticas de accidentes sufridos por usuarios de bicicleta con el objeto de revertir esta percepción (vid. infra).

La “polémica local” sevillana surgida a raíz de las nuevas intervenciones urbanísticas tuvo una importante vertiente mediática que ya ha sido esbozada en un epígrafe anterior. A diferencia de los casos anteriormente expuestos, en el caso de la campaña local de oposición mediática contra la bicicleta que tuvo lugar en Sevilla se eligió como blanco, más que al ciclista, al Ayuntamiento o a Izquierda Unida (Castillo y Sánchez, 2013, pgs. 1023-1024), presentando la decisión de promover el ciclismo urbano como capricho de políticos de izquierda (Aix y Sguiglia en Hernández (coord.), 2016, pgs. 88-89) y haciendo énfasis en aspectos tales como la aparente inutilidad que tendría la infraestructura, la incomodidad de las obras, o el supuesto alto coste de las mismas. Aún así, el ciclista también fue objeto de estigmatización, promoviendo una imagen de irresponsabilidad en su forma de conducción que creaba peligro y molestias a terceros, si bien se focalizó el conflicto espacial en la interacción entre el ciclista y el peatón más que entre el ciclista y el automóvil. También se aludió al riesgo que el carril-bici podía suponer para los invidentes o para los niños en los tramos que transcurrían cerca de colegios. Otras críticas se enmarcaban en lo que podemos denominar “pugna por el espacio” entre movibilidades, tales como la pérdida de plazas de aparcamiento para automóviles o la percepción de que el carril-bici había sustraído espacio al acerado y a otras zonas peatonales. También se esgrimieron argumentos relacionados con el supuesto perjuicio que las nuevas infraestructuras podrían causar a los comerciantes o al sector del taxi (cf. Marqués, 2011, pg. 123). Es importante tomar en consideración que la campaña mediática tuvo lugar mientras se emprendían acciones legales y se convocaban movilizaciones en contra del carril-bici y de la peatonalización de calles (Aix y Sguiglia en Hernández (coord.), 2016, pg. 88); en dichas movilizaciones participaron en mayor o menor medida asociaciones de comerciantes como APROCOM, algunas asociaciones de vecinos, empresas relacionadas con la automovilidad (garajes) y representantes de taxistas; también se dieron casos de vandalismo en serie contra las

estaciones de Sevici (Castillo y Sánchez, 2013, pgs. 1014-1015). Asimismo, la Comisión de Patrimonio, dependiente de la Junta de Andalucía, se pronunció contra la instalación de estaciones de Sevici en el entorno del Alcázar y del Museo de Bellas Artes, debiendo cambiarse en estos dos lugares el emplazamiento inicialmente planificado de las mismas. Todo ello alimentó la “polémica local”, muy activa durante unos meses en foros de internet, en programas de radio locales y en conversaciones entre ciudadanos. El amplio respaldo ciudadano al ciclismo urbano y el gran incremento de usuarios de las infraestructuras desactivó por sí misma esta campaña contra las políticas pro-bicicleta (Marqués, 2011, pg. 124; el autor también señala la rentabilidad de las infraestructuras ciclistas como factor que contribuyó a que la campaña perdiera influencia). Así, los medios y algunos interlocutores públicos cuyas protestas aquéllos habían difundido dejaron de presentar el auge del ciclismo urbano como problema, e incluso modificaron su argumentario, dejando de oponerse a la existencia del carril-bici y señalando en lugar de ello que sus críticas se referían a las incorrecciones de su diseño.

La práctica totalidad de los ciclistas urbanos sevillanos y de informantes-clave entrevistados en nuestro trabajo de campo en 2009 y 2010 –cuando la “polémica local” era muy reciente– restó importancia a la hostilidad mediática y declaró no sentirse afectada por la misma (en algún caso la polémica sirvió para que algunos de los ciclistas entrevistados se inscribieran como miembros en asociaciones en defensa de la movilidad ciclista, según declararon). De acuerdo a los resultados de nuestro trabajo de campo, los mensajes hostiles al ciclismo urbano difundidos por los medios de comunicación sí se muestran efectivos al ser incorporados en los discursos de algunos sectores sociales, en especial la vieja clase media y sectores de la clase media funcional, así como, en menor medida, por medianos empresarios, autónomos y emprendedores y por las clases medias-altas.

Las campañas contra el ciclismo urbano tienen efectos prácticos en la vida de los ciclistas, a veces generando situaciones de rechazo, cuando no de represión o discriminación. Al caracterizar las “ciudades revanchistas” –municipios donde el gobierno municipal estigmatiza y persigue a las minorías–, Gottdiener y Hutchison (2011, pg. 385) se hacen eco de la acusación contra los ciclistas como imprudentes por parte del alcalde de Nueva York Rudolph Giuliani y su inclusión en los colectivos que fueron objeto de vigilancia y castigo en esta ciudad estadounidense en los años noventa. Asimismo, en nuestro trabajo de campo hemos recogido testimonios de ciclistas que afirman haber percibido un recrudecimiento en la hostilidad de automovilistas y de peatones, en forma de gritos e insultos, durante la fase más álgida de la “polémica local” en torno al carril-bici. Otro caso que puede resultar significativo es el de un juicio celebrado en Sevilla en noviembre de

2016 por el atropello sufrido por un ciclista en un paso de peatones y que se falló a favor del automovilista, cuyo abogado afirmó en unas declaraciones reproducidas por los medios de comunicación locales que “sigue sin existir una cultura ciclista respetuosa con los demás”; en otro juicio en el que por las mismas fechas se dirimió el atropello mortal de un ciclista en un paso de cebra bipeatonal a manos de un automovilista que no se detuvo en un semáforo en rojo y que se encontraba en estado de embriaguez nadie esgrimió que “sigue sin existir una cultura automovilística respetuosa con los demás”³⁴.

El hecho de que en el tratamiento mediático y en la “polémica local” sobre la implementación de la red de carriles-bicis en Sevilla se identificara el conflicto entre peatones y ciclistas como un tema especialmente controvertido (Aix y Sguiglia en Hernández (coord.), 2016, pg. 88) provocó una mayor visibilización de este problema (y, muy probablemente, una mayor exacerbación en torno al mismo). La segregación de los carriles-bici y su disposición a la misma altura de la acera y contigua a ella (en algunos tramos, *sobre* ella) fue efectiva al dotar a los usuarios de bicicleta de protección ante los automóviles, pero desplazó la confluencia espacial –y el consiguiente conflicto– a la interacción entre ciclista y peatón; las limitaciones espaciales impuestas por las instancias municipales con competencias en Tráfico a los promotores del carril-bici en su primera fase de ejecución incidieron en agravar dicho problema. Marques et al. (2015, pg. 40) se hacen eco de los conflictos derivados de la yuxtaposición de vías ciclistas y de acerado como uno de los aspectos más discutibles de la nueva infraestructura. Sin embargo, no se trata en absoluto de un problema local: la confluencia de bicicletas y peatones generada por el modelo de carril-bici segregado es señalada por Torres Elizburu (2003, pg. 111) en Vitoria-Gasteiz, por Hanson y Young (2008, pg. 395) en Virginia (Estados Unidos) y por Horton (en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 143) en el Reino Unido. Podemos inferir que el conflicto entre peatón y ciclista hubiera tenido lugar igualmente en Sevilla independientemente de la existencia de la “polémica local” (aunque tal vez hubiera sido planteada en otros términos).

La confluencia espacial entre ciclistas y peatones puede tener distintos escenarios. Por una parte, puede tener lugar en las aceras y las vías peatonales (o incluso las vías bipeatonales, tales como las de la Avenida de la Constitución, el entorno del Prado de San Sebastián y las calles San Fernando, Asunción y San Jacinto, donde también hubo fricciones, que se resolvieron generalmente en detrimento de la movilidad ciclista): el uso de espacios peatonales por parte del ciclista (legales

³⁴ Fuente: *Bicinoticias* (boletín de A Contramano difundido a través de una lista de correo electrónico) del 11 de octubre de 2016.

en algunos casos, ilegales en otros) es, como sabemos, una medida de protección que el ciclista emprende en ausencia de carril-bici ante la presión del tráfico motorizado, y que puede provocar molestias o riesgo de colisión con los peatones. Además, el escaso espacio peatonal se encuentra parcialmente ocupado por mobiliario urbano, soportes de publicidad, señalética, quioscos, marmolillos y otros elementos, por lo que la competencia por el espacio es mayor; la proliferación de veladores y terrazas en el acerado, especialmente abundantes desde la promulgación de la Ley 42/2010 que prohíbe fumar en el interior de los establecimientos públicos, ha agravado considerablemente esta situación. Un segundo tipo de espacio donde puede darse la confluencia espacial entre peatón y ciclista es el propio carril-bici, al invadirlo³⁵ los peatones (Torres Elizburu, 2003, pg. 112; Hernández y Huerta, en Hernández, 2015, pg. 24) o, en menor medida, al cruzarlo éstos, haciendo uso de su prioridad de paso, por los pasos de cebra (siendo especialmente conflictivo el cruce del carril-bici junto a las paradas de autobús, debido a que la marquesina impide a veces la adecuada visibilidad entre peatón y ciclista). En numerosos tramos, la disposición de papeleras, contenedores o quioscos en el lateral del carril-bici más alejado de la acera promueve el frecuente cruce de peatones a través de la vía ciclista. Incluso en el caso de que peatón y ciclista circulen por sus respectivos espacios, la mera yuxtaposición de carril-bici y acera sin ningún elemento de segregación puede suponer una molestia para el peatón al sentir invadido su “espacio virtual” por un vehículo –cuya aparición a veces no espera– que es más voluminoso y rápido. Un tercer espacio de confluencia, que no es distintivo de la casuística que nos ocupa, sería la rara confluencia espacial entre ciclista y peatón en la calzada. Kidder (2006, pg. 316; 2009, pg. 361) describe cómo el peatón, al cruzar la calzada, busca con la mirada al automóvil, de tal forma que no percibe la bicicleta aunque ésta se encuentre en su campo de visión; ello incide en el riesgo de colisiones. Otro factor que aumenta el riesgo de colisión entre peatones y ciclistas (y no sólo en la calzada: también en el carril-bici o la zona peatonal) es el carácter silencioso de la bicicleta, que redundante en que el peatón no la perciba auditivamente en la distancia, como sí sucede con los vehículos a motor (Hernández y Huerta, en Hernández, 2015, pg. 25). El auge del ciclismo urbano ha supuesto que en ciudades como Sevilla la probabilidad de colisión sea menor, en lo que supone un nuevo ejemplo de la validez de la hipótesis *safety in numbers*. Ello se debe a que el peatón ya se encuentra acostumbrado al tránsito frecuente de ciclistas y es consciente tanto de su presencia como de algunos rasgos de su forma de movilidad. A ello habría que sumar una más extendida actitud de respeto a las bicicletas por parte de los peatones (ibíd., pgs. 19-20).

³⁵ Algunas formas de movilidad no-ciclista están permitidas en el carril-bici por la ordenanza municipal que rige su uso, mientras otras –entre ellas la peatonal– están prohibidas. Es frecuente el uso del carril-bici por parte de peatones que porten cualquier objeto con ruedas (carritos de bebé, maletas a ruedas, carros de la compra, carros de supermercado...), lo que es contrario a la norma.

La movilidad peatonal y la ciclista comparten su carácter sostenible (ibíd., pg. 25) y los problemas que sufren ante la presión del tráfico motorizado. En algunos grupos de discusión y, sobre todo, en las entrevistas que hemos realizado en nuestro trabajo de campo, los ciclistas expresan una simpatía espontánea por los peatones, narrando en ocasiones que ante la invasión peatonal del carril-bici asumen determinadas resoluciones espaciales tales como frenados, descenso de velocidad, rodeos o invasión momentánea del espacio adyacente a la vía ciclista, a pesar de corresponderles la prioridad de paso por el carril-bici. Hanson y Young (2008, pg. 395), ante este tipo de conflictos y desacuerdos, observan que los peatones y los ciclistas poseen intereses comunes que debería llevarles a establecer alianzas. A un nivel estrictamente espacial, Kidder (2006, pg. 318) y Torres Elizburu (2003, pg. 110) señalan la simbiosis que puede darse entre peatones y ciclistas en ciertas situaciones, como al cruzar las calzadas, pudiendo crear los usuarios de una de estas formas de movilidad (normalmente los peatones) una “barrera humana” que protege del tráfico motorizado a la otra (normalmente los ciclistas).

La confluencia espacial entre ciclista y peatón fue uno de los temas que de forma habitual surgían en los grupos de discusión, condensando en ocasiones las contradicciones entre distintos modelos urbanos; la atención que los grupos dedican a este tema no es menor, en especial en los grupos celebrados en Sevilla, y los diferentes consensos alcanzados al respecto son enormemente indicativos del grado de hostilidad o afinidad con el ciclismo urbano por el que se caracteriza cada tipo de discurso. Por lo general, se reconoce la preferencia del ciclista en el carril-bici (salvo en los discursos más hostiles al ciclismo urbano, como el recabado en el grupo de la vieja clase media, donde se aboga por la prioridad de paso del peatón incluso en la propia vía ciclista), siendo más diversos los acuerdos alcanzados respecto a cómo gestionar el conflicto bicicleta-peatón en otro tipo de espacios tales como aceras o calles peatonales; en no pocas ocasiones la posible solución se remite a una inconcreta necesidad de concienciación y educación vial de peatones y de ciclistas. Significativamente, cuando en los grupos de discusión se alude a la invasión del carril-bici por parte de los peatones (a veces narrada en primera persona, en cuyo caso se justifica por la distracción o por la comodidad) no se enuncia como problema *per se*, y sólo aparece como argumento que se esgrime en contraposición a alguna forma de acusación dirigida previamente al ciclista y a su comportamiento vial.

En las entrevistas, por su parte, una de las más comunes críticas al diseño del carril-bici sevillano señaladas por los ciclistas urbanos entrevistados se refiere a los tramos del mismo

dispuestos sobre las aceras, o incluso, a aquéllos cuyo trazado está yuxtapuesto al acerado a su mismo nivel de elevación; en algunas de estas intervenciones se propone colocar separadores entre el carril-bici y el espacio peatonal o situar el carril-bici segregado a nivel de la calzada, distinguiéndolo en relieve de la acera (la mayoría de las personas entrevistadas, sin embargo, se sienten incómodas en los trechos que corren junto a las calzadas con denso tráfico motorizado). El conflicto entre ciclista y peatón, de esta forma, se configura en todos los casos como uno de los aspectos más debatidos de las transformaciones que han tenido lugar en la movilidad urbana tras la implementación de las nuevas infraestructuras.

Respecto a la competencia espacial entre ciclista y automovilista, si bien puede tener lugar en el carril-bici (que puede ser invadido por coches aparcados y por vehículos de carga y descarga, así como por puertas de coche que se abren desde el espacio lateral a la vía ciclista; vid. Torres Elizburu, 2003, pg. 113) o en los cruces con prioridad de paso ciclista (no siempre respetada por el automóvil), el conflicto entre ambas formas de movilidad se ubica principalmente en la calzada. La confluencia espacial entre bicicleta y automóvil se caracteriza por una descompensada distribución de la potencia física entre sus vehículos, en detrimento de la primera. El riesgo de accidentes, la presión del tráfico motorizado y la agresividad de la movilidad a motor (junto a otras molestias, como el humo generado por el tubo de escape del vehículo a motor que precede al ciclista) son factores que se enuncian en innumerables ocasiones en los grupos de discusión y las entrevistas de nuestro trabajo de campo, en ocasiones haciendo especial referencia a los taxis y a los autobuses. Fincham (2006, pg. 219) describe la calzada como un espacio peligroso e inhóspito para el usuario de bicicleta, donde los conductores de automóviles actúan sin preocuparse de la integridad del ciclista. Augé (2009, pg. 70) refiere la poca preocupación de los automovilistas para con los ciclistas. Horton (en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 134 y ss.) desarrolla la sensación de riesgo y el miedo al peligro que propicia el tráfico motorizado, lo que supone uno de los factores que más desincentivan que más gente practique el ciclismo urbano. Jacobsen y Rutter (en Pucher y Buehler (eds.), 2012, pgs. 142-144) analizan los riesgos de la movilidad ciclista, entre los que el coche supone un peligroso factor externo a ella. Spinney (en Horton et al. (eds.), 2007, pgs. 37-38) analiza la desagradable presión que el ciclista recibe de los coches, al extremo de que el ciclista podrá cambiar su itinerario para evitar los tramos de mayor agresividad automovilística (en el marco de la importancia que los estímulos sensoriales tienen en la movilidad ciclista, según este autor). Tanto Fincham (2006, pgs. 211 y 214) como Kidder (2006, pg. 360) recogen testimonios de hostigamiento premeditado contra los ciclistas por parte de algunos automovilistas, incluso hasta el extremo de provocar accidentes.

Fincham (2006, pg. 213) vincula la animadversión dirigida al ciclista a cierta frustración del automovilista, más atento a que el usuario de bicicleta no conculque las normas de tráfico que al riesgo real que su forma de movilidad entraña; y a una suerte de agravio comparativo cuando observa la gran maniobrabilidad de la bicicleta: “Supongo que debe ser frustrante para quienes compraron determinadas marcas de vehículo ante la evidencia de los anuncios que representan automóviles yendo a gran velocidad por la carretera (...) sin trabas ni obstáculos para moverse libremente” (ibíd., pg. 214) mientras que “las ventajas de la bicicleta resultan obvias para lograr las mismas cosas –movilidad y autonomía– que promete y no cumple el más destructivo de los anacronismos históricos: el coche a motor” (ibíd., pg. 221). Dicho autor señala, asimismo, que la excesiva congestión resultante del propio éxito que el automóvil ha disfrutado durante décadas puede suponer el principio de su declive, en tanto que propicia la paulatina *inmovilidad* del mismo, una limitación de la movilidad causada, paradójicamente, por el deseo masivo de movilidad (ibíd., pg. 209). En este sentido, el automóvil ha acabado por convertirse en su propio enemigo, y la bicicleta en ocasiones cumple más eficazmente en espacios urbanos las expectativas de movilidad y rapidez que se le prometió al usuario de automóvil.

En el estudio de la interacción entre automóvil y ciclista, Fincham (2006, pgs. 212 y ss.) también se detiene en rebatir la noción extendida por los medios de que el primero es víctima de la bicicleta como vehículo generador del peligro. El autor muestra las estadísticas que prueban en realidad la tendencia contraria: son los ciclistas los que mueren o tienen lesiones en colisiones con automóviles o en su intento de evitar dichos accidentes; en 1998, por cada kilómetro recorrido, los ciclistas en el Reino Unido, en comparación con los conductores de coche, tenían catorce veces más posibilidades de morir o resultar heridos de lesiones graves por un accidente de circulación (para estadísticas y análisis de la siniestralidad ciclista en Sevilla, vid. Marqués et al, 2015, pg. 39).

Junto a la siniestralidad, Pucher y Buehler (eds.) (2012) señalan reiteradamente otras desventajas de la automovilidad relativas a la contaminación, a la salud y a la dependencia energética. Torres Elizburu (2003, pg. 104) suma efectos nocivos de tipo económico y social a los de carácter medioambiental, mientras que Horton (2006, pg. 43) analiza su negativo impacto no sólo en aspectos relativos a los accidentes o la polución, sino también en la adaptación urbanística que ha propiciado, con la consiguiente destrucción de la vida comunitaria.

Tal vez por este conjunto de factores, se percibe un emergente discurso social de autocrítica

por el uso del automóvil: en nuestro trabajo de campo hemos observado que la mayoría de las posiciones sociales reconocen utilizar el automóvil más de lo que quisieran o debieran, admitiendo que “se abusa” de su uso. Sin embargo, la automovilidad, a pesar de su percepción negativa, se impone como práctica extendida por motivos de carácter práctico, vinculados a situaciones concretas en las que aporta una serie de ventajas que la hacen insustituible. Junto a dichos motivos concretos, también se justifica su uso en un sentido más genérico por el “estilo de vida” actual, que de alguna forma impone recurrir al automóvil. La movilidad motorizada aparece así como “obligatoria”, “imprescindible” (Torres Elizburu, 2003, pg. 106). La percepción de “necesidad de automóvil”, a juicio de Fincham (2006, pg. 219), contribuye a considerar el automóvil como una opción de movilidad “intocable”, incuestionable. Esta contradicción se expresa en nuestra muestra, de forma más notable, en la clase media-alta profesional, que condiciona el deseable abandono del automóvil a un necesario cambio de modelo urbano. Horton (2006, pg. 52) detecta especialmente este sentimiento de “culpa” en grupos sociales sensibilizados por los problemas medioambientales.

Los espacios, nos dice Lefebvre (2013, pgs. 143-144) “se interpenetran y se yuxtaponen, no colindan de forma estática. Incluso los espacios separados por límites obvios (un muro, una cerca), a pesar de su apariencia de espacios separados, son susceptibles de ser penetrados, múltiples flujos los atraviesan” y que “[s]e intercalan, se combinan, se superponen y a veces colisionan”. Rodríguez Díaz señala que el espacio urbano, como bien escaso, es objeto de pugna entre grupos de intereses diferentes, con sus correspondientes prácticas espaciales:

El espacio urbano es una mercancía, un valor de cambio, un bien escaso donde no siempre coincide la propiedad con el uso. La tensión por la ocupación de los espacios es una tensión social entre grupos de intereses. También es una disputa por imponer un modo de uso determinado, una forma de socializar a los sujetos que lo utilizan y un modo de gestionarlo. (Rodríguez Díaz, 2008, pg. 24).

Lefebvre subraya el carácter social y político de la contienda espacial y cómo ésta ha de tener lugar en el propio espacio. Afirma que los conflictos sobre el espacio vivido quedan silenciados si no se perciben: las “representaciones del espacio” ocultan los problemas inmanentes al espacio y hacen imposible expresarlos. Es precisa por tanto otra representación que se sitúe en contraposición con aquélla, evidenciando mediante la propia contradicción entre las representaciones opuestas el carácter sociopolítico de la disputa por el espacio, dirimida necesariamente de forma espacial:

Las contradicciones sociopolíticas se realizan espacialmente. Dicho de otro modo, las contradicciones del espacio «expresan» los conflictos entre las fuerzas y los intereses sociopolíticos; pero es sólo *en* el espacio como esos conflictos tienen efecto y lugar, convirtiéndose así en contradicciones *del* espacio. (Lefebvre, 2013, pg. 397).

De esta forma, en la disputa por el espacio se dirime un conflicto de intereses que tendrá efectos en el uso del propio espacio, pero que trascenderá al plano estricto de dicho uso, en tanto que el espacio urbano no es sólo escenario sino también objeto de la pugna por modelos urbanos contrapuestos.

6.5. La movilidad ciclista: interacción con el espacio urbano y las normas de tráfico.

Para el estudio de la locomoción ciclista que se desarrolla a continuación, en la que pretendemos caracterizar la velomovilidad en sus diversas facetas –kinestésicas, espaciales, anímicas, sociales– hemos seguido las propuestas del paradigma de las movilidades. También hemos prestado particular atención a los aspectos relativos al tráfico y al cumplimiento de la normativa vial. En este cometido, contrastaremos algunos de los resultados obtenidos en el trabajo de campo que guarden relación con el particular análisis de la movilidad ciclista –en los grupos de discusión y entrevistas, y, en particular, en la etnografía, así como, puntualmente, en el análisis de fuentes documentales, especialmente audiovisuales.

Al intentar caracterizar la movilidad en bicicleta es común encontrar referencias al carácter ágil, rápido y maniobrable de dicho vehículo, así como a la eficacia y la versatilidad como atributos específicos de la conducción ciclista. Las implicaciones de estas características del uso de la bicicleta, de su relación con el espacio urbano y de su interacción con los elementos de dicho espacio –distribución de la superficie, mobiliario urbano, otros agentes móviles, tráfico, normas– suponen aspectos fundamentales en el análisis del ciclismo urbano, y entroncan con el análisis de Lefebvre sobre la ciudad vivida y sobre la producción social del espacio a través del *uso* del entorno y de las resignificaciones que con dicho uso se realizan.

La bicicleta es ligera, en el doble sentido de rápida y liviana. En relación a la segunda de estas acepciones, su volumen y peso la hace muy transportable. Asimismo, es fácil de aparcar

(Kidder, 2006, pg. 355; Kidder, 2009, pg. 314), con el consiguiente ahorro de tiempo que ello proporciona, sobre todo en comparación con el uso del automóvil en ciudad. Ocupa poco espacio, tanto en su almacenamiento como en la circulación. En lo tocante a esta última, su poco volumen le permite tener alta maniobrabilidad y avanzar por espacios reducidos, sortear el tráfico, los atascos y los obstáculos (Kidder, 2006, pg. 355), y poder combinar calzada, carril y acera, dado el carácter *híbrido* de la bicicleta, utilizable y perceptible como tráfico rodado o como cuasi-peatón. “El ciclista por tanto, aparte de la versatilidad que le ofrece su vehículo y las posibilidades que son consustanciales al mismo, está acostumbrado al movimiento de balanceo entre esos dos mundos” (Hernández y Huerta, en Hernández (coord.), 2016, pg. 16). Dicho “balanceo” entre ambos mundos, además, se caracteriza por la capacidad de realizar la transición de forma inmediata: basta que el ciclista detenga la bicicleta, la ladee levemente y pose un pie en el suelo para convertirse, en cuestión de segundos, de conductor de vehículo en peatón, permitiéndole combinar el desplazamiento con otras actividades. Si en su ciudad existe una buena red de vías ciclistas, esos mundos pronto se revelarían como tres (ibíd., pgs. 19 y ss.): en sus traslados podrá compartir trayecto con otras bicicletas, con peatones y con vehículos de motor, formando parte de flujos distintos en el carril-bici, en la calzada o en zonas peatonales (incluida la acera), respectivamente.

Kidder (2009, pg. 314) vincula el reducido tamaño y peso de la bicicleta con su gran maniobrabilidad. Esto es, se trata de un medio de transporte versátil, que puede introducirse por *los resquicios de la ciudad*, infiltrándose por los espacios que el mobiliario urbano y el resto de los transportes le permiten (Torres Elizburu, 2003, pgs. 105-106). El ciclista “usa el reducido tamaño de la bicicleta para producir velocidad sacando provecho de los huecos y accesos espaciales que los vehículos más grandes no pueden usar” (Stewart, 2004, pg. 154). Ello se condensa en lo que cualquier ciclista urbano experimenta a menudo ante una fila de automóviles detenidos en un atasco o ante un semáforo: la bicicleta se sitúa sin esfuerzo en cabeza maniobrando en los espacios existentes entre los automóviles, o entre éstos y el arcén. Esta práctica es tan reconocible para el ciclista que incluso es objeto de representaciones de amplia difusión, como se refleja, por ejemplo, en una de las canciones del musical *Rent*³⁶ y es también referida por Fincham (2006, pg. 210): “Mientras que los coches se quedan parados en las colas de tráfico, los bicimensajeros los adelantan volando”; y por Kidder (2009, pg. 314): “[las bicicletas] son más maniobrables, permitiendo a los ciclistas colarse entre el tráfico atascado”.

³⁶ Larson, J. (1994). *La Vie Bohème*, uno de cuyos versos dice: “[Brindo] por adelantar con la bici al mediodía a los de traje y corbata.”

La bicicleta es veloz; de hecho, es considerada una opción de transporte más rápida que el coche (Fincham, 2006, pg. 221; Kidder, 2006, pg. 355), al menos dentro del perímetro de la ciudad. Geist afirma (en Kidder, 2009, pg. 315), que la bicicleta es “la forma más rápida, de entre las conocidas, para atravesar la maraña del tráfico [urbano]”. Pero de acuerdo a las características de la bicicleta recientemente señaladas, su rapidez guarda más relación con la agilidad y el tamaño que con la propia velocidad. “No se trata primordialmente del poder del pedal y de la capacidad aeróbica. En su lugar, se trata de la “habilidad relacionada con la capacidad espacial” ” (Kidder, 2009, pg. 317).

Debido a que el potencial de la bicicleta se vincula así a su manejo sobre el espacio, hemos de concluir que un factor que confiere rapidez a la bicicleta, junto a la maniobrabilidad y al tamaño, es la pericia del ciclista: una impronta personal que, tomando en cuenta la existencia de diversas lógicas de conducción según cada vehículo, difiere por completo de la del automóvil. Esta pericia espacial del ciclista comprende una serie de decisiones rápidas y automatizadas, no del todo conscientes, no analíticas en el sentido habitual del término, que parecieran ser resultado de un conocimiento acumulado en el cuerpo –incorporado, encarnado– que sólo se adquiere por la experiencia y se ejercita mediante un gran número de horas al manillar.

Spinney (en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 39) señala que “el ciclismo, como todas las formas de movilidad, es una actividad aprendida. (...) La capacidad de un ciclista para manipular su entorno está por tanto dictada por las habilidades y la tecnología de las que dispone, que están forjadas culturalmente”. Kidder subraya que “este tipo de sabiduría suele ser tácita, e incluso cuando se usa conscientemente, se decide en décimas de segundo” (Kidder, 2009, pg. 318). Stewart (2004, pg. 160) atribuye las habilidades de los bicimensajeros para producir velocidad a los años que les han sido necesarios para desarrollar condiciones mentales que son en sí mismas “mapas cognitivos” de distribución espacial (dicho autor vincula este hecho a la cartografía cognitiva de Jameson y a la condición social del espacio en Lefebvre). Augé (2009, pg. 42) también alude a esa especie de conciencia del cuerpo y de los sentidos al describir la sensación de quien vuelve a montar en bicicleta tras varios años sin hacerlo.

Definir dicho tipo de saber no es fácil, y habremos de recurrir a ejemplos, situaciones y *resoluciones* para intentar aproximarnos a una caracterización del mismo. Spinney (en Horton et al. (eds.), 2007, pgs. 29-30), tras definir al ciclismo como práctica “encarnada”, señala que una de las dificultades que a menudo encuentra el investigador al abordar el estudio de la comprensión

corporal y sensorial es “la falta de vocabulario”: con Pow, afirma que resulta arduo expresar la experiencia sensorial –salvo la visual– “debido al limitado vocabulario asociado con las dimensiones no visuales [de los sentidos]” y añade que ello es incluso más complicado en la lengua escrita. También Bourdieu indica que tal *comprensión* corporal es difícil de explicar verbalmente:

Hay una manera de comprender completamente particular, a menudo olvidada en las teorías de la inteligencia, la que consiste en comprender con el cuerpo. Existen cantidades de cosas que comprendemos solamente con nuestro cuerpo, más acá de la conciencia, sin tener las palabras para decirlo. (Bourdieu, 1996, pg. 182).

El saber espacial y corporal del ciclista es, de hecho, muy específico. La película *Premium Rush*³⁷ (traducida en España como *Sin frenos*) refleja como tal vez nunca haya hecho ningún otro audiovisual este tipo de conocimiento, expresado en los balances y decisiones espaciales que de forma urgente realiza y lleva a la práctica el protagonista –bicimensajero neoyorquino– en interacción con otros vehículos, con los peatones, con el trazado vial, con el mobiliario urbano, y con el resto de elementos que encuentra a su alrededor. No olvidemos, además, que, a diferencia de otros vehículos, la bicicleta permite el desarrollo de un verdadero estilo personal al conducir. Fincham (2006, pg. 217) señala que la bicicleta confiere una verdadera *auto-movilidad*: “A la máquina la propulsa el individuo, las barreras de acceso espacial se regulan únicamente por la anchura de la bicicleta, la libertad temporal es completa”. Al interpretar flexiblemente tanto las normas de tráfico como los límites de las vías y los obstáculos del mobiliario urbano, el ciclista aumenta esa impronta de estilo personal en la conducción y aumenta la rapidez en los trayectos: la calzada, las calles de dirección prohibida, el carril-bici, las aceras, los arcenes, los pasos de cebra... son todos ellos espacios practicables para la bicicleta, lo que convierte a este vehículo en el verdadero transporte “puerta-a-puerta”, en su expresión más literal (ibíd., pg. 210; vid. tb. Torres Elizburu, 2003, pg. 105).

Las características de la bicicleta como vehículo y del consecuente “estilo” de conducción del mismo propician por parte de su usuario una serie de resoluciones a determinadas situaciones y conflictos viales frecuentes. Dichas resoluciones revisten un carácter inherente de la conducción ciclista en tanto que son aplicadas habitualmente por el conjunto de los usuarios de bicicleta desde una *lógica* propia y común: ello supone una práctica alternativa a las normas y disposiciones viales vigentes (incluyendo entre ellas la distribución del espacio urbano). En los grupos de discusión de

³⁷ Polone, G. (productor). Koepf, D. (director). (2012) *Premium Rush*. Estados Unidos : Pariah.

nuestra muestra tuvimos ocasión de recabar algunas de estas prácticas, tales como conducir en sentido contrario, alternar la superficie del carril-bici con la de la acera (o la calzada) de forma inmediata, o, en ausencia de carril-bici, utilizar la acera como espacio seguro para el tránsito en bicicleta, siendo esta última situación la más citada y significativa de todas las aludidas por los participantes de toda clase, edad y sexo. En algunos grupos de discusión también se realiza de forma expresa un análisis crítico ante ciertas normas dirigidas a los usuarios de bicicleta, en especial en aquéllos más afines al ciclismo urbano, como fue el caso del debate que se desarrolló entre los estudiantes universitarios sevillanos sobre la posible implantación de la obligatoriedad del casco para ciclistas, empleando argumentos no muy diferentes a los que encontramos en la producción científica especializada³⁸. Es posible entender este tipo de reacciones prácticas y discursivas en el contexto de lo que Lefebvre caracterizó como fórmulas contrapuestas de producción del espacio, donde la ciudad habitada resignifica a la ciudad planificada a través del uso del espacio y de la apropiación del mismo; también en la relectura específica que de Lefebvre ha realizado Kidder, aplicando su teoría al ciclismo urbano y a la apropiación espacial que dicha práctica conlleva: para ello desarrolla la tensión entre la *agencia* y la *estructura* (2009, pgs. 310 y ss.) para concluir que los ciclistas más avezados “son libres de operar *entre* las vigas de la estructura” (ibíd. pg. 319). Las normas de tráfico y otras disposiciones vigentes –no lo olvidemos– obedecen primordialmente a las necesidades del uso mayoritario del automóvil, y su funcionalidad para otras prácticas de movilidad son claramente cuestionables. Torres Elizburu (2003, pg. 104) apunta a que el “protagonismo” del automóvil constituye el criterio sobre el que se define todo el sistema de movilidad urbana. Dicho de otro modo, las normas de tráfico no consideraron al ciclista o no tuvieron en cuenta de forma prioritaria sus particularidades y necesidades; el propio trazado urbano también lo suele ignorar.

Podemos ilustrar este extremo con la descripción de algunas de estas resoluciones³⁹. Así, desde las constantes propias que caracterizan a la locomoción ciclista, girar necesariamente en el sentido contrario a las agujas del reloj en una rotonda de amplio diámetro junto a automóviles que circulan de forma veloz y agresiva (vid. Sanz, 2008, pg. 159) es por completo inconveniente, en especial si se quiere tomar la primera bifurcación a la izquierda; desde la perspectiva del ciclista, cuya tracción es producida por el propio esfuerzo, y teniendo en cuenta la maniobrabilidad de la

³⁸ Para un análisis de los (contraproducentes) efectos de las políticas que establecen la obligatoriedad del uso del casco para ciclistas, vid.: Horton, en Horton et al. (eds.), 2007, pgs. 140 y ss.; Jacobsen y Rutter en Pucher y Buehler (eds.), 2012, pgs. 149-151; Pucher y Buehler, 2008, pg. 509; Pucher y Buehler (eds.), 2012, pg. 19.

³⁹ Muchos de los casos y situaciones enumerados en las próximas páginas se refieren a la utilización de bicicletas en un espacio urbano desprovisto de carril-bici y en el que por tanto se espera que el ciclista circule por la calzada como parte del tráfico rodado. En algunos de esos ejemplos emplearemos los conceptos “izquierda”, “derecha”, “sentido de las agujas del reloj”, etc.; en tales casos, nos referiremos siempre al sistema de conducción que establece el sentido del tráfico por el carril derecho, vigente en la mayoría de los países del mundo.

bicicleta y el poco espacio que ocupa, no es raro elegir un trayecto alternativo, más fácil y menos peligroso, que, sin obstaculizar al resto del tráfico (girando en sentido de las agujas del reloj por el arcén o la acera), conduce al destino deseado; si bien tal trayecto es una infracción de tráfico, las particularidades del transporte en bicicleta hace tal infracción algo factible, deseable, menos costoso y, posiblemente, menos arriesgado que obedecer la norma. Lo propio podemos decir de la obligatoriedad de seguir la dirección en las calles de único sentido: el tamaño y maniobrabilidad de la bicicleta hacen posible que cualquier calle, por estrecha que sea, pueda recorrerse en doble sentido, en especial si con ello el ciclista se ahorra el rodeo –innecesario, así como costoso en tiempo y energía: se considera excesivo un desvío superior a 1.2 o 1.3 (Marqués et al., 2015, pg. 34)– que implicaría seguir las direcciones obligatorias de un sistema vial que ha tenido en cuenta prioritariamente las características y necesidades del tráfico motorizado; Quintero y Moreno (en Hernández (coord.), 2016, pg. 171) apuntan además que en determinadas circunstancias dicha práctica aporta mayor seguridad al ciclista, al permitirle ver con antelación al automóvil y prevenir ciertos riesgos. Un tercer ejemplo sería el aludido por Fincham (2006, pg. 220): al compartir vías con vehículos motorizados, puede que el ciclista opte por no esperar a que el semáforo se ponga en verde para iniciar la marcha, en previsión de ser visto con suficiente distancia por los coches que arrancan tras él tan pronto desaparezca la luz roja. Atravesar un paso de cebra mientras los peatones lo están cruzando podría constituir otro ejemplo: el menor volumen de la bicicleta capacita al ciclista a infiltrarse entre el flujo peatonal, en ocasiones consiguiendo no obstaculizar el trayecto de los viandantes. Otro ejemplo señalado por Fincham (2006, pg. 213; vid. tb. ibíd. pg. 220) es el de avanzar por el lateral más externo al tráfico (es decir, a la izquierda de la calzada) para evitar chocar con cuerpos que invadan sorpresivamente el espacio de su trayecto desde la acera o desde los espacios destinados al estacionamiento de coches; en ocasiones este objeto que aparece repentinamente en el trayecto del ciclista es la puerta de un vehículo aparcado que se abra sin previo aviso: éste es un accidente enormemente común entre ciclistas y una de las mayores causas de lesiones que sufren (Hurst, en Kidder, 2009, pg. 316; Fincham, 2006, pg. 213 y pg. 220; Fincham, 2007, pg. 361; Hernández y Huerta, en Hernández (coord.), 2016, pg. 17; Quintero y Moreno, en Hernández (coord.), 2016, pg. 171; Torres Elizburu, 2003, pg. 113), para el que en inglés se ha acuñado un término específico: *dooring*. En ciertos materiales audiovisuales de educación vial para ciclistas existentes en España se aconseja circular lo suficientemente alejado del arcén derecho cuando éste esté siendo utilizado por coches aparcados⁴⁰. Como vimos en nuestro análisis, la preocupación por este tipo de accidentes, a pesar de su especificidad, apareció enunciada espontáneamente en algún grupo de discusión de nuestra muestra. Por último, podemos añadir a

⁴⁰ Fuente: *Con bici al instituto*: <https://www.youtube.com/watch?v=1XI88EDaQSQ>

esta enumeración de ejemplos, la elección de la acera –en lugar de la calzada– como espacio para transitar en bicicleta, práctica que como ya se ha dicho supone un referente constante en las discusiones de los grupos de la muestra y que hemos comentado en profundidad anteriormente al abordar el conflicto espacial entre bicicleta y peatón.

Como se ha podido observar, los ejemplos recién enumerados con los que hemos ilustrado el potencial de la conducción ciclista (a diferencia de otras situaciones descritas anteriormente, como la de rebasar una fila de vehículos mediante el aprovechamiento del reducido tamaño de la bicicleta) implican alguna forma de desobediencia al código de circulación. En efecto, a menudo el ciclista ejecuta una amplia gama de maniobras –con el fin de tomar atajos, evitar atascos o escapar del peligro– que conculcan las normas. Es decir, la alta maniobrabilidad permite frecuentemente al ciclista no sólo reinterpretar el espacio y los elementos urbanos, sino también relativizar las normas de tráfico: Fincham (2006, pg. 210) incluye entre las muestras de las ventajas de maniobrabilidad de la bicicleta las siguientes: “se saltan los semáforos y las aceras, y van en dirección contraria en las calles de un solo sentido”; Kidder (2009, pg. 314) vincula estas licencias a la ambigüedad legal: “A diferencia de las motos y las motocicletas, la ambigua posición legal de la bicicleta también les permite transitar por aceras o ir en sentido contrario por calles de un solo sentido”.

Este tipo de conducta *heterodoxa* puede obedecer a criterios estrictamente pragmáticos (esto es, repercute en la eficacia de la bicicleta como vehículo) por lo que resulta un comportamiento no exento de racionalidad frente a la opción de acatar de forma acrítica ciertas normas de tráfico ideadas para el automóvil –por tanto, como veremos más adelante, dichas normas pueden percibirse desde cierta lógica ciclista como normas aplicables fundamentalmente al tráfico motorizado, pero no tanto a las bicicletas. Kidder (ibíd. pg. 320) indica que dicha heterodoxia vial también puede explicarse en función de una cierta funcionalidad lúdica, en relación al disfrute que le proporciona al ciclista superar retos auto-impuestos y probar los propios límites, en una lógica que equipara a actividades deportivas como el ciclismo de montaña. Podemos añadir un tercer tipo de motivos para explicar esta conducta si consideramos que, en ocasiones, además de aprovechar las ventajas estrictamente prácticas de su vehículo o de disfrutar de la superación de retos, algunos ciclistas podrán encontrar en la ruptura de las normas una forma de protesta o de crítica a las prerrogativas del automóvil, desde actitudes más ideologizadas (vid. infra). En cualquier caso, sea por motivos de uno u otro tipo, al analizar la movilidad ciclista podemos percibir una suerte de negociación sobre el uso del espacio y de la interpretación de la norma que constituye una relación dialéctica entre el ciclista y la ciudad (comprendiendo en ella al tráfico, a la disposición vial y urbanística, al espacio y

al entorno urbano) como práctica consustancial al ciclismo utilitario.

En contra de la percepción general sobre la conducción indisciplinada de los ciclistas entendida como práctica temeraria, debe subrayarse que muchas de estas resoluciones distintivamente ciclistas, tanto lícitas como ilícitas, son estrategias para la reducción del peligro, tal y como se expresa repetidamente en los grupos de discusión de nuestra muestra: son tácticas desarrolladas por los ciclistas para reducir los conflictos y los riesgos de colisión con peatones u otros vehículos (Horton, en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 146), en tanto que previene accidentes a los usuarios de un modo de locomoción que, como el de la bicicleta, es frágil y está expuesto por naturaleza (Fincham, 2006, pg. 210 y pg. 219; Kidder, 2009, pg. 316). Torres Elizburu (2003, pg. 117) señala que el ciclista ha de enfrentarse a un modelo mayoritario de movilidad que le es hostil y le crea inseguridad, situación ante la cual la versatilidad de la bicicleta se revela como un recurso útil al que el ciclista puede acudir: “La bicicleta se “infiltra” en todos aquellos espacios por los que el resto de los medios de transporte se lo permiten: las vías de tráfico motorizado percibidas como menos peligrosas, los espacios peatonales, etc.” (ibíd. pg. 106). Desde este punto de vista, autores como Kidder o Fincham podrán equiparar la desobediencia a las normas de tráfico a una buena conducción: “Un cierto grado de ruptura de las normas y de subversión del flujo “normal” del tráfico motorizado es esencial para la autoprotección” (Fincham, 2006, pg. 220). “Este tipo de comportamientos pueden parecer agresivos pero de hecho constituyen una conducta adecuada.” (ibídem). En este sentido, es significativo el testimonio de Jack, un bicimensajero entrevistado por Kidder (2009, pg. 319), el cual narra que un automovilista le increpó al verlo circular entre los coches en movimiento, gritándole: “*te vas a matar así*”, a lo que el entrevistado, desde su peculiar estrategia de seguridad vial, respondió: “*así es como no me mato*”. Kidder reconoce también la funcionalidad de la heterodoxia vial. Al profundizar en ello, dicho autor señala la noción de excepcionalidad que se aplican a sí mismos los bicimensajeros –y, por extensión, podemos inferir también otros ciclistas, en especial los más experimentados–, en virtud de la cual las bicicletas serían una especie de “supra-tráfico”: pareciera que dichos ciclistas entendiesen que se les “concede indulgencia para colarse por las grietas del sistema”, y, a diferencia de los coches y los peatones, “no se les requiere obedecer las normas” (ibídem). Puede interpretarse que dicho autor, al describir la reinterpretación de las reglas de tráfico por parte de los ciclistas más avezados, parezca señalar la existencia de un *código* sustitutivo al mayoritario más que una completa despreocupación o irresponsabilidad: “*A lo que miro es al tráfico; no le presto atención a los semáforos*”, afirma Jessica, una bicimensajera a la que entrevista (ibídem). O valga también esta paradoja formulada por Sarah, otra de sus entrevistadas: “*la idea de que “también somos tráfico” puede más*

perjudicarte que ayudarte. (...) Si (...) obedeciese todas las normas y me considerara a mí misma tráfico, estaría deteniendo la circulación en lugar de avanzar como parte de ella” (ibídem). Desde esta consideración de supra-tráfico, las reglas de circulación siguen siendo útiles pero sólo en tanto que indicadores del comportamiento de los demás: “Las reglas de tráfico se usan sólo como una predicción (en una heurística del riesgo) de lo que deberían estar haciendo los demás usuarios de la ciudad” (ibíd. pg. 318). Mata Verdejo (2002, pg. 11) llega a similares conclusiones al analizar la movilidad de los motoristas aficionados al motocross, para los que una señal de prohibición puede convertirse en una mera señal de información sobre la situación que ha de afrontarse.

Otro factor que puede redundar en una menor atención, por parte del ciclista, a las señales de tráfico –o en no considerar tan prioritaria la información que de ellas se recibe– guardaría relación con una serie de características de la bicicleta como vehículo: su reducida velocidad, su inmediatez espacial y la ausencia de elementos interpuestos entre su usuario y el entorno, permiten a éste una interpretación del tráfico y del espacio urbano a través de su percepción directa, motivos todos ellos por los que en ocasiones puede obviar la señalética. Fincham subraya que la capacidad de “entender el tráfico”, junto a la propia consciencia del riesgo, posibilita al ciclista una conducción heterodoxa sin que ésta sea anormalmente peligrosa (Fincham, 2006, pg. 218). Kidder (2006, pg. 361) señala que “el ciclismo urbano tiene poco que ver con la potencia de las piernas, tiene más que ver con la capacidad de predecir el comportamiento del tráfico y calcular la propia trayectoria dentro del mismo”. Algunas frases recopiladas en sus entrevistas a bicimensajeros –“*Calculo ángulos y hago mi movimiento*” o “*Si veo una línea, voy a por ella*”– expresan la aplicación espacial inmediata de este saber (ibíd., pg. 362). También Spinney recoge la descripción de una situación similar en una de sus entrevistas:

Sí, esa es una de las cosas más emocionantes (...), tienes que estar super-alerta porque todo se te viene encima desde todas las direcciones (...). Tú sabes que los huecos [entre el tráfico] se van, es como mirar cómo rompe una ola o algo así: va a estar ahí durante un cierto tiempo (chasquido de dedos) y luego desaparece y ya no volverá a estar ahí (Spinney, en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 39).

Kidder (2009, pg. 317), compara la conducción interpretativa de ciclistas –y de otras formas de movilidad, como la de los patinadores– con la de los automovilistas, a la que caracteriza como desprovista de interacción con el entorno, por lo que sí necesitan seguir las reglas de circulación que expresan las señales de tráfico: “la calzada urbana (diseñada para los automóviles) reduce la

experiencia [de la ciudad, del propio tráfico] a la lectura de señales básicas”. Spinney (en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 42) parece coincidir al afirmar que “[l]os encuentros encarnados, solitarios y transitorios dentro de los espacios de la movilidad [ciclista] acentúan significados que quedan en gran medida escondidos cuando estos espacios se experimentan a través de movibilidades más normativas como la del coche”. Sennett (1997, pg. 389) ya señalaba que “el movimiento rápido, tal y como se da en un automóvil, estimula la utilización de un repertorio de imágenes, esto es, esa disposición a clasificar y juzgar de manera inmediata.” Kidder (2009, pg. 317), basándose en Barthes y en Lefebvre, denuncia el “diseño puramente utilitario” de la calzada como espacio destinado al tránsito motorizado: “[Las calzadas s]on espacios abstractos concebidos únicamente para el avance del capital a expensas de los intereses humanistas y estéticos”, intereses a los que determinadas formas de movilidad como la de los ciclistas o los patinadores sí se aproximarían.

Esta naturaleza interpretativa de la movilidad ciclista obliga a un aprovechamiento de todas las percepciones: “cruzar rápidamente la ciudad [en bicicleta] (...) requiere una completa dedicación de los sentidos” (Kidder, 2006, pg. 361). Spinney (en Horton et al. (eds.), 2007, pgs. 33-34) destaca, junto a la agudización del sentido de la vista, la importancia de los estímulos auditivos en este ejercicio de interpretación. De hecho, para el ciclista urbano, la vista, aun siendo importante, no actúa aislada de los demás sentidos. La perspectiva visual ciclista del espacio urbano –añade– no es equiparable a la que se ejerce desde otros medios de transporte, como por ejemplo el autobús, que resultaría “irrelevante” para el ciclista; en este sentido, “conocer un lugar no es simplemente observarlo, es *hacerlo*” (subrayado nuestro). La vista, acompañada de las demás percepciones, supone un ejercicio activo y selectivo: “la atención del ciclista se focaliza únicamente en lo que resulte importante para negociar el espacio”. Los sentidos a los que alude Spinney abarcan las sensaciones y realizaciones de tipo corporal y muscular, en interacción con ciertos aspectos del espacio tales como los topográficos (ibíd. pgs. 36-37). Esta dedicación sensorial total implica una mayor permeabilidad ante los estímulos de la ciudad, y de igual forma que ello propicia el disfrute de los entornos agradables, podrá también exponer al ciclista a situaciones de mayor tensión y riesgo que las experimentadas en otros medios de transporte cuando afronte contextos de agresividad vial, donde dichos estímulos son numerosos y estresantes, provocando una “sobrecarga de información sensorial” (ibíd. pg. 38).

Muchas de las prácticas habituales de la movilidad ciclista no siempre obedecen a las características de los casos y situaciones enumeradas hasta ahora, que serían más bien propios del uso de la bicicleta como transporte, en su sentido más estricto, en el que es prioritario el tiempo

empleado en el desplazamiento. Sin embargo, la bicicleta puede utilizarse en muy diversas circunstancias que infunden otra índole de movilidad ciclista que –manteniendo su carácter utilitario– difícilmente casa con muchos de los ejemplos que hemos venido exponiendo. Así, podrían distinguirse diferentes rasgos en la movilidad ciclista según la función del desplazamiento, de tal modo que trasladarse en bicicleta con fines utilitarios pero sin necesidad de atenerse a un horario de obligado cumplimiento (como la hora de entrada al trabajo, por ejemplo) permite según Spinney prácticas tales como elegir la ruta más agradable, más escénica o más tranquila, aunque no sea la más corta (ibíd., pg. 31), o como cambiar fácilmente el recorrido o improvisarlo, o incluso, según narra una de sus entrevistadas, pararse para coger flores (ibídem). Como ya se ha apuntado en diversos momentos, la inmediatez de la bicicleta con el espacio circundante, la ausencia de barreras entre el viajero y el entorno, su velocidad media, y la facilidad de montarse y desmontarse de la misma en décimas de segundo –el carácter híbrido del velocípedo, mitad vehículo y mitad peatón– suponen capacidades distintivas del ciclismo urbano y permiten detenerse no sólo para coger flores, sino para hacer una compra improvisada, recoger un objeto que se haya caído, o saludar a otro ciclista o a un viandante con el que se tiene un encuentro fortuito⁴¹. Afirmar que este tipo de prácticas son distintivas del ciclismo urbano no significa que no sean realizables en otras formas de movilidad: no es imposible que un automovilista se pare a coger flores, pero es mucho más improbable dadas las características implícitas en su forma de movilidad –velocidad, perspectiva visual del entorno, existencia de barreras físicas entre él y el espacio inmediato, dificultad en aparcar, etc.; para el usuario de transporte público será aún más difícil. Además de la función del desplazamiento, otros muchos factores pueden influir en la práctica de un tipo u otro de movilidad ciclista. Spinney señala incluso que el tipo de bicicleta que se utilice –que influirá en la práctica de una particular velocidad, un específico esfuerzo muscular y un determinado tipo de atención al entorno– conllevará diferentes experiencias para un mismo ciclista en un mismo recorrido:

Así como Joanne [una entrevistada] hace pocas referencias específicas a las características del lugar por el cual circula, sus comentarios sugieren que el “lugar” en el que se encuentra cuando va en su bici holandesa blanca es de alguna forma diferente al “lugar” en el que se encuentra cuando va en su bici de carreras. La experiencia sensorial de la bici holandesa blanca se caracteriza por ser relativamente visual y sedativa, mientras que la bici de carreras facilita un mundo kinestésico de mayor velocidad, excitación y menor visibilidad”. (Spinney, en Horton et al. (eds.), 2007, pgs. 34-35)

⁴¹ En un hermoso audiovisual de promoción del foro internacional ciclista Velo-City que se celebró en Sevilla en 2011 (concretamente, en su minuto 1:00) se refleja con nitidez la muy distintiva práctica de “pie a tierra” para detenerse a saludar a un conocido con el que un ciclista se encuentra por la calle. Fuente: Ayuntamiento de Sevilla (productor). Luz de Mente (directores). (2011) *Velocity 2011*. España: https://www.youtube.com/watch?v=3P1L_mjJHn0

Asociada a esta práctica pausada del transporte ciclista, Horton (2005, pg. 46) señala la sociabilidad como elemento consustancial al ciclismo urbano a pesar del carácter individual de la bicicleta como vehículo (vid. tb. ibíd. pg. 49). Augé (2009, pgs. 45-46), también en referencia al uso placentero de la bicicleta, destaca que propicia la interacción entre desconocidos e incluso la solidaridad: la bicicleta invita a la vialidad compartida, al diálogo e incluso –afirma– restringe el uso del móvil, facilitando la comunicación interpersonal (ibíd. pg. 47). Para dicho autor, los sistemas de bicicletas públicas fomentan el encuentro entre las personas (ibíd. pg. 19); podemos observar que las dotaciones ciclistas de Sevilla también la han fomentado: no sólo el servicio de Sevici o los aparcabicis, el propio carril-bici hace confluír espacialmente a los ciclistas y su carácter de doble sentido aumenta la posibilidad de encuentros⁴². Uno de los promotores de la red sevillana de carriles-bici señala, en una de las entrevistas de nuestra muestra, que la elección del modelo donostiarra de doble sentido en lugar del carril de un sólo sentido atendió a ciertas ventajas prácticas –seguridad vial, menor coste económico de la infraestructura– pero que en dicha opción también influyó la mayor sociabilidad que proporcionaba dicho modelo.

No podemos dejar de aludir al carácter *demonstrativo* de la propia bicicleta como elemento inherente a la movilidad ciclista: visibilidad, observabilidad, inmediatez (es un vehículo “cuasi-peatonal”), identificabilidad (el rostro del ciclista no está oculto tras ninguna barrera visual ni camuflado por ningún elemento) y accesibilidad, son todas ellas características propias del desplazamiento ciclista (Horton, 2006, pg. 49; Horton et al. (eds.), 2007, pg. 7). En primer lugar, ello supone un estímulo para la generalización de su uso: una gran mayoría de entre los entrevistados de nuestra muestra afirma que su decisión de comenzar a desplazarse en bicicleta fue influida por el ejemplo de amigos que la usaban o por observar previamente a otros ciclistas desconocidos trasladándose por la ciudad: en Sevilla, este efecto *mimético* ha sido aún más acusado debido a la mayor visibilidad ciclista que supuso la nueva infraestructura, tanto cuantitativa como cualitativamente (Hernández et al., en Hernández (coord.), 2016, pgs. 149-150). En segundo lugar, la visibilidad del ciclista está fomentada por cierto carácter *ejemplarizante*, en tanto que persona que elige un medio de transporte no contaminante y alternativo al automóvil, cuyo uso observable supone ya un testimonio: “Muy visible al exhibirla, la bicicleta permite la representación pública de una identidad moralmente ejemplar” (Horton, 2006, pg. 46; vid. tb. ibíd., pg. 50). De forma similar se manifiestan otros autores como Gaviria (2006, pg. 5) al señalar el testimonio ético del ciclismo

⁴² En el audiovisual *Velocity 2011*, antes referido, también se refleja ese tipo de encuentro entre ciclistas en el carril-bici, quienes al cruzarse se intercambian saludos. Asimismo, en otros momentos del audiovisual se muestran saludos entre los viandantes y los ciclistas, a veces deteniendo éstos su bicicleta o en otras ocasiones manteniendo la marcha.

urbano o Augé (2009, pg. 19, pgs. 51-52 , pgs. 79-97) al reivindicar la utopía ciclista. En nuestra muestra es clara la popularización de esta nueva imagen socialmente positiva del ciclista urbano (asociado al civismo medioambiental, a la juventud, al deporte y la salud, a nuevos modelos urbanos, o incluso a un mero referente estético que ahora pueda estar *de moda*); ello ha permitido que en la mayoría de las clases sociales se haya dado por superada la imagen negativa anteriormente existente, asociada a formas de vida contestarias y marginales o, mucho antes, a la escasa capacidad adquisitiva del usuario de bicicleta. Ello permite a Hernández et al. (en Hernández (coord.), 2016, pgs. 150 y ss.) establecer un proceso paulatino desde el estigma inicial a una nueva puesta en valor de la bicicleta que podría desembocar incluso en que ésta termine ocupando “un bien de consumo ostensible que el coche en su día le arrebató” (ibíd., pg. 153; cf. Mata Verdejo, 2002, pgs. 14 y ss. para el análisis de un proceso similar experimentado por la bicicleta deportiva: algunos rasgos identitarios y minoritarios de los perfiles ciclistas relacionados con deportes connotados como “contraculturales” se pueden posteriormente extender a amplias capas de la población e incluso convertirse en productos de consumo de masas). Según los resultados de nuestra investigación, la afinidad hacia el ciclismo urbano de la clase media-alta profesional guarda relación con reflexiones elaboradas sobre la calidad de vida urbana y sobre un nuevo concepto de ciudad, en las que se valoran las bondades menos inmediatas o pragmáticas de la bicicleta como transporte: Bourdieu (1998, pg. 53) señala como característica de las clases distinguidas la elección de prácticas estéticas, cuya estilización remite a una ostentación de libertad, de autosuficiencia (es decir, de la visibilidad de una distancia y un dominio respecto a las necesidades contingentes y ordinarias, que resultarían definitorias de otras clases sociales sobre las que de esta forma se exhibiría una suerte de superioridad). Podría por tanto hablarse de un proceso de resignificación del ciclismo como actividad mirada y admirada, y ya dotada de *distinción*. Esto último es matizado por el propio Horton (2006, pgs. 50-51), para quien la propia ejemplaridad de la bicicleta, y el afán del ciclista en difundir su forma de movilidad, evita que se convierta en un referente elitista. Es decir, aunque dicha práctica ejemplar se reviste de connotaciones de “autenticidad” y “bondad” –al menos ante los sectores sociales que participan de las mismas sensibilidades ecológicas–, también contiene un fin explícito de difusión y de *des-elitización*: en tanto que los ciclistas activistas “hacen activamente campaña para que más gente monte en bicicleta”, buscan “socavar la distintividad de su propia práctica privilegiada”; ello lleva al autor británico a negar que la ejemplaridad del ciclismo activista pueda constituir “una estrategia de distinción del tipo que sugiere el sociólogo francés Pierre Bourdieu”. En cambio, otros estudiosos del fenómeno del ciclismo urbano, como Mackintosh y Norcliffe (en Horton et al. (eds.), 2007, pg. pg. 160) analizan el uso ostentoso de la bicicleta, particularmente acusado en ciertos periodos; por su parte, Fincham señalará la fascinación –la

“admiración romántica” (vid. infra)– que provocan algunos colectivos de ciclistas expertos y avezados, incluso temerarios, tales como el de los bicimensajeros estadounidenses.

El propio Horton (2006) añade a estos rasgos inherentes a la presencia del ciclista su a veces deliberada exposición visual con fines de seguridad (chaqueta reflectante o fluorescente, faros y luces intermitentes...). La utilización de accesorios funcionales como cestas, cascos, transportines o sillines porta-bebés, también recalca su visibilidad. Los propios modelos de bicicletas (*mountain-bike*, *fixies*, BMX, *vintage*, plegables...) y sus variaciones (triciclos, tándems...) contribuyen igualmente a esta *observabilidad*. Junto a estos accesorios prácticos, señalemos, con Fincham (2006, pg. 219), la ostentación de algunos ciclistas identitarios: las prendas, mochilas y gafas de sol propios de una moda o subcultura de la bicicleta que acentúa la imagen del ciclista y muestra de forma patente su pertenencia de un colectivo específico que despierta admiración u hostilidad, y rara vez pasa desapercibido. Según Mata Verdejo (2002, pg. 12), el *look* típico de los aficionados a las actividades físicas de aire libre y de riesgo, con ropa refulgente, multicolor y “estrafalaria”, responde a “un planteamiento fuertemente contracultural que choca con los gustos sociales tradicionales” que posteriormente podrá ser imitado por un número creciente de personas, como ocurrió con la *mountain-bike*.

Tanto Horton como Fincham, al caracterizar la visibilidad de la bicicleta, añaden otros rasgos evidentes de la propia movilidad ciclista, si bien en sentidos diferentes (y complementarios). Horton describe los rasgos referidos a la pausa y la cercanía, que favorecen las características de identidad personal e identificación por parte del que le mira: la propia velocidad del ciclista, al que se le puede seguir con la mirada; su facilidad para parar el vehículo y saludar; o la estrecha distancia física con otro ciclista o con el peatón. Fincham se centra en cambio en su movilidad y maniobrabilidad, libre e independiente, con un grado de decisión personal que no poseen otros vehículos, con capacidad de sortear barreras y moverse entre el tráfico, entre los peatones y entre el mobiliario urbano, lo que le acarrea la admiración (o la hostilidad) del espectador.

Evidentemente, el tipo de vía por la que se transite será otra importante influencia en la práctica de movilidad ciclista que se lleve a cabo. La calzada, la acera o el carril-bici ofrecen diferentes circunstancias en las que se realice la *agencia* ciclista. En Sevilla, la heterodoxia vial de la bicicleta ha afrontado en un corto periodo de tiempo una enorme transformación con la aparición de la red de carriles-bici y otras dotaciones ciclistas, por lo que muchos de los casos y situaciones expuestas en las páginas precedentes son cada vez más infrecuentes en la ciudad (ocurren sólo en

aquellas vías sin dotaciones ciclistas, y aun en ellas tienden a aminorar, dado el *tempo* más estable, más ordenado, que infunde la red de vías ciclistas a los usuarios de bicicleta, incluso fuera del propio carril-bici). Como se ha apuntado, las condiciones de comodidad y seguridad han supuesto una gran transformación de la experiencia de circular en bicicleta por la ciudad; también han repercutido en otros aspectos menos viales, como una mayor visibilidad y sociabilidad ciclista. Por otra parte, la aparición de una señalización específica para el ciclista –así como para el tráfico motorizado en función de los ciclistas– tales como señales (verticales) de tráfico, semáforos, señalización horizontal, etc., y la aprobación de unas normas específicas para ciclistas⁴³ constituyen medidas que hubieran sido impensables hace pocos años, dado el carácter *per se* desregulado que el ciclismo urbano detentaba previamente a la implementación de las infraestructuras ciclistas. Estas medidas resultan en algún grado limitadoras de la movilidad *propia* de la bicicleta o, si lo preferimos, de la forma tradicional de montar en bicicleta en la ciudad: así, se establece la obligatoriedad de circular por el carril-bici en las vías donde éste exista (lo que en ocasiones podrá resultar poco práctico para quienes viajen con carga adosada a la bicicleta (transportines, por ejemplo), por los problemas de trazado y firme del carril y, en general, poco adecuado a la práctica de determinados perfiles ciclistas, tales como el “ciclista avezado”, el ciclista identitario y el ciclista deportivo, que en nuestras entrevistas han podido mostrar un mayor desapego hacia el carril-bici); también regula la limitación de la velocidad en el carril-bici, la prohibición de circular en doble fila en el mismo o la restricción de acceder a determinadas calles peatonales y aceras durante las horas de mayor confluencia peatonal, entre otros ejemplos. Ello ha supuesto un cambio de conducta notable: la progresiva asunción de normas en una forma de circular hasta hace poco casi exenta de reglamentación. No todos los ciclistas urbanos cumplen con estas normas, pero no puede afirmarse que éstas sean desobedecidas sistemáticamente por el conjunto de los ciclistas urbanos sevillanos. De hecho, la disponibilidad de una red de carriles-bici elimina una serie de situaciones (relacionadas con la interacción con otras formas de movilidad o con el trazado de la calzada) ante las que los ciclistas urbanos habitualmente reaccionan con resoluciones que implican alguna infracción. Podría afirmarse, por tanto, que la propia existencia de dotaciones e infraestructuras funcionales reduce las situaciones que el ciclista resuelve mediante la infracción de la norma y fomenta la adquisición de prácticas “responsables”, al menos en mayor medida que antes. Esta nueva actitud puede ser resultante de la intervención institucional que, con la habilitación de un carril-bici, ordena algunos aspectos del tránsito ciclista al mismo tiempo que los respalda y legitima,

⁴³ Ordenanza de Circulación de Peatones y ciclistas de la ciudad de Sevilla. (B.O.P. nº 117 del 22 de mayo de 2008, modificado en B.O.P. nº 229, del 2 de octubre de 2010). La Ordenanza de Circulación de Peatones y ciclistas de Sevilla se aprueba en 2008 (Marqués, 2011, pg. 111), al inicio del auge del uso de la bicicleta en la ciudad tras la implementación de las infraestructuras y dotaciones ciclistas: en ella se establecen ciertos derechos, pero también restricciones, al tránsito en bicicleta.

destinándoles un reconocimiento no sólo espacial, sino también simbólico, en el conjunto de los habitantes de la ciudad. También el aumento de ciclistas, propiciado por las nuevas políticas y dotaciones (la “democratización de la bicicleta”), podría ser un factor que incidiera en este cambio de disposición: en su aspecto cuantitativo, puede interpretarse que, al ser mayor el número de usuarios de bicicleta, pueden concurrir nuevas situaciones de congestión de tráfico ciclista, lo que haría más precisa la aplicación de reglas; en su aspecto cualitativo, puede atribuirse la adopción de normas a la llegada al ciclismo urbano de nuevos usuarios que previamente no usaban la bicicleta como transporte y que por tanto no participaron de las prácticas *desreguladas* de la movilidad ciclista previa a la implantación del carril-bici (aunque tal vez incorporen otras prácticas heterodoxas propias de la movilidad automovilística o la peatonal que previamente practicaban).

El particular estilo de movilidad ciclista (en especial, la desobediencia a las normas que en mayor o menor grado suele caracterizarlo) puede enmarcarse en el concepto de reapropiación de Lefebvre y su reivindicación del *derecho a la ciudad*: las infracciones realizadas desde una *lógica ciclista* pueden interpretarse como elementos de la dialéctica entre la ciudad vivida y la ciudad concebida. Desde este punto de vista, las normas de tráfico habrían de asimilarse como estrategias del proceso de funcionalización, segregación y mercantilización descrito en la obra de dicho autor:

Este orden del espacio genera lo que Lefebvre denomina un supuesto *consensus*, que estaría tácitamente asumido por todos los usuarios, basado en las clásicas pautas de urbanidad, que coincidirían a generar una convivencia segura y apacible, evitando molestias y ofensas hacia los demás. Sin embargo, basándose en «una sobreabundancia de reglamentaciones draconianas», dicho *consensus* no hace sino limitar la presencia, la acción y el discurso de los actores. Esto es, bloquea la posibilidad de plantear cualquier orden espacial alternativo o incluso introducir modificaciones en el ya existente. (Ion Martínez Lorea, en Lefebvre, 2013, pg. 22).

El ciclismo urbano como práctica heterodoxa ha conseguido en ocasiones incorporar y generalizar, al menos en alguna medida, elementos de este “orden espacial alternativo” aludido por Martínez Lorea como prologuista de la obra de Lefebvre. De hecho, muchas de las infracciones propias de los ciclistas inspiran nuevas normas (por ejemplo, como veremos a continuación, muchas grandes capitales han implantado la conducción de bicicletas en doble dirección en calles que son de un solo sentido para los automóviles; en el caso de Sevilla, esta medida llegó a plantearse, pero fue vetada por el área de Movilidad (Tráfico) del ayuntamiento de la ciudad). En otros casos, algunos de los efectos de la desobediencia ciclista se valoran en determinados ámbitos como positivos y

recomendables, en tanto que contribuyen a lograr objetivos de interés general (pacificación del tráfico, descongestión, etc.). En muchas otras ocasiones, sin embargo, plantean situaciones no solventadas, y que generalmente se gestionan a través de mecanismos informales de control social: las infracciones de peatones, de ciclistas y de conductores de vehículos motorizados constituyen una disputa por el espacio entre estas tres formas de locomoción y generan frentes de conflicto pendientes de resolución. Podemos considerar al respecto que existe una negociación en curso donde cada grupo de interés mide sus fuerzas, y en función del balance de cada coyuntura (coyunturas analizables tanto en el marco micro-espacial como en la comparación general de flujos móviles y en la superficie urbana dedicada a uno u otro tipo de movilidad), ejerce o cede parte de los derechos que considera legítimos para sí. Los resultados que progresivamente se alcancen, en uno u otro sentido, conformarán espacios urbanos diferentes.

Existen diversas formas de control social frente a la ruptura de las normas de tráfico por parte de los ciclistas, algunas de las cuales ya hemos comentado en un epígrafe previo. Así, como ya hemos comentado, la difusión de una imagen negativa del ciclista urbano, principalmente a través de los medios de comunicación, a menudo se traduce en una amplia predisposición en la opinión pública contra las peculiaridades de la movilidad ciclista y contra la propia expansión del uso de la bicicleta; otra forma de control social, de carácter micro, se contextualizaría en la pugna por el espacio con otras formas de movilidad, que hemos abordado al desarrollar el “conflicto espacial”. Existiría, asimismo, un control social consistente en diversas medidas de carácter preventivo y correctivo por parte de las instituciones públicas, que comentaremos a continuación.

La acción preventiva y correctiva institucional puede comprender desde medidas de vigilancia y castigo de las mismas, con el fin de que se acaten las normas de tráfico vigentes, hasta el reconocimiento de algunas de las especificidades de la conducta vial ciclista y con ello la adaptación de las normas o las infraestructuras de la ciudad en función de aquéllas; entre ambos tipos de reacciones, se pueden adoptar medidas intermedias, como la tolerancia ante las infracciones leves cometidas por los usuarios de bicicletas. En lo referente a la primera de dichas opciones, Stewart (2004, pg. 177), al estudiar el caso de la campaña emprendida en los años noventa por el alcalde de Nueva York, Rudolph Giuliani, contra la conducción temeraria de algunos ciclistas, muestra que las estrategias esencialmente punitivas no son efectivas: en su análisis sobre la reacción de los bicimensajeros ante este tipo de medidas, señala que éstos no cambiaron su (temeraria) práctica ciclista y que la única modificación de importancia que incorporaron a la misma fue redoblar la atención que prestaban a no ser vistos por la policía y evitar las multas —el autor

finalmente apunta a un balance negativo de los efectos de dicha medida, en tanto que la atención que los bicimensajeros debían prestar al resto del tráfico para evitar accidentes se veía mermada ante su necesidad de vigilar la presencia policial para no ser descubiertos. Kidder (2009, pg. 322) recoge la justificación de un bicimensajero al que pregunta si se salta los semáforos en rojo, en la que se expresa también la necesidad de atender a la posible presencia de policías: “*Echo un vistazo y si no hay un poli, sí, me lanzo a ello porque yo voy en bici, tú vas en coche, de todos modos ya me habré marchado cuando tú estés pasando el semáforo*”. Asimismo, la estrategia de vigilancia y castigo no siempre resulta eficaz: Kidder (2006, pg. 356) constata que los bicimensajeros, cuando son descubiertos en una infracción, suelen escapar velozmente en bicicleta de la policía y, si finalmente son sancionados, desarrollan diversas estrategias para no pagar las multas. Stewart (2004, pg. 178) concluye que si las medidas punitivas de Giuliani no propiciaron un mayor acatamiento de las normas por parte de los ciclistas se debió a que las características del tráfico en general y los requisitos laborales exigidos a los bicimensajeros –esto es, la urgencia de las entregas– permanecieron constantes y sin sufrir ninguna alteración, y que por ello no cambiaron su comportamiento infractor.

Si bien la respuesta de las autoridades a la heterodoxia vial de los ciclistas puede consistir en vigilar y castigar las infracciones, en otros casos se opta por tolerar aquellas desobediencias que no sean claramente disfuncionales para el desarrollo del tráfico, en lo que podemos denominar una *permisividad ajustable* en función de las particularidades de ciertas formas de locomoción. Así, en Sevilla, rara vez se pune la conducción en sentido contrario o por las aceras y espacios peatonales, siendo en todo caso más frecuentes las amonestaciones por parte de los agentes de tráfico o las campañas de advertencia en medios de comunicación locales. Valga considerar aquí el análisis de Mata Verdejo al tratar sobre los rasgos culturales del motociclismo deportivo y su práctica como forma de movilidad identitaria: el autor señala que la transgresión de las normas es también inherente a esa forma de locomoción, en la que se lleva a cabo una reinterpretación del código de circulación, de las infraestructuras viales y de las señales de tráfico como prácticas inherentes a la movilidad de los *motos* (Mata Verdejo, 2002, pg. 11); ante esta conculcación de las normas, sin embargo, las autoridades a veces optan por la permisividad, en tanto que

se establecen unas determinadas medidas de flexibilización en lo tocante a la aplicación de las leyes por tal de evitar mayores conflictos sociales (...). Sólo comprendiendo los valores que se esconden bajo estas manifestaciones [transgresoras] se pueden elaborar estrategias acertadas de

actuación que, respetando de lleno la integridad de las personas, no supongan un aumento del conflicto social (Mata Verdejo, 2002, pg. 13).

El autor (ibídem) ilustra este argumento con la excepcionalidad que aplican las autoridades locales de ciertos municipios que acogen carreras de motocross, permitiendo a los aficionados realizar acrobacias de motocicleta en el casco urbano, habilitando una avenida especial con equipamiento de protección y permitiendo en ella maniobras peligrosas –en realidad, ilegales, pero enormemente populares entre los *moters*–, y optando así por canalizar la práctica en lugar de reprimirla.

Un tercer tipo de respuesta a las particularidades de la conducción ciclista consiste en incorporar en las normativas municipales la potestad del ciclista en determinadas circunstancias para circular en las aceras y en áreas peatonales, así como en dirección prohibida, estableciendo normas que regulan –y legalizan– dichas prácticas. En el propio caso de Sevilla, la conducción de bicicletas por las aceras está permitida en ciertos supuestos (ausencia de carril-bici, anchura mínima del acerado, baja velocidad ciclista sin maniobras bruscas o peligrosas, conducción de la bicicleta lejos de la fachada, baja densidad peatonal⁴⁴). En varias ciudades europeas –Ginebra, París o Viena, por nombrar sólo tres de ellas– se permite el doble sentido de circulación de bicicletas en calles de un sólo sentido para el tráfico motorizado (vid. Sanz, 2008, 158-159). Estas adaptaciones de la norma a la especificidad de la movilidad ciclista pueden ser resultado de las situaciones de disputa espacial entre distintas formas de movilidad, ante cuya reiteración las autoridades locales tomen medidas para resolverlas; pero en ocasiones son fruto de litigios ante tribunales, como el que tuvo lugar tras la aprobación de la Ordenanza Municipal de Circulación de Peatones y ciclistas de Sevilla: contra la misma se interpusieron unos doce recursos (la mitad de ellos, por parte de empresas de *parking* del centro histórico), a cuyo favor falló el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, con base en las leyes españolas vigentes en materia de tráfico (principalmente el Código de Circulación), cuya consideración marginal de la movilidad ciclista es restrictiva y notablemente obsoleta; sin embargo, elevados los casos al Tribunal Supremo, éste determinó la legalidad de la Ordenanza (vid. Marqués, 2011, pg. 120), posiblemente al constatar que otros muchos ayuntamientos españoles, desde su cercanía a la gestión del espacio urbano, preparaban reglamentaciones similares a la sevillana. Un informante-clave define este hecho como “*una alerta al legislativo realizada desde el municipalismo*”.

La aprobación de normas inclusivas con las particularidades distintivas de la modalidad

⁴⁴ Artículo 41 de la Ordenanza de Circulación de Peatones y ciclistas de la ciudad de Sevilla. (B.O.P. nº 117 del 22 de mayo de 2008, modificado en B.O.P. nº 229, del 2 de octubre de 2010).

ciclista, así como la implementación de dotaciones e infraestructuras ciclistas –tales como la red de carriles-bici de Sevilla–, suponen en cierta medida un ejercicio de reconocimiento y aceptación de las específicas necesidades de los ciclistas urbanos, integrando su forma de movilidad en las políticas municipales y por tanto legitimándola. Al mismo tiempo, supone un *ordenamiento* de la movilidad ciclista y propicia, como vimos, una progresiva incorporación de las normas en el conjunto de los ciclistas urbanos; en este sentido tiene también una función preventiva y de alguna forma, constituye un *contrato tácito*: a cambio de que la ciudad asuma al ciclista urbano mediante la puesta en funcionamiento de nuevas políticas e infraestructuras, el ciclista urbano asume la ciudad a través del acatamiento de sus normas.

Ahora bien, ¿existe un incumplimiento sustancialmente mayor de las normas de tráfico por parte de los ciclistas que por parte de los usuarios de otras modalidades de transporte? Al parecer, se ha asentado en algunos ámbitos sociales la percepción –generada y difundida por los medios de comunicación y otras correas de transmisión– de que el ciclista urbano –como también tal vez el motociclista– se caracteriza por una mayor temeridad y desobediencia a las normas de tráfico. Las campañas de criminalización colectiva dirigidas contra los ciclistas no han sido un fenómeno circunscrito a una ciudad o país en concreto y han aparecido de forma constante en aquellos lugares donde el ciclismo urbano como medio de transporte ha tomado un auge relevante.

Al mismo tiempo, las infracciones del tráfico motorizado son en cierta forma *invisibles*: la menor preocupación social que generan puede deberse a una mayor naturalización de estas infracciones que, de reiteradas, hayan podido asumirse acriticamente por parte de la población. La conducción agresiva de los automovilistas y sus frecuentes incumplimientos de las normas de tráfico pueden ser especialmente patentes para los usuarios de otros medios de transporte que compartan el tráfico con ellos, como es precisamente el caso de los ciclistas. Como se observó en los discursos sociales recabados en los grupos de discusión y las entrevistas de nuestro trabajo de campo, para buena parte de los ciclistas el tráfico motorizado es de por sí agresivo y peligroso, supone una fuente de molestias y riesgos, y se caracteriza por no considerar la seguridad de ciclistas (y peatones) y por ser autoindulgente ante las propias licencias e incumplimientos de las normas de tráfico. Sin embargo, estos puntos de vista de los usuarios de la bicicleta no están tan presentes en la percepción general de la mayoría de los perfiles sociales, o no en el mismo grado: los participantes de todos los grupos de discusión se detienen a debatir el conflicto bicicleta-peatón en mucha mayor extensión que los problemas causados por el automóvil a otras formas de movilidad. La agresividad del automóvil dejó hace mucho de ser excepcional, incluso puede percibirse como inherente al uso

del coche, o como muestra del máximo potencial que puede obtenerse del mismo. La publicidad fomenta esta faceta invasiva del automóvil, como denuncia Gil Villa mediante la reproducción de un *slogan* comercial: “El nuevo MINI Countryman está pensado para desobedecer las normas” (Gil Villa, 2013, pg.13, en cursiva en el original). Los medios de comunicación, en su cobertura sobre tráfico, normalizan atascos, accidentes o infracciones (posiblemente por no ser ya noticia), salvo en casos muy llamativos o extremos. Al contrario que en el caso de la propaganda de intoxicación contra la bicicleta, en las que pareciera que se pretende generar una alarma social desproporcionada ante el fenómeno del ciclismo urbano, en el caso del automóvil se abona una aceptación pasiva de los inconvenientes que en la circulación y el tránsito (sin extendernos ahora en otro tipo de perjuicios) provoca al conjunto de la sociedad este medio de transporte.

El uso del automóvil está, asimismo, muy extendido; la afluencia de coches en las ciudades se ha convertido en prototipo de la movilidad urbana de nuestro tiempo: es un elemento distintivo de la cultura urbana, su presencia en la publicidad es constante. La conducción de automóviles se equipara a la ciudad, su uso aparece en los resultados de nuestro trabajo de campo como requisito de la vida urbana actual: en la ciudad de esta época el coche es “*obligatorio*”. Por estos motivos, el coche parece poseer la legitimidad de la *normalidad*. Esta hegemonía del coche puede contribuir a cierta aceptación de las infracciones de sus usuarios. Gil Villa (ibídem) señala entre las razones de esta aceptación, el hecho de que el uso del automóvil esté extendido y normalizado: “por la sencilla razón de que la mayoría de la población conduce o ha conducido un coche”. No olvidemos, además, que los poderes públicos y privados apoyan con políticas, dotaciones y subvenciones la adquisición y uso masivo de automóviles, no sólo –o no tanto– por su utilidad como locomoción sino por otros beneficios, expresos o tácitos, reales o ficticios, vinculados al automóvil (generación de empleo, incentivación del consumo, rentabilidad económica, inversiones...); recordemos que Lefebvre apuntaba al cientifismo de las instituciones y a los intereses mercantiles como generadores de que las ciudades estén atestadas de coches. El apoyo al automóvil por parte de instituciones y otras entidades promueve esta percepción de normalidad.

Podemos enumerar otros factores que coadyuvan a explicar la aceptación social de la agresividad automovilística. Gil Villa (ibíd. pgs. 13-14) al hacerse eco de la falta de respeto a las normas por parte de muchos automovilistas –ilustrando incluso tal extremo con la falta de consideración que profesan a los ciclistas– interpreta su agresividad al volante como un “reflejo de los valores culturales de nuestra época” (“nunca hubo más gente rompiendo tanto la norma”, señala –en cursiva en el original). Tampoco podemos obviar la vulnerabilidad que ante el coche muestran

los usuarios de la mayor parte del resto de los medios de locomoción: en un conflicto espacial entre un peatón y un ciclista, por ejemplo, cabe una cierta negociación, cinética o verbal, entre ambos; el riesgo que en cambio conlleva una potencial colisión con un automóvil provoca, en no pocas ocasiones, que se desista ante el peligro que supone el volumen y la velocidad de éste: esta resignación, experimentada repetidas veces, podría contribuir a la naturalización de los abusos del automóvil.

Más allá del caso específico del automóvil, podemos convenir en que todos los usuarios de distintos medios de locomoción infringen la norma, y que, probablemente, dadas las particulares características de cada medio de transporte, se puede distinguir una fenomenología diferente en cada caso. Este es el motivo por el que nos centraremos singularmente en las infracciones cometidas exclusivamente por ciclistas: identificar situaciones, condiciones y motivos inherentes al uso de la bicicleta en la ciudad que sirvan para caracterizar la comisión de infracciones por parte de sus usuarios. No deberá entenderse, en ningún caso, que la atención exclusiva que dedicamos a este medio de transporte supone una mayor incidencia de contravenciones en la conducta de los ciclistas urbanos.

Para desarrollar algunos aspectos relativos a la ruptura de las normas por parte de los usuarios de la bicicleta como medio de transporte, nos hemos valido fundamentalmente del compendio de teorías criminológicas⁴⁵ recopiladas y comentadas por Gil Villa (2013). Muchas de estas teorías se elaboraron en referencia a formas de ruptura de la norma más graves que las que son objeto de nuestra investigación, por lo que pudiera esgrimirse que su aplicación al ciclismo urbano no es del todo pertinente. No obstante, dichas teorías son generales y su validez se demuestra precisamente en que admiten su adecuación a muy diversos fenómenos de ruptura normativa.

Según las teorías del control social, la ruptura de una norma se explica con más acierto atendiendo a las circunstancias en la que ocurre la comisión de la infracción que a las características de la persona que la realiza; de tal forma que dadas determinadas condiciones (ausencia de vigilancia, deseo de algo), cualquiera puede desobedecer una norma (ibíd. pg. 22). En nuestro

⁴⁵ Obviamos en nuestro análisis el desarrollo de dos contribuciones teóricas que nos aporta la Sociología Criminal (Gil Villa, 2013, pgs. 61-75 y 77-93, respectivamente) y que a pesar de que pueden ser aplicables al análisis de la comisión de infracciones por parte de ciclistas, son, en nuestra opinión, de menor utilidad para los objetivos del presente estudio: en primer lugar, la teoría del etiquetaje (al respecto, nos remitimos a lo desarrollado en este mismo texto al aludir a las campañas mediáticas contra los ciclistas urbanos y a su repercusión en los discursos sociales hostiles al uso de la bicicleta como transporte); en segundo lugar, el estudio de las subculturas desviadas, que, si acaso, pudiera aplicarse a las manifestaciones de ciclismo identitario reiteradamente aludidas en el texto.

trabajo de campo hemos podido recabar una serie de testimonios en los que los usuarios de la bicicleta en la ciudad describen una serie de situaciones (obstáculos en el carril –particularmente, peatones–, miedo al tráfico motorizado, mal tiempo, cansancio físico, prisa, carencias en la infraestructuras, trazado vial que obliga a dar rodeos, etc.) en las que se verían abocados a optar por invadir la acera y otras zonas peatonales, circular en dirección prohibida, o aparcar la bicicleta candándola al mobiliario urbano en espacios en los que obstaculizarían el paso peatonal, entre otros ejemplos. Es más, muy a menudo la narración de estas circunstancias se enuncia de forma que disculpa la ruptura de la norma, presentando los motivos de la infracción como lógicos o excusables; en dichos casos, muy numerosos, podemos identificar uno de los conceptos primordiales señalados por Akers y Jansen a la hora de explicar la asunción de la ruptura de la norma: las *definiciones*, entendidas como racionalizaciones, justificaciones y orientaciones propias con las que se hace aceptable la realización de la infracción (ibíd., pg. 48).

La oportunidad de realizar una infracción podría potenciarse, además de por las circunstancias y por las justificaciones, por otra serie de factores: la influencia de otras personas, por ejemplo. Así, según la teoría de la asociación diferencial de Sutherland (vid. Gil Villa, 2013, pg. 46, donde también se da cuenta de las matizaciones que de esta perspectiva realizan autores como Akers), si el usuario interactúa habitualmente con un grupo de iguales que siendo también usuarios de la bicicleta acostumbran a infringir las normas de tráfico, podrá asumir dicho comportamiento para sí con mayor probabilidad. La *imitación* es otro de los factores sustanciales que desembocan en el aprendizaje de la conducta desviada señalados por Akers y Jensen (ibíd., pg. 50). De hecho, dada la naturaleza de visibilidad y ejemplaridad que tiene el tránsito ciclista, las condiciones necesarias para que concurra la *imitación* de las infracciones de tráfico cometidas por otras personas no precisan de la pertenencia a un grupo: basta, para el usuario, mirar la forma de conducción de otros ciclistas que les serían desconocidos, pero que podrían demostrarle, mediante la mera observación de su estilo de interactuar con el espacio urbano, cómo reducir riesgos u optimizar su esfuerzo físico mediante la desobediencia a las reglas, sin asumir grandes costes. Esta “imitación en tránsito” tiene un gran poder de fascinación para el ciclista novel, en tanto que vincula ciertos tipos de desobediencia con una mayor rapidez y desenvoltura, o con la veteranía al manillar, pudiendo hablarse de una suerte de liderazgo del infractor sobre otros ciclistas, en ocasiones subrayado por su pertenencia a ciertas subculturas identitarias ciclistas (expresadas a veces performativamente por el propio estilo de conducción, así como a través de la apariencia física, la indumentaria, el modelo de bicicleta usado, la actitud al maniobrar...). Como vimos anteriormente, Fincham (2006, pg. 217) refleja el binomio de hostilidad y admiración que provoca la conducción avezada practicada por los

ciclistas más experimentados (e incluso cómo la conducción abiertamente temeraria puede encontrar aprobación en ciertos sectores contraculturales e identitarios, como el de los bicimensajeros), que se traducía en una práctica *prestigiosa*. Por regla general, al menos en el mayoritario sector de ciclistas no-identitarios, en el caso de que la ruptura de la norma pudiera percibirse como temeraria –al conllevar riesgos para el infractor o para terceras personas– esta ejemplaridad mermaría su capacidad de seducción, en tanto que la conducta infractora no invitaría a ser imitada; más bien, la infracción que se imita es aquella que reduce las situaciones de peligro o aumenta el rendimiento del uso del vehículo. Las resoluciones ante determinadas situaciones por parte de los ciclistas más veteranos –tengámoslo en cuenta– podrán ser a veces más atrevidas, pero al mismo tiempo están dotadas de mayor pericia, esto es, de las habilidades acumuladas desde una mayor experiencia al manillar, consiguiendo por tanto minimizar cualquier efecto no deseado. De hecho, el tránsito ciclista abiertamente imprudente o avasallador –desconsiderado hacia otros ciclistas o, en especial, hacia los peatones– es más propia, según algunos de nuestros entrevistados, de ciertos nuevos usuarios con poca experiencia en el ciclismo urbano que “*han importado al mundo de la bici la forma de conducir coches*”. Algunos de los ciclistas entrevistados más veteranos tildan a esta forma de montar en bicicleta como “*el mayor enemigo que tenemos los ciclistas*” y “*lo peor para nuestros intereses*”.

Existe un tercer factor importante que, junto a la *imitación* y a las *definiciones*, Akers y Jansen señalan para explicar la adquisición de comportamientos infractores: los *refuerzos diferenciales*. Se trata de un balance de los costes y los beneficios implicados tanto en la acción de desobediencia a una norma como en la opción de respetarla. En palabras de Gil Villa:

Cada sujeto infractor haría un balance previo [en] el que tendría en cuenta los pros y los contras de su opción rupturista. Ese balance puede ser complejo, ya que podría tener en cuenta no sólo los beneficios reales que ya ha conseguido en el pasado al romper con la misma norma o una parecida, sino también los beneficios supuestos o imaginados. De otro lado, lógicamente, debería considerar los prejuicios y costes que le supuso o le podría suponer. Si las recompensas superan el riesgo de la sanción, teniendo en cuenta la frecuencia en que vendrán, su valor y la probabilidad de que vengan, el sujeto romperá con la norma. (Gil Villa, 2013, pgs. 49-50).

La realización de este tipo de balances es muy característica en el ciclismo urbano, y además, con frecuencia, dadas las circunstancias habituales que ha de afrontar un usuario de bicicleta en la ciudad, han de realizarse en segundos; la veteranía y la experiencia de situaciones similares por

parte del ciclista redundando tanto en la toma de decisiones *correctas* (que les sean útiles) como en una mayor naturalización de la infracción. En esa formulación, el ciclista veterano suele calcular más adecuadamente los riesgos a los que se expone a sí mismo y expone a terceros. La ya aludida película *Premium Rush* incluye numerosos ejemplos de las decisiones inmediatas realizadas por su protagonista –algunas de las cuales implican la comisión de infracciones– que suponen la mejor opción en términos de aprovechamiento del potencial de su vehículo y resolución de problemas, sin exponer su propia integridad física y previniendo molestias o daños a otras formas de movilidad, como los peatones. Ante determinadas circunstancias, es claro que si el balance de la ecuación se inclina a la idea de que romper la norma es beneficioso, se cometerá la infracción. Gil Villa (ibíd., pg. 50) señala que ello ocurrirá incluso en ausencia de una justificación a favor de la infracción, que como hemos visto es otro potente factor que favorece que se opte por cometer la misma: por tanto el balance a favor de cometer una infracción no precisa que exista una justificación previamente interiorizada. Pero de la misma forma, podemos deducir que la presencia de una justificación sólida preexistente, así como la *imitación* a otros ciclistas, determinará como altamente probable optar tras el balance por cometerla. Un claro ejemplo de ello que se observa en nuestro trabajo de campo es el consabido caso de sentir miedo ante el tráfico motorizado: algunos entrevistados y participantes del grupo de discusión narran como experiencia habitual que, mientras van en bicicleta, al sentir una sensación de riesgo en la calzada, efectúan una decisión rápida mediante la cual no dudan en subir a la acera: no se trata de una situación inesperada, sino de una experiencia habitual y reiterada, observada asimismo en otros usuarios, para la cual ya han configurado previamente tanto la estrategia en sí como la justificación de la misma.

También podemos vincular este tipo de comportamientos a algunas de las resoluciones de la frustración señaladas por Merton en función de las metas culturales y los medios institucionalizados (en Gil Villa, 2013, pgs. 97 y ss.): la resolución de la *innovación* supone la ruptura de la norma cuando “la persona carece de oportunidades legítimas” y opta por desobedecer “tanto porque saltarse la norma no le supone ningún trauma, como porque no dispone, en la práctica, de buenos medios para lograrlo” (ibíd, pg. 98). Otra de las posibles resoluciones de la frustración señalada por Merton es la de la *rebelión*, en la que el infractor “propone un fin y un medio alternativo (...), o cualquier otro tipo de plan colectivo, normalmente religioso si no es ideológico, que exija medios de organización diferentes de los usuales” (ibíd., pg. 100). Si nos detenemos en ello, observamos que, en efecto, la tensión dialéctica entre el ciclista y la ciudad no sólo se resuelve a través de la *innovación* mertoniana o, si se nos permite la equiparación, de la interacción en tránsito y de la resignificación cotidiana del espacio mediante la ruptura de normas, señalada por Lefebvre.

También existe la opción de la participación más o menos formal en las plataformas que se ofrecen desde la sociedad civil, como la membresía en organizaciones ciclistas de carácter reivindicativo o la pertenencia a corrientes de opinión críticas ante las prerrogativas que se conceden al tráfico motorizado: en ocasiones las prácticas y los discursos de los ciclistas, o incluso de otros sectores de la ciudadanía que simpatizan con ellos, pueden hacerse eco de posiciones de desobediencia civil, más o menos explícita, ante las normas. El espíritu contestatario puede expresarse a través manifestaciones y marchas ciclistas, “masas críticas”, *performances* (*flash-mobs* ciclistas), colocación de bicicletas blancas en los lugares donde ha fallecido un ciclista en accidente de tráfico, entre muchos ejemplos; o incluso fenómenos de carácter más anómicos como competiciones clandestinas de bicicletas (*alley cats*) –cf. Kidder, 2006– o pruebas de *parkour* ciclista en ciudad. Muchas de estas movilizaciones implican una suerte de desobediencia colectiva –e ideológica– de las normas con el objeto de denunciar discriminaciones ante otras formas de locomoción o reclamar derechos no atendidos por las instituciones –o, como mínimo, expresar un propio estilo de vida alternativo a lo normativo o canalizar su inconformismo a través de la práctica de su movilidad (recordemos que en la canción *La Vie Bohème*, antes aludida, se expresaba la satisfacción de rebasar en bicicleta a “los de traje y corbata”, en lo que fácilmente pudiera interpretarse como una señal de identidad reivindicativa no sólo de una forma de movilidad, sino también de clase). En ocasiones, estas desobediencias contestatarias pueden trasladarse a la conducción individual de algunos de los ciclistas más concienciados (Hernández y Huerta, en Hernández (coord.), 2016, pg. 17-18), como, por ejemplo, la práctica de conducir la bicicleta obstaculizando las prerrogativas de los automovilistas de tal forma que repercuta en la pacificación del tráfico motorizado, o la conducción acrobática en la vía pública por parte de algunos usuarios pertenecientes a subculturas ciclistas urbanas identitarias, tales como la de los bicimensajeros estadounidenses o, en España, las vinculadas a las bicicletas *fixies* o BMX, desde las que se considera a la calzada, al mobiliario urbano y al propio espacio público como una realidad con la que interactuar y a la que retar, con demarcaciones transgredibles, límites cuestionables, obstáculos superables y elementos susceptibles de resignificar. Es muy probable que las justificaciones de quienes realizan este tipo de prácticas *rebeldes* recojan, al menos en alguna medida, las argumentaciones reivindicativas –ideológicas, nuevamente– del movimiento social a favor del ciclismo urbano y no será raro que entre ellas se incluya la sensación de agravio comparativo que el ciclista sufre en comparación con el automovilista. En lo referente a la *rebelión* mertoniana que puede caracterizar la práctica de algunos usuarios de bicicleta, habrá que convenir que “la ruptura de normas es un reto a la regulaciones urbanas” (Fincham, 2006, pg. 217) y una muestra de asertividad: de esta forma, la autoafirmación de la propia autonomía –como reivindicación de que la desobediencia a las reglas es “necesaria”

para el ciclista y como forma de diferenciarse de los automovilistas– se traduce en la noción de que se tiene “derecho a incumplir las normas” (ibíd. pg. 221). O como se expresa en un símil espacial: “O bien te atienes a ir por la cuneta con la esperanza de que nadie te dé, o bien te afirmas como un legítimo usuario de la calzada al que no se le puede atosigar” (ibíd., pg. 220). Del mismo modo, Horton también acude al símil espacial para reclamar no tanto el derecho a conculcar las normas sino el derecho a ocupar un espacio –físico y simbólico– que no sea un espacio de relegación:

La aceptación cultural de la marginalidad espacial del ciclismo, particularmente cuando se combina con la identidad estigmatizada del ciclista, es extremadamente significativa. Ello significa que a aquellos ciclistas que no se atengan a los márgenes, sino que consciente o inconscientemente intenten “centrarse”, se les percibirá como amenazantes y perturbadores, y serán demonizados –de forma más visible y potente en los medios de comunicación. (Horton, en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 145)

Finalmente, es importante que consideremos que en la tipología de Merton y en el desarrollo que Gil Villa de ella hace, podemos observar que tanto la reacción o “salida” (sic) de la *rebelión* como la de la *innovación* son respuestas a una situación general percibida como injusta o poco equitativa. Algunos autores exponen dicha situación general en términos de una suerte de injusticia entre movibilidades en el contexto de una relación dialéctica entre las mismas: “una excesiva automovilidad niega a las personas el “derecho” a ir en bicicleta, con sus muchos placeres y beneficios” (Horton et al. (eds.), 2007, pg. 6). Desde este punto de vista, la introducción de planes e infraestructuras ciclistas en la ciudad que asegure o facilite el ejercicio de ese “derecho”, puede considerarse un factor que disminuye la concurrencia de las conductas desviadas, tanto las enmarcadas en la categoría de *innovación* como en la de *rebelión*, tal y como hemos apuntado al aludir a la función *legitimadora* de las políticas y dotaciones ciclistas.

Debemos considerar también el factor de desconocimiento de las normas por parte de los infractores: recordemos que numerosos usuarios de bicicleta en la ciudad carecen de carnet de conducir y que desde ninguna instancia se les ha exigido el conocimiento de las normas de tráfico (en otros países de nuestro entorno, la educación vial es una materia obligatoria incluida en los planes educativos; no en el nuestro); asimismo, algunos autores alertan que en ciertos procesos de implantación de infraestructuras para la promoción del ciclismo urbano como los llevados a cabo en en Vitoria-Gasteiz o en Sevilla no se han llevado suficientemente a cabo campañas educativas o informativas (Torres Elizburu, 2003, pg. 109; Castillo y Sánchez, 2013, pg. 1025). Por todo ello, los

ciclistas no siempre saben interpretar la señalización vial ni conocen las reglas más básicas del tránsito en la calzada. No es menos cierto que muchas de estas reglas, cuya razón de ser es exclusivamente ordenar el tráfico motorizado, son ajenas (cuando no innecesarias o incluso contraproducentes) para el ciclista.

El ciclista, decíamos, afronta el espacio urbano y sus normas. Pero tanto aquél como éstas le llevan al equívoco: “El espacio natural y el espacio social se encuentran sobrecargados. Todo ahí es confuso y desordenado. Más que signos lo que uno encuentra aquí son consignas, prescripciones múltiples y cuantiosas interferencias”, señala Lefebvre (2013, pg. 193). Por su parte, la profusión de normas provocan más confusión que esclarecimiento del comportamiento que se ha de seguir: “Como todas ellas [las instancias burocráticas] preparan reglamentos, resulta imposible no romper con la norma, no por desobediencia voluntaria sino por desconocimiento de la ley.” (Gil Villa, 2013, pg. 130). Se tiene, ciertamente, una conciencia de la existencia de las normas; de hecho, la ciudad acentúa esa impresión, sin que ello sea del todo clarificador:

Es cierto que el espacio es significativo, ¿pero de qué? De lo que es preciso hacer y no hacer, y eso nos remite al poder. El mensaje del poder, no obstante, es siempre voluntariamente confuso, encubierto. El espacio del poder no dice todo, y fundamentalmente dice lo prohibido. (Lefebvre, 2013, pg. 193).

En ausencia de un conocimiento de las leyes de tráfico, el ciclista podrá tomar la infraestructura como único indicador de lo que la ciudad espera de su comportamiento, lo que potencia la función reguladora y normativizadora de las dotaciones ciclistas y, en el contexto de la conducción interpretativa del espacio urbano tan propia de la movilidad ciclista (vid. supra), puede ser en ocasiones un sustituto de la norma. En los discursos sociales analizados en nuestro trabajo de campo, se percibe frecuentemente en varios grupos de discusión una transición y permutación entre “norma” e “infraestructura”, siendo ésta en ocasiones condensación de aquélla. Así, pareciera que la infraestructura se constituyera a veces como una especie de norma reificada.

El ciclista –sobre todo el novel, pero no sólo– infringe normas sin saber que lo hace. Al fin y al cabo, el ciclista urbano, como el patinador, utiliza un vehículo anejo, de inmediato uso, que es en cierta forma una extensión inmediata de su cuerpo; en este sentido, la bicicleta es un vehículo, pero también es casi una herramienta. Podemos expresar la evolución del significado que el uso de la bicicleta puede tener para el ciclista y los efectos que ello implica en el incumplimiento de las

normas a través del recurso de la *ficción etnográfica* (Spinney, en Horton et al. (eds.), 2007, pg. 30): pongámonos en la piel de un ciudadano que un buen día opta por trasladarse en bicicleta en los recorridos que habitualmente realiza en la ciudad⁴⁶. En dicha decisión habrá influido, muy probablemente, el ejemplo o consejo de familiares, amistades o compañeros de trabajo, o tal vez simplemente la observación de cómo ese tipo de transporte es utilizado por un número creciente de conciudadanos que transitan en bicicleta en su municipio. Su referente previo a la hora de diseñar su primer recorrido en bicicleta –por ejemplo, al trabajo– será con total seguridad el que ha venido realizando por mucho tiempo en su previa modalidad de tránsito: si éste ha sido el coche, tendrá un esquema mental del itinerario compuesto de calzadas en calles de acceso al tráfico rodado cuya dirección no sea prohibida; si ha sido peatón, dicho itinerario no contemplará dichas particularidades, y abarcará igualmente calzadas, aceras, zonas peatonales, parques. Incluso en el primer caso, el ciclista descubrirá pronto que puede afrontar el espacio de la ciudad con una actitud no tan diferente a la del peatón: transita por la vía urbana con sus propios medios –su propia tracción. Como se ha aludido más arriba, el carácter híbrido de la bicicleta –¿un peatón con ruedas, una moto sin motor?– constituye un rasgo distintivo de la movilidad ciclista. En el caso de que nuestro ciclista no tenga carnet de conducir, su despreocupación por las normas (y nos referimos con este término no a una actitud de dejadez o irresponsabilidad, sino a una despreocupación espontánea, inconsciente) no será muy distinta que la que experimenta un peatón, a quien no se le exige un gran conocimiento de las normas de tráfico antes de salir a la calle. Por supuesto que transitar en la vía pública con esa herramienta llamada bicicleta implica una diferencia respecto de ir a pie, y el ciclista tendrá en cuenta ese hecho que le distingue de un peatón. De hecho, se desplazará, al menos en algunos tramos, por la calzada en lugar de por la acera (lo que en España y particularmente en Andalucía, por cierto, también hacen muchos peatones, en especial en zonas con calles estrechas y tráfico pacificado o escaso). En esta primera consciencia del uso de su bicicleta, la reflexión primordial del ciclista sin carnet de conducir –por la naturalidad del hecho de transitar mediante su propia tracción– no habrá de ser necesariamente la existencia de complejas e ininteligibles normas de tráfico. Más preocupación podrá tener el ciclista, probablemente, por su grado de control y pericia al manillar, o por los riesgos a los que puede exponerse.

El ciclista, inicialmente, puede percibir que “el tráfico” es “el tráfico motorizado” (de ocurrir, el aprendizaje por parte del ciclista de que él forma parte del tráfico –que él es también “el

⁴⁶ Dada la influencia que el manual sobre Sociología Criminal de Gil Villa ha tenido en el presente texto a la hora de analizar la transgresión de la norma por parte de los ciclistas, no he podido evitar dejarme llevar por el atractivo estilo *narrativo* del autor, y a la hora de exponer el relato del ciclista novel me he descubierto imitando sus expresivas maneras.

tráfico”– es posterior, fruto de la experiencia al manillar). Por tanto, las normas de tráfico pueden percibirse como las normas que han de respetar quienes forman el tráfico, esto es, básicamente, los coches y el resto de los vehículos a motor (vid. Kidder, 2009, pg. 322). Por supuesto que conoce, y en general respeta, ciertas reglas básicas: conduce por la derecha del carril; o se para, al menos a veces, en los semáforos en rojo. Algunas de estas normas (en el caso de Sevilla, al menos) le equiparan al peatón: la red de carriles-bici, en un altísimo porcentaje de su extensión, discurre pareja al acerado; el ciclista ha de cruzar las avenidas en un espacio contiguo al destinado a los peatones, longitudinalmente a los pasos de cebra. Esto puede reforzar la percepción ya aludida de que, al usar la bicicleta, no conduce un vehículo, sino que es algo similar a un peatón que maneja un utensilio. Si el ciclista novel o el ciclista inseguro se aventura a transitar por la calzada de vías importantes (con gran volumen de tráfico) esta percepción será la inversa: se intentará asimilar al tráfico general; pero intentará evitar dichas vías en lo posible, al menos en sus primeros trayectos, por lo que la situación será mucho más excepcional; y si finalmente se aventura a hacerlo, el tráfico motorizado le hará entender con cláxones, insultos y conducción agresiva que es un intruso, un estorbo: el mensaje que recibe el ciclista pudiera condensarse en la frase “tú no formas parte del tráfico”, y la sensación que probablemente tendrá en la calzada será de extrañamiento.

Aún así, como decíamos, intentará cumplir las normas que conoce, al menos mientras no le entrañen un grave riesgo a su seguridad. El conocimiento de las normas más básicas y su general cumplimiento, sin embargo, no le capacita para interpretar todas las señales de tráfico existentes, innecesarias en el carril-bici, pero presentes y obligatorias en la calzada. Al circular por ésta, es posible que tampoco conozca las reglas de ceder el paso en los cruces o que no tenga incorporada la costumbre de prestar atención a los intermitentes de los coches. Ello es aplicable igualmente a su conocimiento de la normativa municipal específicamente destinada a los ciclistas (vid. supra), de la que nadie le ha informado. Podemos preguntarnos cuántos ciclistas en Sevilla conocen los detalles de dicha normativa, que regula dónde pueden candar la bicicleta, qué tipo de aceras puede usar legalmente, qué velocidad máxima tienen permitido alcanzar en el carril-bici o qué tipo de vehículos equiparables de una u otra forma a la bicicleta (patines, patinetes, triciclos, bicicletas eléctricas) están admitidos o prohibidos en él. En el mejor de los casos, si nuestro ciclista es curioso, podrá consultar la normativa municipal en internet. Pero es más probable que el conocimiento progresivo de las normas por parte del ciclista se llevará a cabo, en una mayoría de los casos, a través de la experiencia, no mediante un proceso de aprendizaje formal. Dicho conocimiento progresivo podrá ser más o menos amplio, pero rara vez será equiparable al conocimiento exhaustivo del código de circulación; salvo en el caso de que sea automovilista

además de ciclista, mantendrá siempre, en mayor o menor grado, una conducta infractora causada por el desconocimiento. Por otra parte, el ciclista acatará muchas de las normas que adquiriera, en especial si las percibe cómo razonables y justas: si no son contradictorias con su sentido común (ciclista). Sin embargo, como sabemos, muchas de las normas estarán concebidas para el automóvil, y serán de lógico cumplimiento para el automovilista, pero no para el ciclista. De hecho, ciertas normas carecen de sentido para las características inherentes a la locomoción ciclista. Además de innecesarias, en muchas ocasiones serán perjudiciales para su forma de movilidad: expondrán al ciclista a un riesgo real de colisión con automóviles (dada la vulnerabilidad intrínseca del ciclista ante el resto del tráfico), o implicarán dar rodeos innecesarios: la tracción empleada en la bicicleta, recordemos, es humana). Incluso si, como en nuestro ejemplo alternativo, el ciclista ha sido conductor de automóvil antes de abrazar la bicicleta, pronto descubrirá –y por sentido común integrará a menudo en su locomoción– los “trucos” que ve realizar a otros ciclistas, en especial al constatar los inconvenientes de respetar ciertas normas: “*Un día que llovía me puse pingando [por respetar las normas de tráfico y elegir el trayecto largo] y pensé: “soy tonta”, y desde ese día cojo el camino más corto [en sentido prohibido]*” –nos cuenta una informante en una de las “entrevistas móviles” que llevamos a cabo en nuestro análisis etnográfico: esta ciclista urbana, inicialmente obediente ante las señales de tráfico, cambió de parecer y decidió transitar por calles en dirección prohibida para acortar camino al vivir la experiencia narrada. En otras ocasiones, el ciclista podrá conculcar la norma como forma de respeto o tolerancia con otras formas de movilidad que percibe como más desprotegidas: así, podrá circular fuera del carril-bici, invadiendo la acera, cuando la vía ciclista se vea invadida por peatones y en consideración a ellos. En suma, a medida que el ciclista deje de desconocer las normas, optará con toda probabilidad seguir conculcando algunas de ellas; de hecho, su experiencia durante la fase de ignorancia de las normas le ha demostrado que dichas conductas –ahora ya sí reconocidas como infracciones– tienen bajo coste y alto beneficio. Las *definiciones*, las *imitaciones* y los *refuerzos diferenciales* señalados por Akers y Jansen cumplirán entonces su función.

Por último, y a pesar de la atención que hemos dedicado a la infracción de las normas por parte de los ciclistas, no podemos obviar los casos –más numerosos de lo que la propaganda anti-bicicleta difunde– en los que el ciclista es enormemente respetuoso con las reglas de circulación. Dada la inaplicabilidad que las normas de tráfico tienen a la lógica de la movilidad ciclista, lo que debería preguntarse aquí es por qué lo hace. Recordemos que el concepto de *violencia simbólica*, que Bourdieu aplicó principalmente a la situación de las clases trabajadoras en el sistema educativo o la posición de las mujeres en las relaciones de género, y que sería igualmente aplicable en la

dialéctica entre movilidad motorizada y movilidad no-motorizada, en tanto que la disposición actual de las ciudades adjudica una serie de prerrogativas al automóvil en detrimento de otras formas de transporte como el ciclismo o caminar. Esta sería una explicación posible a la pregunta de por qué hay ciclistas que respetan completamente las reglas de tráfico; y también nos sirve para contestarnos a la pregunta que nos hicimos anteriormente: por qué, a diferencia de las infracciones de los ciclistas, la sociedad naturaliza la ruptura de las normas cometidas por los automovilistas.

En este mismo sentido, desde la red británica de académicos *Cycling and Society*, especializada en la investigación social sobre ciclismo, comparten su alerta ante “la persecución, incriminación, estigmatización, hostigamiento y discriminación de los ciclistas y el ciclismo”, y se lanza la siguiente reflexión:

[D]ebemos mencionar con intensa y amarga ironía las representaciones del ciclismo como una práctica irrespetuosa en la era de la automovilidad masiva (algunos dirían “asesina”) y la profunda (¿incluso “patológica”?) aceptación (¿o “represión”?) de las muchas consecuencias negativas de la automovilidad (Horton, Rosen y Cox, 2007, pg. 17).

CONCLUSIONES

7. Conclusiones.

El ciclismo urbano se identifica socialmente como transporte, esto es, se inserta en la gama de ofertas de locomoción que desde todas las posiciones sociales se consideran como opciones para desplazarse en la ciudad, y suele observarse por parte de amplios sectores sociales como un modo de movilidad en crecimiento. Ello supone una novedosa percepción del uso de la bicicleta, diferente a la extendida representación que el ciclismo deportivo o recreativo ha detentado como principal actividad asociada al uso de la bicicleta en nuestras sociedades durante la segunda mitad del siglo XX. Si bien la identificación del ciclismo urbano como una modalidad de movilidad es más patente en determinados sectores sociales y en ciudades donde es habitual la utilización de la bicicleta como transporte, está incorporado suficientemente por todas las demás posiciones sociales en su representación de los distintos modos de locomoción.

La práctica del ciclismo en su acepción más genérica –esto es, comprendiendo tanto su modalidad recreativa como utilitaria– es percibida como beneficiosa y positiva: es asociada al relax y a la distensión, así como a la salud y al buen estado físico. En cambio, en lo tocante a la percepción social del ciclismo específicamente utilitario, si bien éste suele vincularse a las mismas connotaciones positivas del ciclismo recreativo, dichos aspectos no constituyen en ningún caso la principal ventaja asociada al mismo, ni la finalidad primordial de su práctica. Los principales beneficios que se vinculan al ciclismo urbano son su rapidez y su eficacia, seguidos del ahorro económico y de la autonomía que confiere a su usuario; en el caso de los más jóvenes también se señala el disfrute que les proporciona este tipo de movilidad. Para la mayor parte de las posiciones sociales los efectos positivos saludables (tanto anímicos como corporales) que se asocian al ciclismo recreativo siguen caracterizando la noción general del ciclismo urbano, pero en este último caso se sitúan en segundo término tras los beneficios de carácter más pragmático; así, el relax y los efectos saludables vinculados al ciclismo urbano constituirían una suerte de “ventajas complementarias”, a las que podría añadirse, en algunos casos, su positivo impacto medioambiental. El ciclismo urbano se concibe así como una actividad que reporta principalmente beneficios de carácter funcional, en consonancia con su extendida concepción de modalidad de transporte.

Dada la buena valoración del ciclismo urbano y su concepción principalmente utilitaria, la implementación de carriles-bici y otras dotaciones ciclistas merecen la buena opinión de amplios sectores sociales. Todas las posiciones sociales vinculan el auge del ciclismo urbano experimentado

en Sevilla a las nuevas infraestructuras promovidas por el ayuntamiento de la ciudad, cuya repercusión y buena valoración ha rebasado los límites de la capital andaluza. Con la excepción de algunas posiciones sociales hostiles al uso de la bicicleta como transporte, se valora muy positivamente, junto a factores de tipo pragmático (tales como la accesibilidad, conectividad, comodidad y seguridad que proporcionan las vías ciclistas) la proyección internacional de Sevilla generada por la nueva red de carriles-bici y el incremento de la movilidad ciclista que dicha infraestructura ha promovido. Desde algunas posiciones sociales esta transformación no tiene únicamente un efecto en el transporte y movilidad de la ciudad, sino que se enmarca en un proceso de evolución hacia un mejor modelo urbano –más amable y más innovador– que incluso afecta positivamente a los estilos de vida de sus habitantes. De la misma forma, en ciudades sin infraestructura ciclistas o en las que éstas sean deficitarias, desde distintos perfiles sociales se demanda de forma expresa la construcción de carriles-bicis adecuados (seguros y útiles para los desplazamientos urbanos), así como otras dotaciones ciclistas, tales como sistemas eficaces de bicicletas públicas o aparcabicis.

Para la práctica totalidad de las clases y posiciones sociales, la movilidad motorizada, y en particular el coche, se connotan negativamente: es asociada al stress, a la congestión urbana, y en ocasiones al gasto. Sin embargo, el automóvil es ampliamente utilizado por los varones adultos de todas las posiciones sociales, estando también incorporado a los hábitos de transporte de algunos jóvenes de clase media y clase media-alta y, en menor medida, de las mujeres de esas mismas clases sociales. El frecuente uso del automóvil, a pesar de las críticas de la que es objeto, se justifica por motivos prácticos, por constituir la modalidad de transporte más indicada en determinadas situaciones (mal tiempo, llevar carga, llevar niños, largas distancias...) o por el “estilo de vida” imperante en la sociedad (o, en su caso, por el modelo urbano existente). La preferencia por la movilidad motorizada es más explícita y notable en los varones, en los adultos, en los autónomos de clase media y en la clase media-alta patrimonial, mientras que la defensa de la automovilidad por parte de la vieja clase media se vincula en cierto grado a una adhesión al *statu quo* en el modelo urbano que desearían mantener.

Al mismo tiempo, la automovilidad se percibe en los grupos sociales más afines al ciclismo urbano como una molestia y una fuente de tensión, cuando no como una amenaza y un riesgo de accidentes. Por ello, el ciclista padece la movilidad motorizada. Al mismo tiempo, el incremento del ciclismo urbano suele percibirse como un modo de movilidad que reduce o limita en cierta medida el uso del automóvil, lo que constituye un factor valorado de forma positiva o negativa según se

expresen opiniones más afines a una u otra forma de transporte. Ambas formas de movilidad suelen vincularse de forma implícita o explícita a dos modelos urbanos distintos, y por tanto el incremento del ciclismo supondría un factor de transformación del espacio urbano y del tipo de ciudad.

En todas las posiciones sociales se señala la existencia de un conflicto entre la movilidad peatonal y la ciclista, originado por la confluencia espacial entre ambas. Tanto la ubicación de las infraestructuras ciclistas, contigua al acerado, como la presión del tráfico motorizado (que promueve que los ciclistas busquen protección en el espacio peatonal) son factores que inciden en dicha confluencia. La opinión y valoración (y en su caso la toma de partido) de las distintas posiciones sociales sobre las partes en conflicto es coherente con su mayor afinidad u hostilidad hacia el ciclismo urbano. En los discursos hostiles, se caracterizará al ciclista como culpable del conflicto en virtud de su presupuesta temeridad e irresponsabilidad; el señalamiento del peatón como igualmente culpable aparece en los discursos afines al ciclismo urbano y surge siempre como argumento que se contrapone a la culpabilización del ciclista. En estos casos, los consensos sociales se establecen en torno a la idea de educación vial y respeto mutuo.

Las posiciones sociales cuyo discurso se caracteriza por una mayor afinidad al ciclismo urbano son las de los jóvenes de diversas clases sociales (quienes refieren una más habitual práctica del mismo), así como las posiciones sociales con mayor capital cultural (profesionales de clase media y, en especial, de clase media-alta). Dichas posiciones sociales identifican claramente el ciclismo urbano como una de las principales opciones de transporte y la consideran como una de las más adecuadas, por lo que valoran positivamente su actual auge. Mientras que los beneficios de carácter pragmático, inmediato e individual (rapidez, ahorro, autonomía) son identificados por todas las posiciones sociales, es en estas posiciones de mayor afinidad al ciclismo urbano en las que se le añaden ventajas colectivas y basadas en reflexiones racionalizadas, estilizadas, atribuyéndole así efectos beneficiosos relativos a la disminución de la contaminación atmosférica (o incluso acústica), de la congestión del tráfico y de la inhabitabilidad de la ciudad. Estas ventajas se añaden a las de carácter pragmático, inmediato e individual, que también reconocen. Desde estas posiciones se muestra mediante estas y otras reflexiones un más notable conocimiento (y un mayor interés) sobre la gestión de la movilidad y las distintas tendencias urbanísticas que en otras clases sociales, reconociendo al ciclismo urbano una función de transformación del espacio urbano. La bicicleta se asocia a un nuevo modelo de ciudad deseable y avanzada, a estilos de vida dinámicos y cosmopolitas, y a sociedades vanguardistas, percibiendo que las transformaciones acaecidas en Sevilla son prometedoras en la evolución hacia dichos referentes, expresando a veces este progreso

mediante la referencia a una suerte de transmisión cultural intergeneracional. Por ello, el ciclista urbano es objeto a veces de admiración y en tal caso su práctica de movilidad adquiere una novedosa distinción social. Consecuentemente, la valoración que se realiza desde estas posiciones sociales a las nuevas infraestructuras ciclistas suele ser enormemente positiva y, desde los discursos detentados por los jóvenes y por los usuarios de bicicleta de cualquier edad, se apuesta por nuevas intervenciones de movilidad sostenible (y también de tipo urbanístico) que limiten aún más el uso (y abuso) del automóvil e incidan aún más en el proceso de transformación urbana que se ha iniciado.

Existe, por otra parte, un discurso hostil al ciclismo urbano (claramente influido por la cobertura que realizaron varios medios de comunicación locales sobre la implementación del carril-bici y el consiguiente incremento de ciclistas en Sevilla) detentado principalmente por la vieja clase media, así como, en menor medida, por sectores de la clase media funcional: en estas posiciones sociales el uso de la bicicleta en la ciudad se asocia principalmente a actividades recreativas y de ocio (y en tal caso expresan opiniones favorables al mismo) y a un buen estado físico; si bien la bicicleta es finalmente considerada también como un tipo de transporte, en esta modalidad de uso es percibida como una forma de locomoción de carácter secundario o complementario en relación con otros medios de transporte más convencionales (automóvil, transporte público, movilidad a pie). En este discurso social, a la bicicleta y a las infraestructuras ciclistas se les atribuyen características negativas, relativas principalmente a una percepción de la movilidad ciclista como caótica o desregulada, así como generadora de molestias y peligros para el resto de los usuarios del espacio público (riesgo de atropellos a peatones, obstaculización del tráfico motorizado), de la misma forma que el carril-bici es también inconveniente (pérdida de plazas de aparcamiento de automóviles, perjuicios al pequeño comercio, etc.). Según la percepción propia de estas posiciones sociales, el ciclista urbano puede aparecer asociado aún a perfiles estigmatizados tales como ecologistas, estudiantes y personas sin recursos. Parece existir un fuerte componente ideológico en el rechazo a esta forma de movilidad y una defensa del *statu quo* en lo referente a la posible evolución del modelo urbano, prefiriéndose una ciudad donde se pueda transitar en coche sin restricciones, con plazas de aparcamiento, sin demasiadas calles peatonalizadas, y sin carril-bici. El carril-bici sevillano se considera un dispendio, un capricho de determinados políticos que imponen al resto de la población una infraestructura inspirada en una ideología de izquierdas, cuya incorporación en la ciudad se ha llevado a cabo de forma precipitada, en un plazo de tiempo tan breve que no ha permitido a la población contar con ningún margen de acción ni habituarse a los cambios. Por todo ello, se demanda un control y una restricción del ciclismo urbano, solicitando incluso el

desmantelamiento de las infraestructuras ciclistas, para mantener los niveles de uso del automóvil previamente existente y recobrar el modelo de ciudad anterior a las transformaciones implementadas. En algún caso excepcional, el rechazo a las infraestructuras ciclistas propio de esta posición social se matiza ante la constatación de sus beneficios mediante la propia práctica del ciclismo urbano.

Entre ambos polos discursivos encontramos el discurso de la clase media-alta patrimonial y los autónomos, afín al ciclismo deportivo y recreativo pero indiferente al uso de la bicicleta como transporte, al que consideran, frente a vehículos que consideran más eficaces y cómodos como el automóvil o la moto, una modalidad de movilidad secundaria, propia de perfiles concretos que por su edad o nivel adquisitivo perciben como minoritarios, y en cualquier caso distantes a la propia posición social. Sólo en un contexto de buena gestión del tráfico de la ciudad como el condensado en ejemplos como Ámsterdam (en el que incluyen la implementación de buenas infraestructuras ciclistas), expresan algún grado de adhesión al ciclismo urbano.

Más específico aún es el caso de la clase trabajadora, que detenta una buena opinión del ciclismo urbano y de las infraestructuras ciclistas pero que se autoexcluye de esta forma de transporte, que perciben ajena a su entorno urbano (y por ende a su entorno social). El esfuerzo corporal inherente a la movilidad ciclista pudiera constituir un factor que desincentiva a los varones adultos de clase trabajadora a incorporarlo como modo de desplazamiento a sus puestos de trabajo, donde ejecutan un trabajo físico. Asimismo, la preferencia por prácticas concretas, inmediatas –que, como el automóvil, solventen necesidades obvias sin recurrir a estrategias de racionalización estilizada– es propia del discurso de la clase trabajadora y puede incidir en cierta distancia para con el uso de la bicicleta en su connotación más distinguida. Sin embargo, parece ser más influyente en esta lejanía hacia el ciclismo urbano el significado que la bicicleta mantiene como “carencia de automóvil” y su implícita connotación de vehículo asociado a la precariedad, lo que propicia que los varones adultos trabajadores se priven de adoptarla como medio de transporte, a pesar de su bajo coste y de sus beneficios para la salud. Las mujeres trabajadoras y los jóvenes de esta misma clase social no parecen compartir esa resistencia, probablemente por no conferir al uso del automóvil una muestra de status social, valorando el ahorro económico y de tiempo que les proporciona (o proporcionaría, en el caso de algunas mujeres) el uso de la bicicleta como transporte.

Para las mujeres adultas de diferentes posiciones sociales, el miedo a los accidentes, las cargas familiares y la falta de costumbre en formas de movilidad autónomas (salvo los

desplazamientos a pie) constituyen factores, entre otros, que las inhiben de acceder al transporte en bicicleta en mayor medida que a los varones, a pesar de que dicho vehículo podría ofrecerles una autonomía y un ahorro económico que en algunos casos afirman necesitar. Las mujeres jóvenes y las mujeres de clase media funcional y de clase media-alta profesional encuentran menos obstáculos para acceder al ciclismo urbano que el resto de la población femenina. La demanda de carriles-bici como espacio que les ofrece protección ante la presión y los riesgos que entraña el tráfico motorizado es especialmente explícita por parte de las mujeres.

Por su parte, la población de mayor edad suele autoexcluirse de la práctica del ciclismo urbano por no considerarlo compatible con su estado físico, si bien, al mismo tiempo, el uso de la bicicleta se identifica en algún caso como un ejercicio corporal que les reportaría, en tanto que personas de edad avanzada, beneficios de tipo saludable.

El centro histórico de las ciudades, incluido el de Sevilla, se percibe generalmente como particularmente idóneo para el transporte ciclista, debido a las cortas distancias, a factores viales y urbanísticos (calles estrechas y sinuosas), al menor volumen de tráfico motorizado, a la aplicación de normas de regulación vial en esta área, o incluso a motivos relativos al disfrute estético y a la distensión que proporciona desplazarse de forma calmada en dicha zona de la ciudad; desde ciertas posiciones sociales también parece vincularse un más extendido uso de la bicicleta a las personas que viven en el centro o lo frecuentan. Por el contrario, al menos en ciudades de la extensión de Sevilla, la bicicleta se percibe como un vehículo poco adecuado para los desplazamientos desde y hacia la periferia (salvo en el caso de algunos jóvenes y de personas con un notable hábito ciclista) debido principalmente a la distancia que dichos traslados implican, así como a las molestias y limitaciones existentes al intentar cubrirlos de forma intermodal. Por parte de algunos perfiles afines al ciclismo, sin embargo, se demanda explícitamente la extensión de la red de carriles-bici a áreas periféricas de la ciudad y a la corona metropolitana para facilitar que estos desplazamientos puedan cubrirse en su totalidad utilizando únicamente la bicicleta.

La valoración de “los políticos” y gestores municipales está marcada por lo general por la desconfianza y la sospecha hacia sus verdaderos propósitos (por ejemplo, las multas son a veces percibidas como mera fórmula recaudatoria) así como por una predisposición a valorar como innecesarias, inapropiadas o ineficientes muchas de sus decisiones. La gestión de lo público es siempre referida desde la distancia, como un ámbito desconectado de la población, y de alguna forma inaccesible o incomprensible al ciudadano de a pie. Frente a la recriminación general de las

clases medias a la clase política (que, en cierta forma, por abstracta, resulta algo estéril), las clases medias-altas adoptan una actitud de exigencia al cumplimiento de los cometidos de los cargos electos y a los administradores públicos, donde se subraya la valoración de sus competencias técnicas y de gestión. Desde estas consideraciones, incluso en aquellas posiciones que valoran positivamente el carril-bici, se expresa una cierta prevención, cuando no escepticismo, ante sus promotores. La apuesta por dotar a Sevilla de infraestructuras ciclistas se atribuye a una serie de personas concretas, aunque no referidas por su nombre (en ocasiones se explicita su pertenencia a Izquierda Unida), que tomaron una decisión sorprendente –percibida, de alguna forma, como arbitraria o extemporánea– en la que se intenta adivinar una intencionalidad oculta, generalmente no identificada. Esta decisión inesperada cobra finalmente, según el discurso social en la que se enmarca, una valoración positiva o negativa: allá donde algunos atribuyen el carril-bici al “empeño” de algunos políticos, otros lo imputan a su “testarudez” o a su “capricho”. Desde el discurso hostil al ciclismo urbano, en ocasiones reforzado por una clara desafección partidista, se dirigen reproches explícitos en función de la ideología de los impulsores del carril-bici que perciben como una imposición al conjunto de la ciudadanía, mientras que desde algunas posiciones sociales que valoran positivamente las infraestructuras ciclistas se aprueba, si bien sólo de forma implícita, la dimensión política de dicha intervención, a través del apoyo al carácter medioambientalista y habitable, y por ende progresista, del nuevo modelo urbano implementado. Desde las posiciones sociales más afines al ciclismo urbano sí se valora de forma explícita la función desempeñada por las asociaciones en pro de los derechos de los ciclistas urbanos en la consecución de una red de carriles-bici en Sevilla, en ocasiones mostrando cierto grado de conocimiento sobre algunos aspectos de la trayectoria del activismo ciclista de la ciudad, no evidenciándose en estos casos el recelo y la suspicacia mostrada para con la clase política local.

El carril-bici de Sevilla está “bien hecho”. Incluso cuando se enumeran sus fallos o limitaciones (lo que se hace a menudo en el marco del generalizado reproche a la gobernanza local), se expresa un balance final claramente positivo del mismo (en las posiciones sociales hostiles al ciclismo urbano el reconocimiento del éxito del carril-bici se expresa negativamente, es decir, no dejar de señalarse su eficacia, en tanto que se viene a reconocer que por “culpa” de las nuevas infraestructuras, ahora hay muchas más personas que utilizan la bicicleta). Esta opinión es especialmente significativa en tanto que a los carriles-bici mal ejecutados se le atribuyen riesgos para la integridad física, molestias e incomodidades o incluso se considera que desincentivan el uso de la bicicleta. Salvo en los perfiles más involucrados con la práctica del ciclismo urbano, no existe un gran conocimiento de los detalles del proceso de planificación, diseño y ejecución de la red de

carriles-bici sevillana; sí se percibe generalmente, como ya se ha dicho, que la decisión fue tomada por un grupo reducido y concreto de personas.

Los promotores de las infraestructuras ciclistas sevillanas fueron, en efecto, un pequeño grupo de personas que ocuparon posiciones determinantes en diversos ámbitos de decisión e influencia en el proceso de génesis, planificación y ejecución del proyecto de implementar una red de vías ciclistas en la ciudad. Y que consiguieron llevar adelante una idea que comenzó a configurarse hacía años. Este grupo de personas coincidían en su condición de usuarios de bicicleta como vehículo utilitario (compartiendo por tanto las disposiciones inherentes y propias del ciclista urbano), su confluencia en torno a la asociación A Contramano (contando con los valores, intereses, contactos, saberes y habilidades que se obtienen de la participación en los movimientos sociales) y con un conocimiento erudito de la materia (adquirido mediante su participación en redes nacionales e internacionales de asociaciones de ciclistas urbanos, lecturas especializadas, estudio de casos, visitas a ciudades con infraestructuras ciclistas exitosas, etc., a lo que sumar la mayor o menor aplicación de sus conocimientos profesionales al ciclismo urbano, fueran estos los propios de la consultorías medioambientales, la ingeniería, la investigación, la abogacía, la política, la dinamización de grupos, el turismo, la docencia o el deporte). Por tanto, este grupo de personas que constituía el campo ciclista de la ciudad y que reunía en torno a sí una variada red de alianzas, poseía el mayor grado de especialización sobre ciclismo urbano de Sevilla, lo que les confería una creciente autonomía en la elaboración de propuestas y en los criterios para emitir juicios sobre ellas, así como un gran capital simbólico en su interacción con otros campos intervinientes en la materia. Si bien por entonces los ámbitos donde se abordaban las propuestas relativas a la implementación de medidas en pro del ciclismo urbano eran muy restringidos en el contexto general de la ciudad, pronto dejarían de serlo.

Una clave del éxito de este grupo humano fue la combinación de dos diferentes líneas de actuación para la consecución de sus objetivos: la reivindicativa y la de asesoría técnica. Desde el asociacionismo, contribuyeron durante décadas a conformar una demanda social en el reducido número de ciclistas urbanos que circulaban en bicicleta en Sevilla en los años noventa, principalmente mediante la campaña “Carril bici ¡ya!” que fue asumida y compartida con mayor o menor énfasis por otros movimientos sociales, por algunos partidos políticos, por entidades de ciclismo deportivo y recreativo, por el escaso “tejido empresarial ciclista” entonces existente y por sectores progresistas de la opinión pública. En su trayectoria activista, asimismo establecieron vínculos e intercambio de experiencias con otras asociaciones locales, regionales, nacionales e

internacionales, llegando a detentar cierta posición de liderazgo en alguna de estas redes asociativas. Al mismo tiempo, fueron estableciendo una dilatada interlocución con entidades políticas y con la administración pública local, realizando periódicamente informes técnicos (diseños de carriles-bici, estudios de la demanda, etc.) para diversas entidades, como el propio Ayuntamiento de Sevilla, posicionándose ante las mismas como colaboradores autorizados y especializados en el ámbito del ciclismo urbano. Asimismo, la pertenencia de algunos de los miembros del grupo a entidades políticas, académicas, o dedicadas a la consultoría les permitió una paulatina penetración en espacios de decisión e influencia. El capital propio del campo –la conjunción de todos esos saberes y experiencias acumuladas y el paulatino reconocimiento del mismo por parte de las instituciones y por parte de otros campos– no sólo les facilitó su inserción en campos de decisión sobre el proyecto, sino que definió que el producto que finalmente se ofertó a la ciudadanía cumpliera con unos requisitos que propiciaron su rápida incorporación desde distintas disposiciones sociales, lo que posiblemente no hubiera ocurrido en tal grado si el tipo de infraestructuras ciclistas y sus características de diseño e implementación hubieran sido establecidas sólo desde parámetros institucionales, urbanísticos o de gestión (tradicional) del tráfico.

Cuando algunos miembros del grupo ocuparon posiciones decisorias en el gobierno municipal y pusieron en marcha el proceso a través del cual se fue concretando la planificación y ejecución de la red de carriles-bici junto a una batería de políticas y dotaciones ciclistas complementarias, el resto del grupo ya detentaba posiciones cercanas al ámbito institucional y les era reconocida su autoridad en el ámbito del ciclismo urbano. El propio carácter participativo de algunas fases de dicho proceso, tales como la convocatoria de los presupuestos participativos o la conformación de la Comisión Cívica de la Bicicleta, facilitó su incorporación directa o indirecta en el equipo gestor, la prestación de sus servicios de forma voluntaria o profesional, y su influencia sobre políticos, técnicos y funcionarios municipales. Aunque el campo se institucionalizó y, aparentemente, las posiciones de los miembros de las asociaciones pudieron perder influencia interna en el campo, su nueva inserción en posiciones decisorias de carácter político o técnico posibilitó que mantuvieran una amplia capacidad de acción. La experiencia acumulada en sus trayectorias asociativas, técnicas y profesionales fue de enorme utilidad al resolver coyunturas decisivas que aparecieron a lo largo de la evolución de los acontecimientos, tales como la búsqueda de financiación, el adecuado diseño de las infraestructuras, la confección de estudios rigurosos que justificaran las decisiones tomadas o la celebración de encuentros y foros internacionales sobre el ciclismo urbano que las respaldaran, por enumerar sólo algunos ejemplos. Ante la confrontación de intereses que surgió en el ámbito institucional, y posteriormente en el conjunto de la propia ciudad

mediante la conformación de dos redes de intereses contrapuestos –en la cual se dirimió la propia ejecución del proyecto, sus posteriores condiciones de implantación y el alcance final del mismo– , el campo ciclista local, cuyo capital simbólico ante otras instancias se había incrementado a lo largo del proceso, proporcionó herramientas de diverso tipo para asegurar la consecución de su proyecto. El propio éxito de la infraestructura tan pronto se fueron implementando sus primeras fases constituyó el factor que de forma más decisiva contribuyó a defender sus intereses ante otros campos.

Ha de considerarse que la buena acogida del carril-bici en amplios sectores de la sociedad sevillana no sólo fortaleció el campo ciclista en su negociación con instancias opuestas al mismo, como hemos señalado. También demostró la competencia de sus miembros en brindar un producto que se insertó en la oferta de medios de transporte disponibles para la población, redefiniendo el espacio de las prácticas de movilidad, y que fue incorporado, en algunos casos con entusiasmo, por individuos de diversos perfiles sociales en función de las estructuras disposicionales de dichos perfiles. El carril-bici supo, de esta forma, satisfacer las demandas (no necesariamente expresas) inherentes a los heterogéneos sistemas de gustos y preferencias de diversas posiciones sociales, promoviendo que nuevas tipologías de usuarios insertaran el ciclismo urbano entre sus prácticas de movilidad. De esta forma, las infraestructuras ciclistas constituyen un nuevo servicio de transporte urbano emanado de los *habitus* de los miembros del campo ciclista y que, ofrecido a la población y rápidamente adoptado por sectores de ésta, satisfizo a su vez algunas necesidades propias de los *habitus* de clase de los nuevos usuarios.

La identificación de las ventajas y beneficios que cada clase o posición social considera que el carril-bici les aporta, así como la detección de los obstáculos y resistencias que desincentivan la adopción del ciclismo urbano en determinados sectores sociales, aporta un elemento importante para explicar el éxito de las nuevas infraestructuras (así como su más abierta aceptación en determinados perfiles sociales) y, en su caso, para decidir nuevas iniciativas de promoción de la movilidad ciclista que puedan emprenderse en el futuro.

La seguridad vial brindada por el carril-bici supone sin duda el factor que más ha satisfecho las necesidades y preferencias de un mayor número de perfiles sociales, segregando al ciclista del coche y reduciendo tanto el riesgo de accidentes como la presión del tráfico motorizado. Si bien es transversal a la práctica totalidad de posiciones sociales (y por tanto, una de las razones de su éxito), es especialmente necesaria para la incorporación del ciclismo urbano por parte de las mujeres (en

especial de clase trabajadora), las personas de edad avanzada, los niños (y los adultos que se desplazan con niños), y las personas sin experiencia ciclista previa. El refuerzo de la seguridad que proporcionan las vías ciclistas, acompañado de medidas de pacificación y restricción del tráfico motorizado, fomentarían la incorporación de un mayor número de usuarios con dichos perfiles.

La eficacia del carril-bici, en tanto que permite desplazarse de forma rápida desde cualquier punto de la ciudad al destino deseado, es particularmente valorado por los jóvenes, la clase media-alta profesional, y sectores de la clase media funcional, si bien se requiere un continuo mantenimiento y buen estado de las infraestructuras para fidelizar el uso del carril-bici por parte de las dos últimas clases señaladas. Se han de evitar medidas que reviertan negativamente en la conectividad y continuidad que ofrecen las infraestructuras, tales como la restricción del tránsito ciclista en determinadas vías o la prioridad de paso de los automóviles en los cruces. Promover esta prestación de eficacia supone asimismo un factor de gran potencial para promover la adhesión al ciclismo urbano de la clase trabajadora, los autónomos y la clase media-alta patrimonial que aún perciben el desplazamiento en automóvil como el modo de transporte que consume menos tiempo. Para muchos ciclistas noveles, la constatación de la rapidez y la eficacia de la bicicleta como medio de transporte se comprueba con el propio uso, por lo que cualquier medida de normalización del ciclismo urbano contribuirá en segundo término a este objetivo.

La accesibilidad de las infraestructuras (disponibilidad cercana y permanente del carril-bici, de las estaciones de Sevici y de los aparcabicis) es señalada de forma más explícita por los jóvenes (en tanto que les facilita la autonomía, aspecto que les resulta especialmente valioso) y la clase media-alta, pero constituye una facilidad apreciada por todos los perfiles sociales. Los jóvenes (especialmente los estudiantes) y la clase media-alta, tanto la patrimonial como la profesional, se muestran preocupados por los robos de bicicletas, aspecto que desincentiva en ciertos casos la adhesión al ciclismo urbano como forma de movilidad habitual, y en algunos casos, propicia su abandono; por ello, la disponibilidad de aparcabicis y otras dotaciones que ofrezcan mayor seguridad ante los robos supondría un incentivo al uso de la bicicleta como transporte por parte de estas posiciones sociales. Se hace preciso potenciar también los servicios de intermodalidad que permitan esta misma accesibilidad a las personas que se desplazan desde o hacia la corona metropolitana. La ubicuidad de la red de carriles-bicis en todos los barrios de la ciudad redonda positivamente en esta noción de acceso inmediato a las infraestructuras, pero existe una demanda de extensión a zonas periféricas que podrá beneficiar en primer término a perfiles con un definido perfil ciclista (jóvenes, usuarios experimentados) y tal vez posteriormente a otros perfiles.

La comodidad es valorada singularmente por la clase media-alta, tanto profesional como patrimonial, y un fomento de este aspecto facilitaría la incorporación de nuevos usuarios de cualquier otra clase social. En este sentido, sería conveniente acometer mejoras en aquellos aspectos que limitan el cómodo uso del carril-bici, tales como, entre otros, la falta de limpieza y mantenimiento del firme; la invasión del carril-bici por otras formas de movilidad: la ocupación del acerado por elementos que, o bien promueven la confluencia espacial con peatones por falta de espacio para transitar por la acera (veladores, mobiliario urbano), o bien contribuyen a que éstos crucen a menudo el carril (papeleras, contenedores y quioscos ubicados en el lateral del carril-bici opuesto a la acera); la disposición de elementos que dificultan la visión del ciclista (mobiliario urbano, en especial paneles de publicidad) o que obstaculizan su paso (farolas, postes, veladores contiguos al carril bici, así como elementos aéreos sobre el carril-bici como las ramas de árboles y los toldos de veladores). La solución del conflicto de confluencia espacial de ciclistas y peatones redundaría beneficiosamente tanto en la comodidad como en la seguridad que brinda el carril-bici, si bien pareciera que para resolver de forma eficaz y permanente dicho problema se haría precisa la reducción del espacio urbano cedido a la movilidad motorizada.

El disfrute y la distensión es un factor importante para los jóvenes y la clase media-alta profesional, vinculada al contacto directo con el entorno urbano y a la ausencia de tensiones como las que se experimentan en la automovilidad, aspectos que el carril-bici proporciona adecuadamente. La disposición de algunos tramos del carril-bici lejos del tráfico motorizado, así como por áreas panorámicas y monumentales, parques y paseos, riberas del río, etc. combinan la función utilitaria del mismo con un aprovechamiento recreativo de esta oferta de bienestar, que es asimismo muy valorada por perfiles poco afines al ciclismo utilitario, como la vieja clase media, los autónomos y la clase media-alta patrimonial.

Los beneficios relativos a la salud y buen estado físico que proporciona la movilidad ciclista suponen una ventaja complementaria a la funcionalidad del carril-bici. Los beneficios más específicamente relacionados con la salud son referidos de forma algo más explícita por las mujeres profesionales, mientras que la bondad del ejercicio corporal como medio de estar en forma es señalada únicamente por hombres de todas las clases sociales y edades (mientras que los más jóvenes se inclinan a prácticas deportivas o cuasi-deportivas en combinación con la función utilitaria de la bicicleta, los de edad más avanzada hacen referencia a la actividad física de baja intensidad, vinculada al paseo). Aunque estos beneficios son reconocidos por la práctica totalidad

de posiciones sociales, podría suponer un motivo potencial para acceder al ciclismo urbano por parte de ciertos perfiles aún no afines al mismo que lo vinculan a su dimensión recreativa (que valoran muy positivamente), tales como la vieja clase media, los varones de clase trabajadora y las personas de edad avanzada.

Los beneficios medioambientales de la promoción del ciclismo urbano (a menudo entendidos no sólo como medidas contra la contaminación atmosférica, sino también contra la acústica, la congestión del tráfico y la inhabitabilidad del espacio urbano) son valorados –siempre como ventaja complementaria a otros beneficios más inmediatos– principalmente por los estudiantes, así como por el resto de jóvenes, por la clase media-alta profesional y por sectores de la clase media funcional. Estas ventajas, de carácter colectivo (frente al resto de ventajas, que benefician únicamente al usuario), suelen vincularse a una racionalización, inherente a las posiciones sociales con mayor capital cultural, sobre un nuevo modelo de ciudad avanzada, vanguardista y amable con sus habitantes, también más estética, al que la promoción del ciclismo urbano contribuye notablemente.

La distinción que proporciona el uso urbano de la bicicleta en los jóvenes (especialmente estudiantes), en la clase media-alta profesional y en sectores de la clase media funcional guarda relación con el vanguardismo, la independencia y el dinamismo asociados al uso de la bicicleta, en ocasiones también vinculados a la conciencia medioambiental antes aludida o a todo un estilo de vida que rebasa y trasciende el mero uso de la bicicleta en su aspecto más pragmático. Esta significación del ciclismo urbano podría extenderse en un futuro a sectores de la clase media-alta patrimonial, donde, a pesar de sus reservas, se expresa de forma latente. En cambio, no parece por el momento que ello se perciba por parte de la clase trabajadora, donde por el contrario pudiera estar provocando una distancia simbólica con la práctica del ciclismo urbano, en tanto que modalidad de transporte que es propia de otras clases sociales muy diferentes a la suya. La proyección internacional de Sevilla debido a sus infraestructuras ciclistas provocan la admiración y el orgullo, tanto en la capital andaluza como en otras ciudades de la comunidad autónoma, por parte de casi todas las posiciones sociales, incluso las más distantes o indiferentes al ciclismo urbano como la clase trabajadora, los autónomos y la clase media-alta profesional, siendo sólo en sectores de la vieja clase media donde no parece compartirse esta satisfacción.

El ahorro es una ventaja valorada por un amplio espectro de posiciones sociales (en el caso de la clase media-alta profesional supone una ventaja de carácter sólo complementario) si bien es

señalada de forma explícita como un beneficio fundamental del ciclismo urbano por los jóvenes de todas las clases sociales y por las mujeres (en especial, por las de clase trabajadora). Los varones de clase trabajadora, del sector de los autónomos y de clase media-alta patrimonial aún vinculan en cierta medida el ciclismo urbano con la precariedad y con la carencia de coche (con la consiguiente estigmatización que ello supone, dado el status que para ellos confiere el automóvil), por lo que en estos casos las connotaciones del ahorro económico que proporciona el ciclismo urbano supondría un obstáculo en vez de un incentivo para adoptar esta modalidad de transporte.

La normalización de la práctica del ciclismo urbano por parte de diferentes perfiles sociales (hombres y mujeres de todas las edades y de toda clase social) es otra contribución del carril-bici. Dicha normalización se retroalimenta a sí misma, en tanto que contribuye a la progresiva desaparición de resistencias para acceder al ciclismo urbano en el resto de la población. La reciente incorporación del ciclismo urbano por parte de sectores sociales heterogéneos es reconocida por todas las posiciones sociales como un efecto de las infraestructuras ciclistas –incluso por las más distantes, o incluso opuestas, a dicha forma de movilidad– y permite la paulatina desaparición de determinados estereotipos de ciclista urbano que circunscribían el uso de la bicicleta a personas de determinada edad, ideología o nivel adquisitivo. Por ello, de mantenerse esta tendencia normalizadora, el uso de la bicicleta como transporte podría ser incorporado a medio o largo plazo por las mujeres y las personas de mayor edad que aún se privan de hacerlo, así como por los varones de clase trabajadora y por la vieja clase media, que, por motivos distintos, generalmente se autoexcluyen de la práctica del ciclismo urbano.

La importancia de satisfacer estas necesidades queda patente por parte de las diversas posiciones sociales en la demanda a “los políticos” y responsables municipales de (adecuadas) infraestructuras ciclistas, emplazándoles a construirlas en caso de que no existan; y a mantenerlas, extenderlas y mejorarlas allá donde ya están disponibles. Esta petición explícita no suele sólo partir de usuarios de la bicicleta, ni siquiera tan sólo de las posiciones sociales que muestran una más positiva opinión del ciclismo urbano: desde posiciones autoexcluidas a su práctica, como los varones de clase trabajadora, o indiferentes a la misma, como los autónomos y la clase media-alta patrimonial, también se creen necesarias y positivas estas infraestructuras a pesar de expresar su preferencia por el automóvil; en el caso de la clase media-alta patrimonial se subraya el beneficio que las infraestructuras ciclistas entrañan no sólo para los ciclistas urbanos, sino también para las demás formas de movilidad y para una adecuada gestión el tráfico y de la ciudad. La vieja clase media es la única posición social desde la que se emplaza a los responsables municipales a restringir

o desmantelar las infraestructuras ciclistas. Las mujeres –de forma especialmente explícita las de clase trabajadora– inciden en el factor de la seguridad ante el tráfico motorizado, y subrayan que ello sólo lo proporciona una red de carriles-bici correctamente diseñada y ejecutada, condicionando a la disponibilidad de dicha infraestructura su posible incorporación a la movilidad ciclista. Si bien la mayoría de perfiles vinculan estas demandas a los beneficios más prácticos e inmediatos (ahorro de dinero y de tiempo, conectividad, y sobre todo seguridad), los jóvenes de todas las clases sociales y los adultos de clases sociales con elevado capital cultural amplían su reivindicación a un modelo integral urbano donde el automóvil no sea un vehículo imprescindible, donde exista una mejor situación medioambiental y donde puedan desarrollarse otras formas de habitar la ciudad. Desde la clase media-alta profesional se condiciona al cumplimiento de esta transformación urbana su deseo de abandonar el automóvil y adoptar la bicicleta como vehículo preferente, deseo que sin infraestructuras adecuadas perciben imposible de llevar a la práctica. A la hora de realizar sus demandas, las clases medias suelen impugnar en su conjunto la gestión de los responsables municipales, dando por supuesto de antemano que no responderán adecuadamente a sus solicitudes, y en ciertos casos, como en el de la vieja clase media, connotando esta crítica de motivos ideológicos; la clase trabajadora y los estudiantes, aunque desconfíen de “los políticos”, expresan demandas concretas y operativas sin enmarcarlas en ese contexto de desaprobación; las clases medias-altas, como hemos ya aludido, consideran que los responsables municipales han de rendir cuentas, exigiéndoles un nivel de competencia técnica y de gestión para el que deben de estar capacitados y que forman parte de sus obligaciones.

La demanda social por un nuevo modelo de ciudad, cuya formulación colectiva parece haber sido fomentada a nivel local por el incremento del ciclismo urbano y diversas medidas urbanísticas de reciente implementación, así como por referentes internacionales que son conocidos en mucha mayor medida que antes, es aún incipiente. Pero muy posiblemente pueda consolidarse en el futuro, en tanto que se genera por parte de sectores sociales de alta jerarquía social y gran capital simbólico, con su consecuente influencia social, así como por las generaciones más jóvenes que, aunque modifiquen sus opiniones al respecto a lo largo de su ciclo vital, serán pronto adultos en los que dichos referentes estarán ya incorporados en sus estructuras disposicionales. Dicho modelo incluiría medidas como la peatonalización de vías, la restricción vial al tráfico motorizado, la mayor regulación del uso del automóvil, la disminución del número de automóviles en circulación o la recuperación de espacios públicos para uso social, las cuales deberían acompañar a un mayor fomento de las infraestructuras y dotaciones ciclistas. Entre las demandas, sin embargo, la reducción integral del espacio destinado a la calzada no aparece formulada de forma expresa, si bien

con la paulatina difusión de este nuevo modelo urbano cabe esperar que se reduzcan las resistencias que pudieran aparecer ante tal medida, sobre todo al considerar que la misma contribuiría a satisfacer algunas de las demandas explícitamente enunciadas y a solventar el problema del conflicto espacial entre ciclista y peatón, señalado por la totalidad de las posiciones sociales como un fenómeno que requiere solución. Asimismo, la imagen y proyección de Sevilla como ciudad que incorpora ya algunas de estas medidas y se aproxima a otras ciudades que constituyen referentes internacionales prestigiosos y vanguardistas deparan un cierto sentimiento de orgullo y de satisfacción colectiva a buena parte de la ciudadanía, independientemente de sus prácticas de movilidad y de sus preferencias de transporte.

Las infraestructuras ciclistas suponen la inserción en la ciudad de nuevos elementos urbanísticos, así como de los usos y prácticas que se realizan de ellos; transforman el paisaje de la ciudad y proyectan al exterior una nueva imagen de la misma; y generan cambios en multitud de aspectos que no guardan relación directa con la movilidad. Por todo ello producen el espacio urbano. La movilidad ciclista, fomentada por dichas infraestructuras, también supone un proceso de apropiación y resignificación del espacio urbano. Sin necesidad de considerar factores propios de la bicicleta como su visibilidad y su carácter demostrativo, sus connotaciones simbólicas o su sociabilidad, es un vehículo que se caracteriza por ser rápido, eficaz, ágil, maniobrable y versátil, por lo que propicia un distintivo estilo de conducción, en el que la pericia personal y la experiencia corporal, sensorial y espacial del ciclista constituyen aspectos no equiparables a los propios de otras formas de movilidad. Por lo general, el trazado urbanístico, el ordenamiento del tráfico y el reglamento de circulación no consideran las especificidades de la movilidad en bicicleta, por lo que su usuario entabla una relación dialéctica con su entorno, interactuando desde sus propias disposiciones ciclistas con la ciudad y con sus elementos, con otros medios de transporte y con las reglas de tráfico; en suma, reinterpreta el espacio urbano y, por tanto, produciéndolo. La lógica ciclista no siempre es compatible con la norma, y plegarse a ella puede suponer para el usuario de bicicleta, en determinadas circunstancias, no sólo renunciar a la eficacia de su vehículo o a su propia comodidad, sino a su propia integridad física. El carril-bici dota al uso de la bicicleta como transporte de cierta regularidad y orden, así como de seguridad y de una paulatina legitimidad, por lo que reduce en alguna medida el carácter desregulado de la movilidad ciclista al mismo tiempo que asume e integra en la ciudad algunas de las pautas inherentes y distintivas de la misma.

Desde las posiciones sociales que mayor afinidad muestran con el uso de la bicicleta, como los jóvenes (especialmente, los estudiantes), pero también desde otras más distantes de la práctica

del ciclismo urbano como los varones de clase trabajadora, se critica la arbitrariedad o la inconveniencia que las normas pueden constituir para el ciclista. Cuando éstas le suponen además un peligro, desde la práctica totalidad de las distintas posiciones sociales se considera comprensible que las desobedezca, relativizando las reservas que en algún caso se hubieran podido mostrar inicialmente. De este modo, la necesidad de adaptar las normas de circulación en el contexto de un nuevo modelo urbano, que se expresa de forma manifiesta entre los más jóvenes, está presente de forma implícita en gran parte de las posiciones sociales. Para las posiciones más afines al ciclismo urbano, ello remite una vez más a la necesidad de transformar el modelo de ciudad para incorporar con plena legitimidad las disposiciones inherentes a la movilidad ciclista.

Muchos de los acontecimientos que han tenido lugar en Sevilla en torno a la implementación del carril-bici y del resto de las dotaciones ciclistas –la polémica mediática, las movilizaciones de algunos sectores sociales contra las nuevas infraestructuras, el auge del pequeño comercio dirigido a los usuarios de la bicicleta, el litigio abierto ante tribunales sobre la legalidad de la Ordenanza que regula el tráfico ciclista y sobre algunas otras medidas municipales, la celebración de foros internacionales especializados en ciclismo urbano, la pugna entre instancias del ayuntamiento– son en última instancia manifestaciones de la tensión dialéctica entre el ciclista y la ciudad, la cual se refleja también, como hemos comprobado al analizar el sistema de discursos sociales, en el plano discursivo. La movilidad ciclista puede considerarse una práctica que no sólo se emplaza en el espacio urbano sino que mediante el uso que de él hace (recordemos “el espacio vivido” de Lefebvre), lo reta, lo resignifica y lo transforma. Lo produce. En esta disputa espacial se dirime el modelo de ciudad.

ANEXO

IMÁGENES.



Imagen 1. Mapa de la red de carriles-bici de Sevilla en el año 2010. Fuente: Oficina de la Bicicleta (Ayuntamiento de Sevilla).

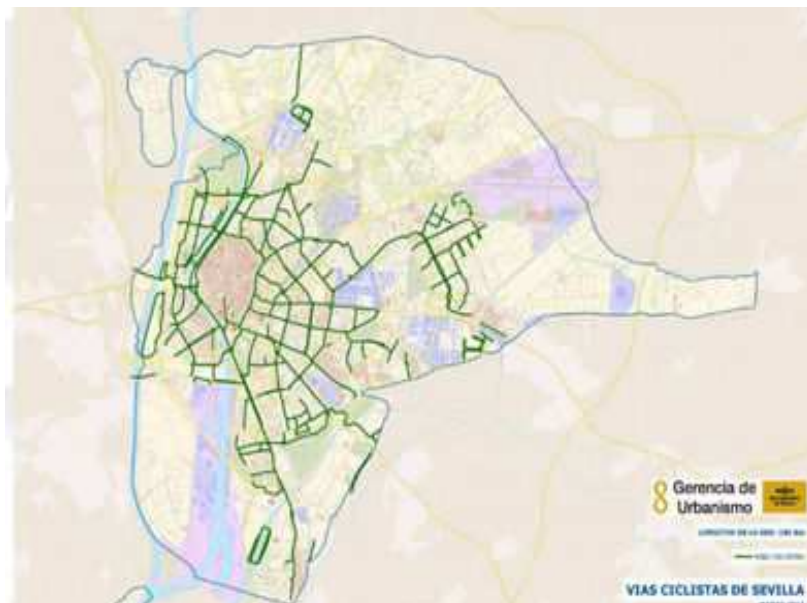


Imagen 2. Mapa de las vías ciclistas de Sevilla en el año 2017. Fuente: Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla.



Imagen 3. Avenida de la Palmera. Vista aérea de un tramo de la Avenida de la Palmera con un carril-bici de un solo sentido a cada lado de la vía. Foto recuperada de Google Maps.

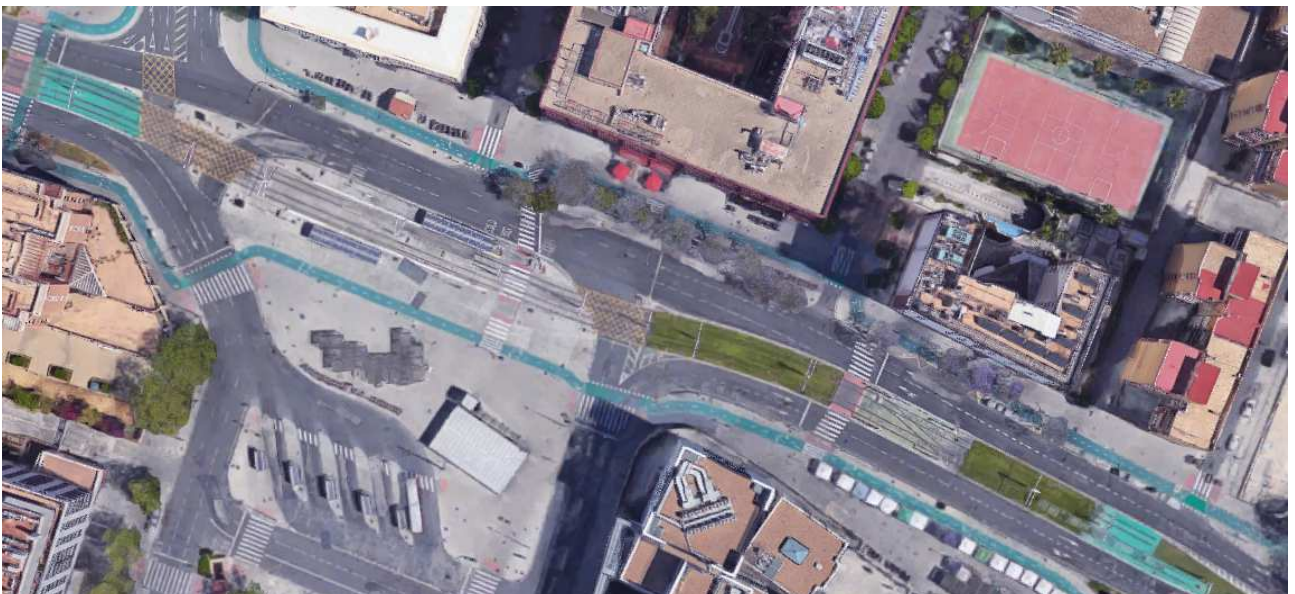


Imagen 4. Avenida Ramón y Cajal. Vista aérea de un tramo de la Avenida Ramón y Cajal con un carril-bici doble integrado (de doble sentido) a cada lado de la vía. Foto recuperada de Google Maps.



Imagen 5. Avenida de Jerez. Vista aérea de la Avenida de Jerez a la entrada del puente sobre la autopista A-4/SE-30. Se observa que el trazado del carril-bici abandona el acerado para situarse en la mediana de la vía. Foto recuperada de Google Maps.



Imagen 6. Calle José Laguillo. Vista aérea de un tramo de la Calle José Laguillo. El carril-bici transcurría previamente junto al arbolado sin permitir adecuadamente el tránsito de peatones. El nuevo trazado gana superficie a la calzada y destina el espacio que antes ocupaba el carril-bici al paso peatonal. El carril-bici retoma el eje previo mediante un trazado en curva junto al paso de peatones, lo que constituye una anomalía (en el resto de la red, el carril-bici siempre cruza las calzadas en línea recta). Foto recuperada de Google Maps.



Imagen 7. Circunvalación de San Hermenegildo en la Calle Muñoz León. Previamente el acerado era mucho más estrecho y era ocupado en su totalidad por un angosto carril-bici que lindaba con la esquina sobresaliente del edificio, haciendo imposible el paso de un peatón y una bicicleta al mismo tiempo y propiciando posibles atropellos. El nuevo trazado gana espacio a la calzada, permitiendo un leve desvío del carril-bici y destinando al paso peatonal el espacio que antes ocupaba la vía ciclista. Para la resolución del problema, se mantuvo la angostura del carril-bici. Foto recuperada de Google Maps.



Imagen 8. Calle Demetrio de los Ríos. Calle Demetrio de los Ríos en su confluencia con la Avenida Menéndez Pelayo. El carril-bici transcurría previamente entre el arbolado y la fachada, sin permitir adecuadamente el paso de peatones y propiciando conflictos entre viandantes y ciclistas. El nuevo trazado gana superficie a la calzada y destina el espacio que antes ocupaba el carril-bici al paso peatonal. El carril-bici se estrecha y mediante una curva se sitúa en el lado externo del arbolado. Foto recuperada de Google Maps.

Arriba (Imagen 9), detalle de la cobertura del periódico ABC de Sevilla (de 24 de marzo de 2011) sobre la inauguración de la Conferencia Velo-City 2011 celebrada en Sevilla, donde se observa una de las imágenes escogidas por dicho diario para ilustrar la noticia. Abajo (Imagen 10), una imagen de la conferencia.



Imagen 9. Cobertura de la Conferencia Velo-City 2011 en el ABC de Sevilla (detalle). Fuente: ABC de Sevilla.



Imagen 10. Conferencia Velo-City 2011. Fuente: Wikipedia, versión en lengua inglesa.



Imagen 11. Acceso al campus de la Universidad Pablo de Olavide (a). Vista aérea de los accesos ciclista y peatonal al campus de la Universidad Pablo de Olavide desde la estación de metro. Las vías ciclistas y la senda peatonal se observan en la mitad superior de la fotografía. La estación es el edificio gris que se observa en la esquina inferior izquierda. Tras cruzar la Avenida de Sevilla por un paso de cebra de aproximadamente 20 metros, los peatones encuentran un más fácil e inmediato acceso a la vía ciclista que al camino peatonal, más alejado. Foto recuperada de Google Maps.



Imagen 12. Acceso al campus de la Universidad Pablo de Olavide (b). Acceso a la Universidad Pablo de Olavide. Tras salir de la estación de metro Pablo de Olavide y cruzar la Avenida de Sevilla, todos los peatones optan por cubrir la distancia hasta el campus caminando sobre el carril-bici, al ser su acceso más inmediato que el de la vía peatonal, que permanece vacía. Foto: Manuel Romero.

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

- Acero Sánchez, C., Fernández Heredia, Á., Fernández López, A., Lorenzi Fernández, E., Rodríguez Villasante, T., Sabín Galán, F. & Sánchez Llorca, A. (2015). *Procesos de participación ciudadana en la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenible (BICIPART)*. Recuperado de: http://ciclopart.redcimas.org/wp-content/uploads/2015/05/Informe-FINAL_BICIPART_Autores.pdf
- A CONTRAMANO. (2008). *21 años en defensa de una movilidad más sostenible*. Recuperado de: <http://www.acontramano.org/antigua/noticias/memoria-web-1.pdf>
- Arribas Macho, J. M. (coord.). (2013). *Sociología del consumo e investigación de mercados. Una guía didáctica*. Madrid : Universidad Nacional de Educación a Distancia.
- Augé, M. (2009). *Elogio de la bicicleta*. Barcelona : Gedisa.
- AYUNTAMIENTO DE SEVILLA. (2010). *Estudios sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla*. Recuperado de: <http://www.sevilla.org/sevillaenbici/pdf/Investigacion%20Uso%20Bicicletas%20Ene-2010.pdf>
- ~ (2013). *Tipología de las vías ciclistas*. Recuperado de: http://www.sevilla.org/sevillaenbici/Pdf/tipologia_vias_ciclistas.pdf
- Bauman, Z. (2002). *Modernidad líquida*. Buenos Aires : Fondo de Cultura Económica.
- ~ (2014). *Vida líquida*. Barcelona : Austral.
- Bericat, E. (2003). “Fragmentos de la sociedad postmoderna” en *REIS. Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, nº 102, pgs. 9-46

- Bourdieu, P. (1993). “Deporte y clase social” en Barbero, J.I. (ed.). *Materiales de sociología del deporte*. pgs. 57-82. Madrid: Ediciones de la Piqueta, Genealogía del Poder/23.
- ~ (1996). “Programa para una sociología del deporte” en Bourdieu, P. *Cosas dichas*. pgs. 173-184. Barcelona : Gedisa.
- ~ (1998). *La distinción: criterios y bases sociales del gusto*. Madrid : Taurus.
- ~ (2008). *El sentido práctico*. Madrid : Siglo XXI.
- Calvo Salazar, M. (2013). *Movilidad sostenible en nuestras ciudades*. Sevilla : Servicio de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.
- Calvo Salazar, M. & Martínez Durán, S. (2009). “Sevilla hace rentable la cultura de las bicicletas” en *Ciudad Sostenible*, n° 2, pgs. 20-25
- Castells, M. (1986). *La ciudad y las masas: sociología de los movimientos sociales urbanos*. Madrid : Alianza Editorial.
- ~ (1988). *La cuestión urbana*. Madrid : Siglo XXI.
- ~ (2001). *La Galaxia Internet. Reflexiones sobre Internet, empresa y sociedad*. Barcelona : Plaza & Janés.
- Castillo Manzano, J. I., & Sánchez Braza, A. (2013). “Can anyone hate the bicycle? The hunt for an optimal local transportation policy to encourage bicycle usage” en *Environmental Politics*, n° 22, pgs. 1010-1028.
- Conde, F. (1996). *La vivienda en Huelva: culturas e identidades urbanas*. Sevilla : Junta de Andalucía y Fundación el Monte.
- ~ (2009). *Análisis sociológico del sistema de discursos*. Madrid : Centro de Investigaciones Sociológicas.

- Córdova Plaza, R. (2003). “El concepto de *habitus* de Pierre Bourdieu y su aplicación a los estudios de género” en *Colección Pedagógica Universitaria*, n° 40, pgs. 1-10.
- Costes, L. (2012) “Del ‘derecho a la ciudad’ de Henri Lefebvre a la universalidad de la urbanización moderna” en *Urban*, NS 02, pgs. 89-100.
- Donzelot, J. (2007), “La ciudad de tres velocidades” en VV. AA: *La fragilización de las relaciones sociales*, pgs. 21-68. Madrid : Círculo de Bellas Artes.
- Featherstone, M. (2004). “Automobilities” en *Theory, Culture & Society*, n° 21 (4/5), pgs. 1-24.
- Fincham, B. (2006). “Bicycle messengers and the road to freedom” en *The Sociological Review*, vol. 54, n°1, pgs. 208-222
- ~ (2007). “‘Generally speaking people are in it for the cycling and the beer’: Bicycle couriers, subculture and enjoyment” en *The Sociological Review*, vol. 55, n°2, pgs. 189-202
- Gaviria, M. (2006). “La Bicicleta, ambientalmente perfecta” en *Auzolan, Hoja Informativa del Colegio Navarro de Sociólogos y Politólogos*, vol. 7, pg. 5
- García Ferrando, M., Ibáñez, J. & Alvira, F. (comps.). (2003). *El análisis de la realidad social. Métodos y técnicas de investigación*. Madrid : Alianza Editorial.
- García Ferrando, M., Puig Barata, N. & Lagardera Otero, F. (comps.). (1998). *Sociología del deporte*. Madrid : Alianza Editorial.
- Gehl, J. & Gemzøe, L. (2002). *Nuevos espacios urbanos*. Barcelona : Gustavo Gili.
- Gil Villa, F. (2013). *Introducción a las teorías criminológicas. Por qué rompemos con la norma*. Madrid : Tecnos.
- Gordo López, Á. & Serrano Pascual, A. (coords.). (2008) *Estrategias y prácticas cualitativas de investigación social*. Madrid : Pearson.

- Gottdiener, M. & Hutchison, R. (2011). *The New Urban Sociology*. Boulder (Estados Unidos) : Westview Press.
- Gutiérrez, A. (2002). *Las prácticas sociales: una introducción a Pierre Bourdieu*. Madrid: Tierradenadie Ediciones.
- Hanson, R. & Young, G. (2008). “Active living and biking. Tracing the Evolution of a Biking System in Arlington, Virginia” en *Journal of Health Politics, Policy and Law* vol. 33, n°3, pgs. 387-406
- Hernández, M. (coord.). (2016). *Bicitopías. Hacia una antropología de la movilidad urbana*. Barcelona : Icaria.
- Herranz González, R. (2008). “Georg Simmel y la sociología económica: el mercado, las formas sociales y el análisis estratégico” en *Papers, revista de sociología*, n° 87, pgs. 269-286
- ~ (2011) “Innovación, mercados e incertidumbre en la sociología económica clásica” en *Revista Internacional de Organizaciones*, n° 7, pgs. 67-91
- Horton, D. (2006). “Environmentalism and the bicycle” en *Environmental Politics*, vol. 15, n°1, pgs. 41-58
- Horton, D., Rosen, P. & Cox, P. (eds.). (2007) *Cycling and Society*. Aldershot (Reino Unido) : Ashgate Publishing.
- Ibáñez, J. (1979). *Más allá de la sociología. El grupo de discusión: Técnica y crítica*. Madrid : Siglo XXI.
- Jociles, M. I. (1999a). “Observación participante y distancia antropológica” en *Revista de dialectología y tradiciones populares*, vol. LIV, n° 2, pgs. 5-58
- ~ (1999b). “Las técnicas de investigación en antropología. Mirada antropológica y proceso etnográfico” en *Gazeta de Antropología*, n° 15, pgs. 1-35

- Kidder, J. L. (2006). "Bike messengers and the really real: effervescence, reflexivity, and postmodern identity" en *Symbolic Interaction*, vol. 29, n° 3, pgs. 349-371
- ~ (2009). "Appropriating the city: space, theory, and bike messengers" en *Theory and Society*, vol. 38, n° 3, pgs. 307-328
- Lefebvre, H. (1978). *El derecho a la ciudad*. Barcelona : Península.
- ~ (1983). *La revolución urbana*. Madrid : Alianza Editorial.
- ~ (2006). *Writings on cities*. Cambridge (Estados Unidos) : Blackwell.
- ~ (2013). *La producción del espacio*. Madrid : Capitán Swing.
- Leininger, M. (2003). "Criterios de evaluación y crítica de los estudios de investigación cualitativa" en Morse, J. M. (ed.). *Asuntos críticos en los métodos de investigación cualitativa*. Pgs. 114-137. Medellín (Colombia) : Editorial Universidad de Antioquía.
- Marqués, R. (2011). "Sevilla: una experiencia exitosa de promoción de la movilidad en bicicleta en el Sur de Europa" en *Habitat y Sociedad*, n° 3, págs. 107-130. Recuperado de:
http://www.habitatsociedad.us.es/index.php?option=com_content&view=article&id=47
- Marqués, R. (coord.). (2012). *Investigación sobre el uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla, 2011*. Recuperado de: <http://bicicletas.us.es/Sevilla2011.pdf>
- ~ (2014). *Evaluación del uso de la bicicleta en la ciudad de Sevilla, noviembre de 2013*. Recuperado de: <http://bicicletas.us.es/Sevilla2013.pdf>
- ~ (2016). *Análisis sobre la movilidad ciclista en Sevilla. Año 2015*. Recuperado de:
<http://bicicletas.us.es/Sevilla2015.pdf>
- Marqués, R., Hernández Herrador, V., Calvo Salazar, M. & García Cebrián J.A. (2015). "How infrastructure can promote cycling in cities: Lessons from Seville" en *Research in Transportation Economics*, n° 53, pgs. 31-44

- Martín Criado, E. (1991). “Del sentido como producción: elementos para un análisis sociológico del discurso” en Latiesa, M. (ed). *El pluralismo metodológico en la investigación social. Ensayos típicos*. pgs. 187-212. Granada : Servicio de Publicaciones de la Universidad de Granada.
- ~ (1995). “Propuestas de método para evitar la deriva interpretativa en la producción y análisis sociológico de discursos”. V Congreso Español de Sociología.
- ~ (1997). “El grupo de discusión como situación social” en *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, n° 79, pgs. 81-112
- ~ (1998). “Los decires y los haceres” en *Papers* n° 56, pgs. 57-71
- ~ (2008a). “Lengua y cultura: de la comunidad nacional al entramado social” en Meil Landwerlin, G. y Torres Albero, C. (coords). *Sociología y realidad social: libro homenaje a Miguel Beltrán*. pgs. 1049-1064. Madrid : Centro de Investigaciones Sociológicas.
- ~ (2008b). “El concepto de campo como herramienta metodológica” en *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, n° 123, pgs. 11-33
- ~ (2009). “Habitus” en Reyes, R. (dir.). *Diccionario crítico de las Ciencias Sociales. Terminología científico-social*. Vol. II. pgs. 1427-1439. Madrid – México : Plaza y Valdés.
- Mata Verdejo, D. (2002). “Deporte: cultura y contracultura: un estudio a través del modelo de los horizontes deportivos culturales” en *Apunts. Educación física y deportes*, n° 67, pgs. 6-16
- Pan, H., Shen, Q. & Zhang, M. (2009). “Influence of Urban Form on Travel Behaviour in Four Neighbourhoods of Shanghai” en *Urban Studies*, vol. 46, n°2, pgs. 275-294
- Park, R. E. (1984). “The City: Suggestions for the Investigation of Human Behaviour in the Urban Environment” en Park, R.E., Burgess, E. W. y McKenzie, R.D., *The City*. Londres: The University of Chicago Press.

- Pucher, J. & Buehler, R. (2008). "Making Cycling Irresistible: Lessons from The Netherlands, Denmark and Germany" en *Transport Reviews*, vol. 28, nº 4, pgs. 495-528
- Pucher, J. & Buehler, R. (eds.). (2012) *City Cycling*. Cambridge (Estados Unidos) : MIT Press.
- Rodríguez Díaz, Á. (2008). *El deporte en la construcción del espacio social*. Madrid : Centro de Investigaciones Sociológicas.
- Sáez Méndez, H. (1997). *Calidad de vida en las personas mayores de Andalucía*. Sevilla : Servicio de Publicaciones de la Consejería de Asuntos Sociales. Junta de Andalucía.
- Sanz, A. (2008). *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana*. Madrid : Centro de Publicaciones del Ministerio de Fomento.
- Sassen, S. (2002). "Introduction: locating cities on global circuits" en Sassen, S. (ed.) *Global Networks, Linked Cities*, pgs. 1-38. Nueva York : Routledge.
- Sennett, R. (1997). *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid : Alianza Editorial.
- Sheller, M. & Urry, J. (2000). "The city and the car" en *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 24, nº 4, pgs. 737-757
- ~ (2006). "New mobilities paradigm" en *Environment and Planning*, vol. 38, pgs. 207-226
- Simmel, G. (1986). *El individuo y la libertad. Ensayos de crítica de la cultura*. Barcelona: Península.
- Stewart, B. (2004). "Bicycle Messengers and the Dialectics of Speed" en Epstein, C. F. y Kalleberg, A. L., *Fighting for Time: Shifting Boundaries of Work and Social Life*, pgs. 150-190. Nueva York : Russell Sage Foundation.
- Taylor, S. J. & Bogdan, R. (2010). *Introducción a los métodos cualitativos de investigación*. Madrid : Espasa.

Torres Elizburu, R. (2003). “La bicicleta dentro de la movilidad urbana. El caso de Vitoria-Gasteiz.”
en *Lurralde. Investigación y espacio*, vol. 26, pgs. 103-121

Turner, J. H. (2012). *Contemporary Sociological Theory*. Nueva York : SAGE.

Weikart, W. (2006). “Critical Multitude, War Machine: What the Left can Learn, and the Right May
Have Already Learned, from a Bunch of Bicyclists” en *Situations: Project of the Radical
Imagination*, vol. 1, n° 2, pgs. 93-116

Wirth, L. (1938). “Urbanism as a Way of Life” en *The American Journal of Sociology*, vol. 44, n° 1,
pgs. 1-24