

Proyectos de **I+D+i**  
2012-2014



## **Movilidad Sostenible en Andalucía: prácticas y discursos en el uso de la bicicleta**

Universidad Pablo de Olavide



Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía  
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA



Unión Europea

Fondo Europeo  
de Desarrollo Regional





# **Movilidad Sostenible en Andalucía: prácticas y discursos en el uso de la Bicicleta**

© Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía. Consejería  
Fomento y Vivienda. Junta de Andalucía. 2012

Universidad Pablo de Olavide, Sevilla

Sevilla, enero 2014

## 1. Introducción y antecedentes

El hábitat por excelencia del ser humano en el siglo XXI ha pasado a ser las ciudades (Barrios, 2012). El Fondo de Población de las Naciones Unidas calcula que fue en 2008 cuando más de la mitad de la población mundial pasó a ser urbana. Se calcula además que la población mundial llegó a los siete mil millones de personas en octubre de 2011, (UNFPA & Bárbara, 2011) y que en 2050, pueda oscilar entre nueve mil y dieciséis mil millones de habitantes, en función de las políticas sobre control de la población que se lleven a cabo (DESA, 2011; Herrmann, Guzmán, & Schensul, 2012). Por otra parte, las estimaciones sobre el crecimiento urbano prevén que para el año 2030, cinco mil millones de personas vivirán en ciudades y que siete de cada diez urbanitas viva en África o Asia (UNFPA & Barbara, 2011; UNFPA, 2007). En España el porcentaje de personas que vive en ciudades (80%) supera la media europea (75%), concentrándose sobre todo en el centro y el litoral peninsular (Barrios, 2012; UNFPA, 2007).

Todos estos datos apuntan a que la batalla por la sostenibilidad en el siglo XXI tendrá las ciudades como escenario clave (Tibaijuka et al., 2007). El vertiginoso crecimiento de población de las ciudades, el consecuente proceso de cambio socio-ecológico que esta tendencia supone, así como el hecho de que la mayor parte de los impactos ambientales globales tengan origen urbano, hacen que sea necesario un conocimiento profundo sobre las dimensiones ecológicas, sociales, económicas, culturales y políticas de las ciudades (Gómez 2006).

Con presupuestos como estos, unidos a anteriores estudios del equipo de investigación de este proyecto y actuales dilemas teóricos, nos llevan a proponer el estudio de la sostenibilidad urbana de manera general, y de su concreción en uno de esos usos sociales más actuales y estratégicos: la bicicleta.

Durante el último siglo, la bicicleta como medio de transporte en Andalucía ha seguido sin grandes particularidades las mismas fases que la de otros países de nuestro entorno, esbozadas por autores como Augé (2009): de vehículo utilitario de cierta distinción social en sus etapas originarias, pasó a ser un transporte de alta eficacia y rentabilidad de sectores trabajadores en las primeras décadas del siglo XX, para ir paulatinamente desapareciendo de nuestras calles —junto al transporte de tracción animal y a ciertas modalidades de transporte público como el tranvía, el ómnibus y el trolebús— en beneficio del automóvil privado y, en menor medida, la motocicleta; los peatones paralelamente veían también limitada su movilidad, la cual sería progresivamente objeto de reglamentaciones y ordenamiento público. Como resultas de todo ello, la bicicleta reduce su presencia en el tránsito viario y en el espacio físico al mismo tiempo que reduce su prestigio en el espacio simbólico social, pasando a ser una forma de movilidad tan residual como menospreciada; sólo el ciclismo deportivo y algunas formas de ciclismo recreativo, identificables con toda suerte de *displays* que los distinguiera del desacreditado ciclismo utilitario, quedan al margen de este proceso de devaluación. El transporte en bicicleta, sin embargo, resiste el empuje del tráfico motorizado privado en ciertos sectores sociales, muy notablemente en el ámbito rural, donde en algunos municipios y comarcas de Andalucía podemos constatar un uso del mismo que, aunque reducido, se mantiene ininterrumpidamente a pesar de las tendencias de motorización general de la sociedad. Al mismo tiempo, en la segunda mitad del siglo pasado, se da un leve resurgir del ciclismo en algunas ciudades andaluzas por parte de sectores jóvenes urbanos, generalmente de cierto nivel educativo, y con frecuencia asociado a estilos de vida alternativos o disidentes y a la por entonces incipiente sensibilización social por los problemas medioambientales. En las últimas décadas del siglo XX, al calor de esta actividad con connotaciones de disidencia social nacen en Andalucía, como en otros territorios de nuestro entorno, las primeras asociaciones en defensa de los derechos de los ciclistas urbanos. Este tímido resurgir es un claro antecedente del actual incremento del ciclismo urbano como transporte en expansión y cuya proyección inmediata muestra signos muy prometedores.

La experiencia del fomento de la bicicleta en Sevilla es un antecedente que nos puede alumbrar en nuestro planteamiento. Unos 24 millones de desplazamientos en 2011 que constituyen un 9% de los desplazamientos mecanizados, situando a esta ciudad en la posición de liderazgo en la movilidad ciclista no sólo en Andalucía, sino en toda España. El dato cobra mayor relevancia si se compara con el mismo porcentaje de 2006, año de partida en las nuevas infraestructuras y políticas de fomento de la bicicleta. Por entonces la bicicleta como vehículo suponía solamente el 0.6% del reparto modal. Este enorme incremento en un plazo de tiempo tan corto ha supuesto un hito sin precedentes que ha tenido una enorme repercusión de alcance internacional, que se ha reflejado no sólo en la prensa especializada – como los boletines de la European Cyclists' Federation o la revista californiana *Bicycle Retailer*, por poner sólo dos ejemplos– sino también por parte de medios de comunicación como la BBC o publicaciones sobre turismo líderes del sector con difusión mundial, tales como *Lonely Planet*.

Un aspecto del caso de Sevilla que resulta de especial interés para el marco del presente proyecto de investigación es el de la resistencia al cambio por un segmento de la opinión pública, el tratamiento hostil de algunos medios de comunicación y la polémica que se generó en la ciudad, estimulada e instrumentalizada por determinados sectores sociales. La oposición de algunos grupos y la polarización social resultante constituyeron uno de las pocas facetas de preocupación durante la implementación del plan, en contraste con un exitoso proceso en la práctica totalidad de los demás aspectos. Este aspecto, como se verá, será uno de los factores más importantes que justificarán la necesidad de herramientas comunicacionales a la hora de extrapolar el caso de Sevilla al conjunto andaluz.

El uso de la bicicleta aumenta en aquellos lugares peatonalizados, independientemente de que se habiliten carriles bici, ya que para el ciclista la peatonalización acaba con su principal enemigo y peligros: los vehículos. Sin embargo, solo en ciertos tipos de espacios peatonalizados, pedestres y ciclistas parecen coexistir sin demasiados problemas, y ello no guarda relación solamente con la cantidad de espacio, sino también con el tipo de espacio configurado, así como con los usos específicos de ese espacio peatonalizado. Prever estos conflictos, a través de una adecuada estructuración del espacio, permite enriquecer los usos, compaginando diferentes formas de tránsito y movilidad, si bien la experiencia investigadora sugiere que la potenciación o no de ciclistas conlleva importantes consecuencias en el carácter del espacio peatonalizado.

Lefebvre señala que la movilidad como práctica personal es una alternativa al concepto de espacio tal y como es construido por el poder y sus agentes, sean éstos legisladores, arquitectos, urbanistas, gestores o políticos. La práctica personal es, además, un método efectivo de transformar el espacio desde una dimensión predefinida e inerte a otra dinámica y vivida.

Los usos de la bicicleta en la ciudad han sido también analizados en términos de la relación de problemáticas que se plantean a través de prácticas conflictivas o imprevistas. Es el caso, por ejemplo, del vandalismo urbano (Jordi y Aix 2009, 2010) cuando dicho vandalismo resulta dirigido a infraestructuras públicas de movilidad que se vinculan directamente con el transporte en bicicleta: aparcamientos, estaciones de préstamos, infraestructuras viarias, o incluso a las propias bicicletas de alquiler público. Como refieren los mencionados autores, la combinación de accesibilidad, bien común y patrimonialización pública plantea desde sus inicios una evidente problemática para estos instrumentos de movilidad tan nuevos en su implantación como familiares para el imaginario colectivo (Jordi y Aix, 2009).

Otro aspecto a contemplar dentro de los antecedentes que sitúan nuestro proyecto, y que también ha sido objeto de estudio por miembros del equipo, (ver Del Campo et al., 2009 en <http://www.centrodeestudiosandaluces.es>), sin duda alguna es el papel de los distintos procesos de peatonalización en las ciudades andaluzas y su relación con el uso de la bicicleta. En los últimos años y tras constatar el declive de muchos de los centros históricos de nuestras ciudades como consecuencia de procesos de obsolescencia física y social, las Administraciones vienen acometiendo diferentes políticas de rehabilitación, cuyo objetivo principal es, al menos teóricamente, dotar de vida social a unos enclaves considerados de indudable valor simbólico para la ciudadanía (Marín, 2006). Una de las más importantes iniciativas urbanísticas que se han aplicado dentro de esos programas lo constituyen los proyectos de

peatonalización (Gelh, 2006; Sanz, 1998) en los que, además de “devolver” unos espacios a los peatones anulando o limitando el tráfico rodado, generalmente se pretende también renovar estética y urbanísticamente la zona, recuperarla con criterios mediambientalistas, promocionar el patrimonio (monumental o no) atrayendo a turistas y otros usuarios que a la vez aumenten el consumo en los comercios, todo lo cual acabaría suscitando sentimientos de identificación hacia esos espacios “recuperados” para el ciudadano. Investigaciones anteriores confirmaron que la peatonalización de estos espacios conllevó el aumento de los flujos peatonales. Sin embargo, como apunta el urbanista danés Jan Gelh (2006), lo más relevante no es tanto la cantidad de personas que transitan sino la diversidad de usos sociales, así como la identificación y articulación que genera entre la ciudadanía.

Por todo ello, y a nuestro entender la investigación sobre el espacio público ha de tener en cuenta además de todos estos antecedentes descritos, la creciente tendencia a generar infraestructuras y políticas que incentivan la movilidad sostenible por parte de la Administración Pública, lo que se hace especialmente visible en las medidas adoptadas por determinados municipios, mancomunidades y diputaciones andaluzas, y, como desarrollaremos específicamente, por la propia administración autonómica. La paulatina atención que viene mereciendo este fenómeno también se refleja en las medidas e intenciones-intervenciones de organismos comunitarios europeos. Paralelamente, desde el ámbito académico y científico, también se detecta un progresivo interés ante este hecho: particularmente en las ciencias sociales se percibe un mayor número de investigaciones sobre sostenibilidad, medioambiente urbano, resiliencia, peatonalización, ciclismo urbano o transporte público; en el presente documento nos haremos eco de algunos ejemplos de dicha producción científica.

## **2. Objetivos perseguidos y resultados previsibles:**

### **2.1. Objetivos generales:**

- Analizar y registrar los diferentes usos y prácticas relativas a la movilidad sostenible en general, y al ciclismo utilitario en particular, en los espacios urbanos de Andalucía.
- Recabar y analizar los discursos sociales respecto a la movilidad sostenible en general, y ante la bicicleta como medio de transporte en particular, presentes en los distintos sectores sociales que articulan la realidad social andaluza.
- Inquirir y analizar las vías para la toma colectiva de acuerdos y creación de consensos comunitarios ante las políticas de potenciación de la movilidad sostenible en general, y la bicicleta como transporte, en particular.
- Elaborar recomendaciones, fundamentadas en los resultados finales del proyecto, para fomentar certeramente el uso de la bicicleta en Andalucía.

### **2.2. Objetivos Específicos:**

- Describir y caracterizar los usos y prácticas de las alternativas de transporte en los ámbitos urbanos.
- Recabar y analizar testimonios acerca del uso de la bicicleta entre usuarios y no usuarios.
- Detectar conflictos y consenso ante propuestas de movilidad sostenible.
- Analizar los hábitos de transporte más comunes en la población según se asocian a discursos y consensos.
- Recopilar posicionamientos de los agentes implicados: tejido asociativo, pequeños empresarios del sector, líderes de opinión, administraciones públicas...

- Detectar claves referentes al sector económico relacionado con la bicicleta como transporte: hábitos de consumo de los usuarios, distribución de bienes y servicios en el sector, emprendedores, etc.
- Explorar fórmulas para la resolución de conflictos entre modalidades de transporte, focalizándolas especialmente en el conflicto ciclista-peatón.
- Diseñar estrategias de comunicación social que faciliten la difusión de las propuestas de potenciación de la bicicleta y su encaje en las diferentes corrientes de opinión en Andalucía.
- Confeccionar una batería de recomendaciones aplicables en pro del fomento del ciclismo como transporte entre diferentes sectores

### 2.3. Productos y resultados:

De manera clásica y general nuestro proyecto entregará un documento final en el que se recojan los siguientes aspectos:

- Informe analítico sobre los usos y prácticas de la población andaluza en el espacio urbano en materia de movilidad, focalizado en el uso de la bicicleta como alternativa de transporte.
- Relación de discursos sociales en función de diferentes posiciones sociales en Andalucía sobre el transporte sostenible y el ciclismo urbano: enumeración y caracterización de discursos sociales, informe analítico de cada discurso social y de sus marcos discursivos, claves de consenso y disenso de cada discurso, opiniones y argumentos empleados por cada sector social según sus características.
- Descripción de las fórmulas de consenso y resolución de conflictos en materia de movilidad sostenible y uso de la bicicleta desde diagnósticos participativos comunitarios.
- Relación y caracterización de las demandas, necesidades y expectativas respecto a la movilidad sostenible por parte de la población andaluza, especificando las características sociodemográficas y los hábitos previos de movilidad en los casos de relevancia.
- Diagnóstico detallado de los efectos de la potenciación del ciclismo urbano en la población andaluza en términos del bienestar de la población en sus diferentes aspectos, prestando atención a los ámbitos de salud pública y medio ambiente, ahorro energético, movilidad eficaz y económicamente rentable, asociacionismo y ocio, y dinamización económica a escala local y creación de empleo.
- Informe exhaustivo de sugerencias comunicacionales en torno a las iniciativas de movilidad sostenible, para una mayor efectividad de campañas de información y sensibilización a la población, concienciación ciudadana, de intervenciones para el fomento de los hábitos de transporte sostenible, interlocución con la prensa y los medios de comunicación, intervenciones educativas y sociopedagógicas, educación vial, campañas de prevención, etc. en el ámbito de los nuevos planes emprendidos por la Administración Pública andaluza.

Cada uno de los aspectos anteriormente señalados, que esperamos ofrecer como resultados, estarán insertos en lo que hemos planificado como estrategia de comunicación y difusión del proyecto. Partiendo de los objetivos de divulgación científica del proyecto y de las necesidades de mediación social e institucional que se desprenden del mismo, planteamos nuestro plan de difusión que pivota sobre las siguientes áreas:

- Identidad corporativa del proyecto
- Difusión a través de internet
  - diseño web del proyecto
  - redes sociales genéricas
  - redes sociales de investigación
  - diseño gráfico



- video divulgativo
- administración web y gestión de redes sociales
- medios de comunicación
- participación y difusión en congresos y revistas científicas

### 3. Aspectos innovadores y justificación del proyecto

#### 3.1 Grado de Innovación

Aunque entendemos que la incorporación del análisis de la sostenibilidad y del medio ambiente urbano (en sus distintas dimensiones), supone un paso hacia delante en los estudios urbanos realizados desde las ciencias sociales, podemos afirmar que una gran innovación del proyecto es de tipo metodológico: el carácter multidisciplinar del equipo y la experiencia de sus miembros en investigaciones previas permiten aplicar aquí por vez primera una combinación de técnicas de investigación social que analizarán respectivamente las prácticas de la población en materia de transporte sostenible, los discursos existentes al respecto por parte de la posición social de distintos sectores de la población y las claves para el fomento de los consensos comunitarios en contextos urbanos. Por tanto, de forma innovadora triangulamos diversas técnicas cualitativas que hasta ahora no nos consta que se hubieran aplicado conjuntamente y que supondrá un refuerzo de gran interés científico, pero sobre todo facilitará el registro de distintos usos sociales (discursos, y sobre todo prácticas) de este medio de transporte.

Por lo demás, y aunque existen antecedentes en el estudio del fenómeno del ciclismo urbano por parte de las ciencias sociales, éstos han sido a menudo de índole exploratoria, y, en buena parte de los casos de tipo cuantitativo. En otras ocasiones hemos observado estudios culturales de metodología cualitativa sobre el fenómeno del ciclismo urbano pero que lo estudian en su aspecto más restringidamente identitario y contracultural, en el que la bicicleta o sus manifestaciones más ideológicas y políticas congregan a sectores disidentes y alternativos. Por ello, un análisis como el aquí propuesto, de carácter cualitativo y cuyo objeto de estudio es la población general y sus posicionamientos ante el ciclismo urbano como fenómeno normalizado supone en sí mismo, más allá del aspecto metodológico, una notable innovación en el ámbito de los estudios sobre la movilidad sostenible. El consiguiente proceso de trasvase de los resultados a herramientas de alta aplicabilidad para su utilización práctica a las políticas comunicacionales y a las campañas públicas de sensibilización para la promoción de la movilidad sostenible supone también otro de los factores novedosos de nuestra propuesta.

##### 3.1.1 nuestra metodología

De manera explícita, este proyecto pretende recabar los discursos sociales, expectativas y opiniones que con respecto a la movilidad sostenible en general y ante la bicicleta como medio de transporte en particular, tienen los diversos sectores sociales según su género, nivel socioeconómico y otras variables. Además se trata de abordar y analizar las perspectivas y valoraciones del entorno socioeconómico que dinamiza la bicicleta en las distintas coronas metropolitanas andaluzas para lo que además de abordar a los diferentes colectivos y definir los distintos modelos de movilidad hemos de recabar necesariamente en el entorno macro y micro empresarial -talleres de reparación o venta de bicicletas, empresas de alquiler, de difusión, restauración, hoteles, etc.-, consorcios de transportes que asumen a la bicicleta como vehículo complementario, asociacionismo, etc.

Todo ello se estudiará los contextos territoriales andaluces en los que en la actualidad se ubica la mayor parte de la población. Analizar la movilidad urbana y reflexionar desde el ámbito de las prácticas y percepciones de los distintos colectivos requiere sin duda de un estudio transdisciplinar que va a ser tratado de forma empírica a través de **estudios de caso**. Se trata de entornos metropolitanos en los que

las sociedades locales y sus territorios de influencia más directa precisan de modelos alternativos de movilidad. Los resultados de esos estudios de caso serán sometidos a análisis comparativo y contrastados. Para así poder concluir sobre las consecuencias que determinados modelos de movilidad tienen sobre la ciudadanía. Es importante apuntar que este estudio tiene la intención de propiciar vías para la toma colectiva de acuerdos y la creación de consensos comunitarios ante las políticas que vinculadas a de potenciación de la bicicleta. Para ello será también fundamental recopilar posicionamientos de los agentes implicados: tejido asociativo, pequeños empresarios del sector, administraciones públicas... Detectar claves referentes al sector económico relacionado con la bicicleta como transporte: hábitos de consumo de los usuarios, distribución de bienes y servicios en el sector, etc.

### **Los estudios de caso.**

El papel central de los estudios de caso en el diseño de la investigación hace pertinente detenernos en el carácter de éstos. La **etnografía** de corte antropológico es una herramienta especialmente apropiada y hará uso de ella como estrategia principal, lo que condiciona el diseño de la investigación en cada contexto específico. La etnografía, como modelo de estudio cualitativo, comporta el trabajo desde dentro de cada territorio elegido, con estancias prolongadas de los investigadores. La observación participante es una de las técnicas distintivas de la etnografía, que complementa de este modo a otras técnicas más intrusivas como las entrevistas (formales e informales, abiertas y semi-dirigidas); La etnografía anima también a la utilización de estrategias de carácter grupal y participativo (**grupos focales y de discusión**). Todo ello, junto al análisis de documentación y fuentes secundarias; permitirá encarar con garantías las dos campañas de trabajo de campo para delimitar las características de cada sistema metropolitano andaluz elegido. Las diferentes formas de movilidad habidas entre los distintos sectores socioeconómicos, género, grupos de edad, etc. derivará en la caracterización de grupos sobre los que trabajar de manera más intensa para delimitar las prácticas, sus diferentes percepciones y discursos, y su evolución.

La transdisciplinariedad debe tener su base en el trabajo conjunto de los investigadores en el propio campo: sólo así comienzan a articularse los conocimientos que provienen de distintas disciplinas. De este modo, en nuestro diseño de investigación, el estudio de caso implicará tanto a los antropólogos como a los sociólogos, sin descartar la inserción puntual de ecólogos, geógrafos, arquitectos y economistas, como marco común de acercamiento al campo de estudio.

Para cada ámbito territorial elegido se irá profundizando en la determinación de los modelos de movilidad que serán analizadas tanto a partir de la investigación socioantropológica; cada una con sus propios medios pero en constante diálogo a partir del trabajo conjunto de los investigadores. En todo el proceso de investigación se requerirán tiempos y espacios adecuados para que el propio equipo pueda construir un conocimiento común transdisciplinar. Para cada uno de ellos se diseñarán estrategias específicas de aproximación que combinen principalmente observación participante, entrevistas con guión semi-estructurado a los distintos sectores con implicación en ellos, y asimismo la celebración de actividades grupales (discusión grupal). De este modo se aspira a una triangulación de fuentes y aproximaciones disciplinares que permita complementar perspectivas y corregir sesgos.

### **Selección de casos de estudio**

Como ha quedado explícito más arriba, los estudios de caso serán ámbitos territoriales asociados a coronas metropolitanas andaluzas donde converjan diversos modelos de movilidad urbana y en los que la

bicicleta esté presente de una u otra forma. En este sentido nuestros ámbitos de análisis se concretarán en determinados consorcios de transportes definidos por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía y destinados a lograr determinados objetivos específicos afines a las características de los logros a alcanzar en este proyecto.

La selección final viene marcada por diversos factores concurrentes que buscan: garantizar coherencia a la hora de la comparación analítica, accesibilidad para el equipo investigador, eficiencia en el uso de recursos de investigación y obviamente, expresar a los objetivos teórico-prácticos del proyecto, así como responder a requerimientos planteados desde la consejería de Fomento y Vivienda, en relación a la inclusión de dos zonas de especial relevancia para el desarrollo del Plan Andaluz de la Bicicleta. De este modo los casos a estudiar responden a ámbitos:

- con una creciente y dilatada concentración poblacional en las últimas décadas.
- que presentan problemas de movilidad evidentes y contundentes.
- en los que se apuestan por diferentes y combinados transportes.
- con una pretensión hacia la sostenibilidad de los mismos.
- y entre los que se inserta la bicicleta como un vehículo más en distintos grados de importancia.

En este sentido proponemos realizar el estudio en cinco consorcios de transportes andaluces:

- Consorcio de Transportes Bahía de Cádiz.
- Consorcio de Transportes Metropolitano: Área de Córdoba.
- Consorcio de Transportes Área de Granada.
- Consorcio de Transportes área de Málaga.
- Consorcio de Transportes Área de Sevilla.
- La ciudad de Huelva
- La ciudad de Almería

Los estudios de casos serán tratados primero en sí mismos, ilustrando cada uno de ellos las diferentes prácticas que definen según las variables propuestas los diferentes modelos de movilidad que se relacionan con los distintos colectivos concretos analizados. A partir de aquí se cruzar las distintas percepciones y representaciones que se tiene con respecto a los diferentes modelos de movilidad y concretando especialmente en la bicicleta como elementos constitutivo del paisaje urbano. Pero el objetivo del proyecto que presentamos va más allá de cada uno de los casos y se centra en la comparación de los casos y la modelización de los fenómenos que estudiamos. Todo ello partiendo de la profundidad analítica que sólo los estudios de caso pueden brindarnos, siendo de trascendental importancia en el caso de las ciudades de Huelva y Almería, donde la contratación de resultados alcanzado en el resto de las zonas, actuará de guía en la indagación limitada previstas en ambas ciudades

La cohesión técnica de todos los contextos de análisis está prevista y cubierta con la existencia de la figura de un coordinador de zonas, a trabajar durante toda la duración del proyecto

### **3.2. Justificación:**

La apuesta por la movilidad sostenible, en general, y el ciclismo como medio de transporte, en particular, de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía se concreta en el impulso del Plan Andaluz de la Bicicleta presentado en 2013 cuyos objetivos incluyen el fomento de esta modalidad de transporte en todos los núcleos urbanos andaluces –las ocho capitales de provincia con sus respectivas conurbaciones y coronas metropolitanas, más el Campo de Gibraltar. Este objetivo, ampliable también en

su aplicación a municipios de más de 50.000 habitantes, contribuirá a un nuevo modelo estándar de reparto modal: la promoción del ciclismo, junto al fomento del transporte público, facilitará el abandono del vehículo privado motorizado hacia modalidades sostenibles por parte de un importante número de usuarios: una meta de impulso al ciclismo utilitario que se podrá cuantificar en los cálculos de los promotores del Plan en un 10% del total de desplazamientos mecanizados en el plazo de cinco años. Ello implicará una reducción del gasto energético, un descenso en la emisión de gases de efecto invernadero y la contaminación acústica y del aire, y la promoción de estilos de vida saludables, entre otros muchos beneficios.

En este propósito, nuestra investigación estudiará la transformación realizada en Sevilla en los últimos años como ciudad referente al Plan Andaluz de la Bicicleta, con el objeto de proyectar el caso de dicha ciudad en el resto de Andalucía. Asimismo investigaremos el ámbito de los núcleos urbanos andaluces – incluida la propia capital– donde se llevarán a cabo las actuaciones del Plan a efectos de diagnosticar la receptividad hacia las intervenciones que se habrán de realizar.

El Plan Andaluz de la Bicicleta se propone desarrollar un componente de infraestructuras y dotaciones, que incluirá carriles-bici, nodos de intermodalidad, aparcamientos... para lo cual el estudio etnográfico de la población ante el transporte y su relación con el territorio, la observación de las prácticas y usos habituales de movilidad de los andaluces supondrá un diagnóstico fundamental, completado por los contenidos descriptivos que podrán recabarse en entrevistas, grupos de discusión y foros. Pero el Plan también comprende un segundo gran componente que engloba el dispositivo administrativo necesario para el desarrollo de estas intervenciones y la precisa implementación de acciones de concienciación ciudadana: es en estos aspectos donde el análisis de testimonios, discursos y mecanismos de consenso y los productos resultantes de las técnicas estructurales y deliberativas empleadas, generarán unas poderosas herramientas para definir las estrategias comunicacionales más eficaces y oportunas. Podemos afirmar, en este sentido, que nuestro proyecto estará en disposición de satisfacer de forma heterogénea las necesidades de los distintos aspectos de los que consta el Plan Andaluz de la Bicicleta.

También entendemos que tanto la naturaleza del equipo de investigación como la del proyecto, sus objetivos y metas, están en línea directa con un buen número de acciones establecidas para la consecución de las distintas líneas estratégicas desarrolladas en cada uno de los grandes objetivos generales que componen el Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI 2007-2013). De manera particular encontramos la sinergia con relación a muchos de sus objetivos y líneas estratégicas.

Así, en el Objetivo I –“generar conocimiento para ponerlo en valor” – contribuiremos con nuestra investigación eficazmente a su línea estratégica primera, en la que se busca el fomento de la investigación competitiva, y su búsqueda de potenciar la investigación destinada a la generación de riqueza y bienestar social, por los motivos de la aplicabilidad de los productos que generaremos, que se concretará en un diagnóstico para la promoción de la movilidad sostenible y la bicicleta como transporte, lo que a su vez redundará en el bienestar de la población en múltiples sentidos: tanto en lo tocante a la buena forma física y la salud de los andaluces, al ocio y la recreación de los mismos, a la disminución de contaminantes atmosféricos y acústicos y la reducción en la emisión de gases de efecto invernadero, al ahorro energético, a un hábitat más habitable, etc.

Asimismo, respecto a la línea estratégica segunda y lo referido en ella al capital humano y social, consideramos que el carácter antropológico y sociológico de nuestra investigación entronca de lleno con sus contenidos, frente a otras disciplinas científicas en las que estos aspectos son menos centrales. En este mismo sentido, subrayamos algunos ámbitos sociales específicos de gran proyección y que hemos incluido entre los objetos de estudio: así, se abordará el desarrollo de las redes de pequeños empresarios de la bicicleta para identificar la dinamización económica a pequeña escala del sector y la creación de empleo asociada a ella; se realizará una aproximación a las funciones desempeñadas por los movimientos sociales relacionados con el fomento del ciclismo y la peatonalidad de los espacios urbanos y al tejido asociativo dedicado a la defensa de los modelos de ciudad sostenible; y analizará otros beneficios sociales promovidos de forma indirecta por las formas sostenibles de transporte.

También en la tercera de estas líneas, en la que para el fomento de la capacidad investigadora de manera específica se señala la acción de “creación de nuevas infraestructuras de investigación adaptadas a las necesidades estratégicas de la sociedad y de su tejido productivo” (pp. 21). El equipo de trabajo propuesto para el desarrollo de esta iniciativa consideramos está en disposición de reforzar este objetivo: por un lado una parte del mismo con investigadores consolidados y experimentados en la materia, y por otro se contempla la incorporación de investigadores en formación, y aseguran la contribución al conocimiento. El carácter heterogéneo de nuestra metodología, en tanto que como se ha dicho ya analizaremos el hecho ciclista desde diversas técnicas: observando prácticas, recabando discursos sociales y generando fórmulas de consenso colectivo. Se generará así un conocimiento inédito del fenómeno estudiado y altamente aplicable a campañas de sensibilización y promoción del uso de la bicicleta, sugerencias para una más eficaz gestión del espacio y los servicios de transporte sostenible, claves sobre las oportunidades de fomento y creación de empleo que generan las iniciativas empresariales que emergen en torno al ciclismo urbano.... El objetivo final de poder trasvasar los resultados de esta investigación a la sociedad andaluza en general y a sus políticas medioambientales y sociales de manera particular, nos alinean en este objetivo.

El Objetivo III –“mejorar los cauces de intercambio del conocimiento favoreciendo el desarrollo tecnológico y la innovación–, dentro de su primera línea estratégica promueve sistemas integrales de gestión del conocimiento, y se marca dos objetivos específicos: “orientar la investigación a la búsqueda de soluciones a problemas específicos, especialmente en los campos o sectores estratégicos para Andalucía” y “mejorar la capacidad de absorción de los resultados de la investigación”. De nuevo observamos la coincidencia entre dichos enunciados y los objetivos que nos marcamos en nuestro proyecto, que persigue sobre todo la aplicabilidad de resultados. La metodología propuesta, así como la trayectoria del grupo de investigación que avala al equipo solicitante, nos orientan en las formas de facilitar la absorción de los resultados de nuestra investigación.

De igual modo ante el contenido del Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA 2007-2013) percibimos oportunidades de realizar importantes contribuciones desde nuestro grupo de investigación. Dicho plan señala que, como en otros contextos europeos, el uso del vehículo privado en Andalucía es con mucho la forma de movilidad principal, ya que supone las tres cuartas partes de la movilidad motorizada. Esto se agudiza aún más en las áreas metropolitanas. El diagnóstico es claro y preocupante: el Plan alerta de “la insostenibilidad del sistema andaluz de transporte” (pág. 36), especialmente en los ámbitos urbano-metropolitanos, con unos costes ambientales, económicos y sociales inasumibles. También reconoce la congestión urbana como un problema que afecta principalmente a las principales aglomeraciones, donde las horas punta se han dilatado progresivamente hasta llegar a las seis horas (pág. 34). Incide, igualmente, en las diversas afecciones de salud provocadas por el tráfico de vehículos. Finalmente se especifican aspectos perjudiciales menos evidentes, como el ruido o la fragmentación de los espacios. El Plan reconoce, además, que las perspectivas de evolución son preocupantes, ya que se estima un aumento progresivo de los desplazamientos motorizados para los próximos años.

Pero el problema del protagonismo del tráfico motorizado no es sólo que conlleva esa serie de perjuicios, sino que al mismo tiempo evita el desarrollo de formas de movilidad más beneficiosas: “La otra cara de la movilidad en vehículo privado ha sido la disminución continuada de la proporción de desplazamientos realizados en modos no motorizados [...] En ámbitos metropolitanos, todavía al inicio de la década de los noventa prácticamente la mitad de los desplazamientos se realizaban a pie y en bicicleta; esa proporción no alcanza hoy día apenas una tercera parte del total”(pág. 52)

Para mejorar la accesibilidad al territorio, el Plan se propone como objetivo esencial promover el uso, en cada caso, de los modos de transporte más eficientes (pág. 97) Más específicamente se reconoce la necesidad de que “el viario de los entornos urbanos” tengan “un tratamiento específico para adaptarlos a la movilidad autónoma (a pie y en bicicleta)” (pág. 99). En este sentido las Áreas Metropolitanas

requieren de un esfuerzo singularmente complejo. Entre los objetivos se especifica: “Potenciar los modos de transporte no motorizados (a pie y en bicicleta) para que canalicen la mayor fracción posible de la demanda con la creación de carriles bicicletas e itinerarios peatonales en el viario metropolitano” (pág. 107). Entre las medida concretas, el Plan se propone la “creación de redes equipadas, específicas para los modos autónomos de transporte –bicicleta y andando– en tanto que medios de transporte de la máxima eficiencia ambiental”; “impulso a programas de fomento del uso de la bicicleta, buscando facilitar su disponibilidad y seguridad, así como su uso combinado con el transporte público”; y finalmente la promoción de “programas de difusión de las ventajas del uso de los modos autónomos de transporte” (pág. 110). Además, la seguridad no debe ser un elemento circunscrito a la movilidad motorizada.

En el “nuevo modelo de movilidad que satisfaga de manera eficaz y sostenible las necesidades de desplazamiento” de los habitantes de las aglomeraciones urbanas, se instituye un decálogo, entre los que se incluye, en el punto 4, “la potenciación de los modos autónomos del transporte. Es necesario implantar una malla urbana y metropolitana de itinerarios para los desplazamientos andando y en bicicleta, a través de los cuales se conectan todas las zonas urbanas. [...] Para el fomento del uso de la red ciclista, es necesario implantar medidas adicionales que faciliten la disponibilidad de bicicletas, especialmente en su uso coordinado con el transporte público, así como su seguridad frente al robo” (págs. 135-136). El decálogo reconoce en sus puntos 9. y 10 la necesidad de “planificar la movilidad local”, así como “establecer una gestión unitaria e integrada del sistema de transporte”, procurando la coordinación y la sinergia, y evitando la adopción de propuestas contradictorias. (pág. 137). En ese sentido, el Plan propone la “creación de redes peatonales y ciclistas a escala local y de barrio que configuren una auténtica malla continua de conexión interna”, así como “favorecer a peatones y ciclistas” en los cruces conflictos del viario (pág.139).

Los propósitos de nuestra investigación coinciden plenamente con lo resumido en los párrafos anteriores: nos proponemos analizar la sociedad andaluza para detectar claves para la potenciación de las formas de movilidad sostenible por las que el PISTA apuesta. Y ello no sólo mediante una descripción de hábitos – aspecto que de por sí resulta enormemente útil como diagnóstico de las prácticas de movilidad de la población– sino también de sus discursos y fórmulas de consenso, en lo que supone una valiosa herramienta para campañas efectivas y elección de estrategias de información. Insistimos en este aspecto no sólo por los antecedentes de polémica mediática y polarización de la opinión pública que han acompañado a los procesos de implementación de las nuevas políticas de movilidad en distintos puntos de Andalucía durante los años recientes, sino también porque el propio PISTA destaca que la “sensibilización social” es vital, ya que “es necesario incorporar plenamente al acervo social la necesidad de un transporte sostenible” (pág. 127). Entre otros factores, el Plan incide en la pertinencia de estimular el respeto a las prioridades y derechos de peatones y ciclistas, y en general estimular la valoración social de una movilidad tranquila y no agresiva. Para todo ello el Plan se propone, modificar esa tendencia mediante, entre otros medios, la “elaboración de Estudios de Movilidad en las aglomeraciones andaluzas para cuantificar y caracterizar la movilidad existente y establecimiento de mecanismos para su actualización periódica y el seguimiento de los efectos de las actuaciones y políticas” (pág. 139). En este sentido nuestra propuesta, por los motivos ya sobradamente señalados, supone una herramienta clara para el desarrollo de los objetivos marcados por el PISTA, en consonancia con las coincidencias también detectadas entre nuestro proyecto y los contenidos del PAIDI y del Plan andaluz de la Bicicleta.

