

APUNTES SOBRE EL MOVIMIENTO CICLISTA EN ESPAÑA.

Jaume J. Portet Tiebas (València en Bici- AE.A)

jaume.portet@conbici.org

RESUMEN

El movimiento social ciclista es un gran desconocido fuera de su campo de acción. El uso de la bici como modo de transporte está sujeto a diversas representaciones sociales y estereotipos que ha ido cambiando con el tiempo. Los avances de las políticas probici han sido muy lentos e incluso con retrocesos. Actualmente, dentro del movimiento probici hay cierto debate en la estrategia a seguir: si defender la *ciudad ciclista*, “porque es buena para todos”, o a aspirar a la *ciudad amable*, porque es buena también para el ciclista. Las acciones del movimiento ciclista tiene conexiones transversales con otros ámbitos sociales, con los que se podrían urdir alianzas y salir mutuamente reforzados. Parece deseable una mayor colaboración entre el movimiento de la animación sociocultural y el ciclista. ¿Por dónde empezamos?

PALABRAS CLAVE

Movimientos sociales, ciclismo utilitario, ciudad amable, imaginario social de la bici. Interseccionalidad de la bici.

RESUMO

O movimento social ciclista é em grande parte desconhecido fora do seu campo de atuação. O uso da bicicleta como meio de transporte está sujeito a diversas representações e estereótipos sociais que mudaram ao longo do tempo. O progresso das políticas pro bono tem sido muito lento e mesmo com retrocessos. Atualmente, dentro do movimento probici há algum debate sobre a estratégia a seguir: se defender a cidade ciclista, “porque é boa para todos”, ou aspirar à cidade amável, porque também faz bem ao ciclista. As ações do movimento ciclista têm conexões transversais com outras esferas sociais, com as quais alianças poderiam ser forjadas e sair reforçadas mutuamente. Parece

desejável uma maior colaboração entre o movimento de animação sociocultural e o ciclismo. Por onde começamos?

PALAVRAS CHAVE

Movimentos sociais, ciclismo utilitário, cidade amável, imaginário social da bicicleta. Interseccionalidade da bicicleta.

Siglas: AMBE: Asociación de marcas y bicicletas de España. CC: código de circulación. CONAMA: Congreso nacional de medio ambiente. DGT: Dirección General de tráfico. ECF: Federación Europea de Ciclistas., FEC: Federación Española de Ciclismo. MdB: Movimiento en defensa de la bici (o movimiento probici). OMS: Organización mundial de la salud. EEB: Estrategia estatal de la bicicleta. PMUS: Plan de Movilidad Urbana Sostenible.

1. Introducción.

El pasado 20231201 se celebró en Sagunto (España) unas jornadas sobre “Movimientos sociales por la animación Sociocultural” con motivo del 20 aniversario de esta revista Quaderns d'Animació i Educació Social. Mi interés al asistir a esta jornada era buscar formas de acercamiento y colaboración entre la animación sociocultural y el movimiento pro-bici, del que formo parte.

Considero que el movimiento en defensa de la bici (MdB) en España es bastante desconocido fuera de su ámbito y este artículo puede ayudar a difundirlo y entender el papel que ha jugado en las políticas urbanas, especialmente de tráfico, y en la recuperación del espacio público para la convivencia. Está escrito basado en una experiencia y conocimiento personal (y por tanto sesgado), tras 33 años (desde 1990) implicado activamente en València en bici-AE.A y ConBici, apoyado necesariamente con algunas fuentes documentales.

Tiene varios apartados. En el primero, tras esta introducción, trato del significado del movimiento ciclista y sus pretensiones. Le sigue un repaso cronológico a los cambios en las representaciones sociales (imaginario) del papel de bici en la ciudad, incluyendo su contexto, las acciones del movimiento en defensa de la bici (MdB) y la respuesta institucional. A continuación repaso otros ámbitos sociales relacionados con la bici y/o el ciclismo con los que sugiero un acercamiento de mutuo

interés. En el siguiente apartado comento sobre la organización y funcionamiento de ConBici, como ente nuclear del movimiento ciclista en España. Termino con una invitación para encontrar alianzas entre la animación sociocultural y el movimiento ciclista principalmente para implicar la participación de la ciudadanía en la transformación urbana hacia la ciudad amable.

2. El movimiento social ciclista y sus pretensiones.

El pedalear permite entender la ciudad en una escala cercana, vivencial y convivencial. Desde sus orígenes, en el siglo XIX, la bici (el ciclismo) ha tenido usos diferentes y significados cambiantes: práctica deportiva o de ocio, modo de transporte, juguete, símbolo de libertad y emancipación, de reivindicación ecologista... Luego, para unos representaba un vehículo del pasado y propio de gente sin recursos (que no ha progresado) mientras que para otros, era símbolo de posmodernidad y de sostenibilidad, herramienta de transformación social hacia ciudades habitables.

La expansión del automóvil, en Europa tras la II gran guerra, introdujo discontinuidades culturales en las formas de utilización del espacio público, que se fue imponiendo intencionadamente sobre la ciudadanía, mediante: a) normativas/sanciones (códigos de circulación excluyentes). b) formas comunicativas/interpretativas (cambios en la carga de “responsabilidad” del siniestro vial del automovilista a la víctima “que no cumple las normas de circulación procochistas”). c) juegos infantiles (jugar a los coches), d) rituales (sacarse el carnet de conducir como tránsito a la madurez), e) educación vial (basada en el temor y la culpabilización de los “vulnerables”). f) eliminación de alternativas al coche (reducir transporte público, presentar el ciclismo como peligroso). Y sobre todo, g) a través de una planificación urbana que aleja físicamente las funciones urbanas cotidianas (residencia, estudio, trabajo, ocio, comercio...) lo que supone distancias a recorrer más allá de lo razonable para hacerlas a pie o en bici y por tanto dependientes del automóvil.

El resultado ha sido un intenso tráfico a motor que da forma y deforma, material y simbólicamente, el espacio urbano y social, que ha convertido nuestras calles y ciudades en tóxicas -contaminadas-, inhumanas -dificultan la convivencia- e inseguras (riesgo de siniestros viales).

La respuesta pública, cuando la ha habido, ha consistido en algunas acciones, declaraciones, estrategias e incluso ordenanzas bienintencionadas que si bien avanzan en algunas medidas de infraestructuras (más carriles bici, y aparcabicis), regulaciones (algo favorables y que reducen la velocidad motorizada: vías a 30 km/h), campañas de sensibilización y acciones formativas, etc.. Medidas, que no consiguen alcanzar una calidad de vida urbana con unos niveles de calidad del aire y sonora aceptables -según estándares de la OMS-, ni recuperar las calles para la sociabilidad, donde niños, mayores o la gente de a pie, pueda usarlas y disfrutarlas cómodamente de forma autónoma... Ello se debe, en parte, a que lo artificial (la insostenible dependencia del auto) se ha naturalizado y convertido en deseable o, al menos, inevitable, y también a que estamos anclados en unos conceptos “zombis” y prácticas insuficientes que no sirven para comprender la realidad y actuar para alcanzar objetivos que comparte la inmensa mayoría de la población: una ciudad habitable, sostenible, amable, saludable, a escala humana...

En el fondo, el debate no es tanto entre el uso de la bicicleta o del coche (ese conflicto es un síntoma no el origen del problema), sino sobre el uso del espacio público, que tiene sus raíces en la ordenación territorial y el urbanismo, ambas orientadas al automóvil, y no se debe tanto a la voluntad de los automovilistas o intereses de la ciudadanía, sino del potente sector del automóvil y las energías fósiles. Por eso, las medidas a aplicar han de afectar necesariamente a la planificación territorial y el diseño urbano: ciudad (con servicios) de proximidad -compacta, diversa...-, accesibilidad universal, transporte público de calidad, espacios convivenciales, moderación del tráfico (ciudades libres de coches: menos coches y a menos velocidad, limitado “al tráfico de necesidad” y a la capacidad socioambiental de la vía)...

La situación actual (2024) en España, presenta diferencias según ciudades: algunas han ampliado la inversión en infraestructuras ciclista, y pocas han sacado los coches de las ciudades (ninguna ha aprobado tasas/peajes por entrar en coche a la ciudad o circular por ella), Barcelona y Vitoria están desarrollando las supermanzanas (que saca el tráfico de paso de su interior), y Pontevedra tiene la preferencia peatonal en su casco y defiende que sólo es admisible el tráfico de necesidad para mantener las funciones urbanas, siendo la única ciudad de España con esta política implantada. Tras las últimas

elecciones (20230528), en muchas ciudades, hay una involución en las políticas probici de la etapa anterior (cosa que ya había pasado en Sevilla años atrás).

¿Pero qué es y qué pretende el movimiento (social) ciclista?

Los movimientos sociales están constituido por grupos organizados que le dan continuidad pero sobre todo por redes difusas e informales de actores sociales que simpatizan con sus objetivos e identidad colectiva y, en algún momento, apoyan su acción colectiva y sus reivindicaciones. Están en movimiento: son fruto de los cambios sociales y a la vez impulsores de los mismos y su misma acción colectiva redefine su identidad, además no está exentos de relaciones conflictivas. Presentan una baja institucionalización y procesos instituyentes recurrentes. Su actuar se caracteriza por ciclos de movilización con breves periodos de intensa actividad pública y largos periodos de latencia. Su enfoque está más centrado en la lucha por símbolos, significados y valores que en logros materiales, y sus acciones no responden a una “elección racional” en función de los propios recursos y las posibilidades de éxito, aunque sí buscan aprovechar las “oportunidades políticas” ([Yagüe, A, 2015:13 y 25](#))

Cada año surgen un buen número de plataformas, asociaciones y movimientos que intervienen en la vida pública para opinar, reclamar o promover cambios. Sin embargo, pocos permanecen más allá de unos meses, cuando se ha agotado el motivo de su existencia o las fuerzas de los propios activistas. Pero a veces hay motivos con suficiente importancia como para que diferentes personas se sucedan durante años pasándose el testigo de una idea colectiva. Se trata de conseguir cambios que no se alcanzan sólo con una charla, un cursillo o unos carteles bien colocados, ni tampoco en un acto municipal (un discurso, una medida...) y, a veces, ni siquiera en una legislatura. ([Sanz,A,2014:9](#))

No es infrecuente que reivindicaciones del movimiento ciclista, incluso puntuales y “comedidas o pragmáticas” tarden entre 10 y 30 años en lograrse: Por ej.: la red de carriles bici en Barcelona (1979-1990), el reconocimiento de la bici en el sistema de transporte en Barcelona (1981-1997), quitar el tráfico oportunista del Centro de Valencia (1980s-2021), el carril bici por la Concha de San Sebastián (1991-2002), el “[anell](#) ciclista” en València (1993-2017 -24 años-), la [EEB](#), Estrategia estatal de la

bici (2004-2021). Incluso hay reivindicaciones en las que se ha retrocedido: la bici como equipaje en RENFE que era un derecho hasta los años 1970s, ahora es concesión de la empresa y con hartas limitaciones, o pasar de la recomendación a la obligatoriedad de llevar casco para todos en carretera y para los niños en la ciudad. El casco salva vidas pero su imposición mata más que salva.

Para que las reivindicaciones del movimiento ciclista lleguen a buen puerto y se plasmen en el paisaje urbano hace falta que se dé la confluencia de varios factores:

- Unas circunstancias políticas, culturales, económicas, ambientales y sociales favorables.
- Un movimiento social ciclista fuerte, capaz de aprovechar las oportunidades políticas.
- Unos políticos sensibles y valientes para superar las reticencias/resistencias.
- Unos técnicos de la administración bien formados y abiertos.
- Una ciudadanía que comparta sus valores y el apoyo de otros movimientos afines
- Alcanzar un alto grado de credibilidad social y pública. Antes se habrá pasado por diversas fases: a) “mera imagen”, b) indiferencia e incomprensión, c) buenas palabras y un par de actuaciones de escasa intención transformadora, d) reconocimiento y aceptación.
- Una representación social (valor simbólico) positivo de la bici frente a la tóxica ciudad del automóvil. Esta imagen social está en pugna con los intereses del sector del automóvil y la energía fósil.
- Que se consoliden los cambios de hábitos, costumbres, representaciones y valores de ciudad amable, por parte de la ciudadanía, el sector económico y la administración pública.

Lo que ha unido al movimiento pro-ciclista ha sido el uso de la bici como modo de transporte a través de acciones colectivas reivindicativas por grupos conectados, formados por personas con una pluralidad de convicciones e intereses respecto al ciclismo. En efecto, el movimiento ciclista es diverso y plural, incluye diversos estilos y prácticas ciclistas que dan lugar a diversas identidades y no está exento de conflictos internos y contradicciones. Y conforme crece, se hace más heterogéneo en sus necesidades y demandas. Así, en relación al entorno urbano -la carretera es otro tema- el movimiento ciclista se debate entre:

- Carriles bici vs calmado de tráfico, es decir, integración vs segregación de la bici en el tráfico a motor.

- Medidas de fomento de la bici vs medidas para reducir el tráfico a motor al mínimo imprescindible (ciudades libres de coches)
- Sanción/educación para adaptarse “con seguridad” al tráfico actual vs cambio del modelo de ciudad que la haga estructuralmente más segura.
- Propuesta vs protesta. Aceptar la situación y las normas sugiriendo mejoras vs forzar su cambio mediante la insurrección y la protesta.
- Ciudad ciclista (mirar principalmente por el ciclista) vs ciudad amable (pensar en la diversidad de personas y la proximidad). Es decir, centrarse en la bici vehicular consiguiendo avances de las instituciones responsables o establecer alianzas con otros grupos (peatones, ecologistas, pmr, ciclistas deportivos, transporte público...) para lograr otra ciudad.
- Cambios y mejoras progresivas, poco a poco, vs transformaciones disruptivas, rápidas y de calado.

En mi opinión, en general, parte del movimiento ciclista piensa que conseguir más uso de la bici (en la ratio modal) mejora la seguridad en el tráfico y es bueno para la ciudad. Ni siquiera aspira a alcanzar el potencial de los desplazamientos en bici (aquellos recorridos actuales entre 1,5 y 5 km) porque sería una respuesta eficiente y saludable a las necesidades ciudadanas de desplazamiento con la estructura territorial actual. Está más centrado en medir los avances en los medios (infraestructuras, regulación, campañas, educación...) que en los logros de calidad de vida (calidad del aire y acústica según OMS, cero siniestralidad vial, pero también autonomía infantil ciclista, espacio de convivencialidad, accesibilidad universal...).

Sin embargo, hay un cierto debate en el movimiento ciclista sobre cuál es la mejor estrategia a seguir, si centrarse en la promoción de la bici (ciudad ciclista) porque es bueno para la mayoría, o buscar la ciudad amable (para todas) porque también es bueno para la bici. El primero se centra en infraestructuras ciclistas y calmado de tráfico y el segundo en defender la ciudad saludable/amable/sostenible para toda la ciudadanía. El primero solo interesa a los ciclistas, el segundo, sería un deseo compartido con otros movimientos sociales con el que se podría llegar a alianzas y aunar fuerzas.

Considerando estas reflexiones sobre el papel de los movimientos sociales y el imaginario de la bici hemos hecho un intento de acercamiento de su evolución en el siguiente apartado.

3. Cambios del imaginario de la bici y su contexto.

Nota. Los periodos utilizados no delimitan etapas o fases. Y los imaginarios sugeridos se superponen para un mismo periodo, dominando uno u otro según lugares y agentes. Las respuestas (locales) se refieren sobre todo a las de la administración, principalmente local de grandes ciudades y sugiere tendencias dentro de realidades locales muy diferentes, una más avanzadas que otras pero que con cierta facilidad ha cambiado de ritmo y aún de sentido. Por todo ello, más que mostrar una evidencia, lo que hacemos es proponer una hipótesis de cambios “tipo” acaecidos, que sin embargo presentan una gran variabilidad.

>1880s a 1920s. Inicios del ciclismo.

Contexto. Se expande e intensifica la industrialización y urbanización de la mano del ferrocarril, si bien la población rural sigue siendo mayoritaria. Situación: Llega a España “la bici segura” (con ruedas iguales, pedal, cadena, frenos y neumático, impulsada por el esfuerzo humano). Se usa como divertimento, deporte de clases acomodadas y modo de transporte.

pre-MdB. Surgen clubes ciclistas deportivos de clase acomodada, tendiendo a su popularización. El movimiento feminista la acoge con agrado.

Imaginario. La bici es toda una innovación de la modernidad. Medio de ocio y deporte burgués. Incipiente uso obrero como modo de transporte. Expresión de liberación feminista.

Respuesta. Se aprueban los primeros reglamentos estatales de circulación de vehículos a motor ([1918](#) y [1926](#)), con escasa o nula referencia a la bici que en principio no lo necesita.

Años 1930s-1950s. La bici transporte obrero en época de penuria.

Contexto: República (1931-1939), guerra civil (1936-39) y larga y dura posguerra. Situación: Se extiende el uso de la bicicleta como transporte de la clase obrera, al abaratare su coste con la implantación de fábricas en España (1930s). Ya se ven más coches en las ciudades y caminos.

Pre-MdB. Uso deportivo: Clubs ciclistas deportivos, revistas especializadas y competiciones. Uso vehicular: ¿fueron los sindicatos obreros “pro-ciclistas”?

Imaginario. La bici es el vehículo utilitario de la clase trabajadora. Y una práctica deportiva de élite (Vuelta a España y el Tour de Francia).

Respuesta. Código de Circulación (1934) procochista donde el peatón, el “velocípedo” y la propia ciudad han de adaptarse al tráfico motorizado. Se pavimentan más vías y caminos vecinales.

Años 1960-1970s. Incipiente movimiento ecologista.

Contexto. Fuerte migración campo-ciudad (la población urbana alcanza el 60% -[IGN](#)-). Preocupación de la ONU por el medio ambiente (Cumbre de la Tierra en Estocolmo, 1972). Crisis del petróleo de 1972 y 1978. Muere el dictador (1975) y se aprueba una Constitución (1978). Situación: La expansión urbanística y el desarrollismo económico dió protagonismo al automóvil (boom del seat 600), la bici es expulsada del tránsito viario, permaneciendo el ciclismo deportivo y recreativo. Las ciudades se transforman para acoger más coches sin perder fluidez. Crece la siniestralidad vial.

pre-MdB. Inicio de grupos con preocupación ambiental y urbana que incluyen a la bici, si bien dominan los clubs ciclistas deportivos federados.

Imaginario: la bici utilitaria es menospreciada (vehículo de pobres e inconformistas, de quien no ha progresado suficiente para tener un auto). Junto al sol antinuclear, la bici es símbolo del emergente movimiento ecologista. El auto representa prestigio personal y progreso social.

Respuesta. Crece la inversión en infraestructuras viales y en medidas para adaptar la ciudad al coche. El planeamiento territorial se hace en función del coche: se crean polígonos industriales fuera de las ciudades y mal comunicados en transporte público.

Años 1980s. Aparece el movimiento pro-bici, en España.

Contexto: Primeros ayuntamientos democráticos (abril 1979). Giro a la izquierda en las elecciones generales (1982) tras el fallido golpe de Estado. España entra en la CEE (1986), tras una importante reconversión industrial y agraria. Tendencia a la dispersión urbana y por tanto a desplazamientos más largos y dependientes del auto por la mala calidad del transporte público. Se crea una plataforma en defensa del ferrocarril y, en Europa, la ECF. El movimiento vecinal y sindical está consolidado.

Situación: El uso de la bici cae a mínimos históricos en el reparto modal.

MdB. Surgen grupos pro-bici en las principales ciudades, de la mano de grupos ecologistas y libertarios locales (amigos de la bici, collas cicloturistas...). Tienen una activa presencia en la calle (bicisalidas, días/fiestas de la bici y manifestaciones), en actividades cicloturísticas: lúdicas y reivindicativas, en los media, etc. Y empiezan a contactar entre sí para coordinar acciones. A finales de década se da una pérdida de activismo, y algunos grupos desaparecen o se reconvierten.

Imaginario: La bici es símbolo en las manifestaciones del movimiento ecologista, vegetariano, antimilitaristas y antinuclear y por una ciudad habitable. Para los prociclistas se trata de un medio de transporte cotidiano para la población y la administración sigue dominando la visión deportista, de ocio. Por su parte el coche aporta intimidad, seguridad, comodidad, nivel de vida, practicidad (en distancias medias y largas), ignorando su impacto ambiental y en la salud.

Respuesta: Ayuntamientos, empresas o medios de comunicación organizan días/fiestas de la bici, de carácter puntual y poco reivindicativo. Algunas ciudades inician pequeños tramos de carriles bicis, en general mal diseñados y sin continuidad. El auto sigue siendo su principal motivo de atención y al que se le dedican gran parte de los recursos públicos.

Años 1990s. Surge ConBici.

Contexto. Tras los faustos de las Olimpiadas de Barcelona y la Exposición Universal de Sevilla (1992), España entra en una crisis económica. Aumenta la expansión urbanística de baja densidad (urban sprawl) que rompe con la ciudad compacta mediterránea, aleja las funciones urbanas entre sí y aumenta la dependencia del auto. Nueva ley de tráfico (1990 tras el CC de 1934) con escasa referencia

a la bici. Situación: Se populariza la bici de montaña y urbana (de manillar plano que permite cambiar marchas sin soltar la mano) con un nuevo look de su usuario.

MdB. Entra en un nuevo ciclo, surgen más grupos, de jóvenes, más centrados en la bici como transporte (y cicloturismo) que en cambiar el sistema socioeconómico. Se institucionaliza una coordinadora ibérica, ConBici, como organización nuclear, que aporta visibilidad, estabilidad y continuidad del movimiento pro-ciclista en España.

Imaginario. La bici como símbolo de cierta modernidad, y alternativa saludable al tráfico motorizado urbano que está devorando la ciudad, se va superponiendo a la de vehículo de pobres o deporte popular pero para la mayoría de automovilistas y administraciones públicas la bici se sigue viendo como un problema porque entorpece el tráfico a motor, que es quien tiene el derecho al viario público.

Respuesta: Pese a aumentar el discurso probici de las administraciones (que organizan o acuden a reuniones y congresos de la bici y alguna publicación), en la práctica es escasa la creación de infraestructura y equipamientos (carriles y aparcamientos bici) y están más orientadas a ciclistas ociosos. El planeamiento urbanístico sigue ignorándola. RENFE permite bicis en cercanías con limitaciones.

El cambio de siglo XX. Crece el movimiento pro-ciclista y su reconocimiento social.

Contexto: La población urbana alcanza el 80% concentrada en torno a Madrid y el litoral. Los impactos del tráfico siguen aumentando y preocupa a la CE (2001) libro blanco (“*la hora de la verdad*” del transporte en 2001) y CE (2007) “*la nueva cultura de la movilidad urbana*”.

Crisis económica 2008-2015. Situación: aumenta el uso cotidiano de la bici.

MdB: ConBici sigue con sus congresos ibéricos y los biciencuentros. Organiza la campaña “Mejor ConBici” (200611) con apoyo público. Se constituye la red de municipios por la bicicleta ([RCxB](#), 2008). Las masas críticas se van extendiendo. Los grupos ciclistas locales piden a sus ayuntamientos más infraestructuras ciclistas.

Imaginario: Algunas administraciones locales empiezan a reconocer la bici como medio de transporte cotidiano, rompiendo anteriores estereotipos. Pero el coche sigue siendo sacralizado como el rey incuestionable.

Respuesta: La bici entra en la agenda política de algunas ciudades para integrarla en la gestión del tráfico: recogen datos del uso, elaboran planes directores y estrategias de la bici y pmus, la incluyen en sus ordenanzas de tráfico, aumentan las infraestructuras ciclistas o implantan bicis públicas. Sevilla (2006-2010) es un buen ejemplo. Algunas autonomías aprueban leyes de movilidad (Catalunya, 2003). La DGT (2009) propone sin éxito las calles a 30 km/h. La infraestructura ciclista (sigue siendo más simbólica que práctica). Se aprueba la Estrategia de movilidad (20090430). Entra en vigor el carnet por puntos (2006), conducir ya no es un derecho ilimitado.

Década de 2010s. Tímido reconocimiento institucional de la bici como transporte.

Contexto: Pacto del clima de París (2015). Iniciativa Comunitaria 30 kmh (201211-201312). El tráfico motorizado y sus impactos en la salud siguen creciendo y los avances en seguridad vial se estancan (desde 2013). Situación: La ratio modal de uso medio de la bici en España es del 2% (lejos del 8% de la UE), y en las ciudades de más uso, alcanza el 5% (lejos de más del 30% de ciudades de Holanda). El 50% de los viajes en coche son de menos de 5 km. Aparecen y se extiende con fuerza otros tipos de bicis (pedelecs, bici de carga...) y otros usos (ciclogística, cicloturismo, bici pública). La ONU declara (2018) un día mundial de la bici.

MdB: A la petición de carriles bici y apaciguamiento de tráfico para promover el uso ciclista, algunos grupos añaden la ciudad amable, que supone transformar la estructura urbana, devorada por el coche. Fuerte campaña de ConBici contra la obligación del casco obligatorio que propone la DGT. Se crea la mesa española de la bici (2014), la red estatal "andando" (201102), el grupo interparlamentario de la bici (2015). I^{er} encuentro de mujeres ciclistas (2017).

Imaginario. En el contexto de la "nueva cultura de la movilidad" (ue,2007) gana peso la imagen de la bici como modo de transporte a potenciar por su accesibilidad, bajo costo, seguridad y beneficios para

la salud (actividad física) y el desarrollo sostenible. Sin embargo, la ideología dominante del coche (y la velocidad) sigue sin ser cuestionada.

Respuesta. El término movilidad sostenible se asume como “coletilla”. Algunos ayuntamientos incrementan su inversión en infraestructuras ciclistas y/o elaboran estrategias de promoción ciclista pero aún pocos consideran la bici en el sistema de transporte, al ser impopular por ir en detrimento del espacio concedido al coche. Siguen aprobándose leyes de movilidad (València, 2011) y diversas estrategias, PMUS y ordenanzas de movilidad. Las bicis públicas alcanzan las 133 poblaciones pero en 2015 bajan a 65. La DGT intenta imponer el casco ciclista.

Década de 2020-2023: La bici es ensalzada y cuestionada en las políticas.

Contexto. Pandemia del [Covid-19](#) (2020-2023). El Estado subvenciona en las gasolineras el combustible fósil y retira la medida aprobada de un peaje al tráfico urbano. También subvenciona el transporte público (incluido el local). La ONU y la UE hacen declaraciones en pro de la bici. Situación: Hay más bicis pero también más coches.

MdB. Ganó cuotas de presencia pública pero su poder sigue siendo minoritario. Ha aumentado el nº de informes ante una caterva de estrategias, normas, propuestas... de seguridad vial, clima, energía, movilidad... Cambios en ConBici definen la organización como feminista y ecologista.

Imaginario: imagen positiva como modo de desplazamiento activo mientras conviva con la ciudad del automóvil, cuyo derecho no se puede coartar por la “dictadura” de la bici. Con el Covid-19, la bici gana visibilidad pero sigue sin ser considerada como una opción de transporte cotidiano.

Respuesta. Crece la implantación de infraestructuras ciclistas. Se aprueban diversas Estrategias estatales y autonómicas de la bici: [EEB](#) (2021), [Aragón](#) (2022), [Gipuzkoa 2014-2022](#), [Álava 2021-2026](#), [Catalunya 2025 \(+\)](#), así como la ley del clima -incluye ZBE-, la Estrategia de Seguridad vial -2021-2030-. La reforma del RGC (202011) establece la velocidad máxima 30 km en vías urbanas de un carril por sentido. Los servicios públicos de bicis se cierran durante la pandemia, al contrario que en otros países. En las últimas elecciones locales (202305) aumentaron las posiciones políticas pro-

automóvil y la retirada de algunas infraestructuras ciclistas, lo que parece marcar un cambio de tendencia.

Cerramos este repaso histórico con lo que parece una involución en las políticas ciclistas municipales, que estaban centradas en las infraestructuras y que no habían logrado reducciones sustanciales del tráfico a motor (a excepción de Pontevedra).

Hoy (2024), la imagen pública de la bici presenta una superposición de representaciones en pugna dialéctica entre enfoques opuestos y cambiantes. De forma que nuevas concepciones coexisten con viejos estereotipos que no terminan de desaparecer, e incluso vuelven a ganar fuerza. Así tenemos que la bici es vista como:

- vehículo simpático, saludable, agradable y útil, y a la par peligroso, inapropiado, obstáculo del tráfico motorizado (que es quien ostenta el símbolo de progreso y modernidad deseada).
- vehículo de gente de bajos recursos (que no ha prosperado lo suficiente para tener coche) que convive con modelos de más calidad para la práctica deportiva.
- propia de países del tercer mundo que *aún* van en bici pero también de los más avanzados que *ya* empiezan a ir en bici: Holanda, Suecia, Alemania, Japón.
- vehículo del pasado (de penuria) frente a alternativa del futuro (posmoderno)
- solución a los problemas del tráfico o por contra generador de dichos problemas (obstáculo al tráfico fluido).
- cargada de valores ciudadanos: autonomía personal, sostenible, arraigo local, apertura a la comunidad y respeto al medio frente al coche que aporta intimidad, seguridad, comodidad, calidad de vida, practicidad (en distancias medias y largas)...
- fin que necesita ser apoyado porque es buena para todos o herramienta de transformación social (recuperar la convivencialidad del espacio público) para recuperar el derecho a la ciudad amable.

Conseguir una ciudad amable es más complejo que promocionar la bici, y requiere establecer alianzas transversales con otros agentes y movimientos sociales, con algunos de los cuales tiene o ha tenido puntos de confluencia. Vemos algunos en el punto siguiente.

4. Transversalidad/interseccionalidad de la bici.

Quizá es buen momento para hacer balance y revisar los fines y las estrategias y medios que se han seguido y plantear nuevas vías, como un enfoque transversal e interseccional.

El campo de acción del movimiento ciclista interacciona parcialmente con otros “campos” (Bourdieu), ámbitos, perspectivas o movimientos sociales, como pueden ser: el feminista, ecologista, vecinal, deportivo, escolar, de la salud, la infancia, la economía social, personas diversas, cooperación al desarrollo o/y de inclusión social, en defensa de la ciudad.... Aprovechar estas confluencias podrían servir de base para alianzas más amplias de interés mutuo.

Veamos algunas de estas relaciones y puntos de encuentro.

Bici y movimiento feminista y diversa.

Desde sus orígenes (siglo XIX) la bici fue tomada por el movimiento feminista como símbolo de emancipación y libertad ([fte](#)): el ciclismo permitía a las mujeres moverse con mayor libertad y autonomía, rompiendo barreras de los estereotipos de género tradicionales. Y por su parte, el movimiento feminista ha reivindicado entornos urbanos mas inclusivos, seguros y amigables, que integren los cuidados... lo que favorecería el uso de la bici.

En el movimiento pro-bici en España y ConBici como organización, desde el principio (1980s), el papel protagonista fue casi en su totalidad ocupado por varones. De forma anecdótica, desde principios de XXI se celebran bicifestaciones por el día de la mujer (8 marzo) o contra la violencia de género, y algunos ayuntamientos y asociaciones (ej. [bicis diversas](#)) organizan cursos para aprender a montar en bicicleta para mujeres, ya que éstas sólo suponen un 20-30% de los que van en bici. ([conbici,2020](#)).

Quizás, en respuesta a que “*los ciclistos protagonicen todos los eventos, estructuras, actividades, discursos, etc*” ([ciclobolleras](#) 200707) aparecen grupos que comparten activismo feminista y el placer de viajar en bici (p.ej. [mujeres viajeras](#) n.201408, [cicliques](#) n.201704, [bielasycadelas](#) n.2019 [bielaytierra](#) n.201810...). Y desde el año 2017 se vienen celebrando encuentros (nacionales) de

mujeres ciclistas (I Zaragoza 2017, II San Sebastián, [III](#) València, 201805, [IV](#) Barcelona, 20190405-07 [±](#), [±](#), V Bizkaia, 20210604-06).

Desde 2019, ConBici le dedica un tag [mujer y feminismo](#) en su web y propuso una guía “[asociaciones y equidad](#)” (202009), además en 2021 cambia sus estatutos para declararse [feminista](#), y en 2023 realizó un estudio “[Movilidad ciclista y género. Un análisis feminista interseccional](#)” con apoyo Ministerio de Igualdad ([+](#)”). Además, en algunos grupos ha realizado jornadas (p.ej. “[Movilidad ciclista y brecha de género](#)” (Valladolid, 20190315). Tb desde el movimiento feminista se han celebrado bicicletadas ecofeministas como la de [Cantabria, 20210308](#). En el ámbito deportivo, también la RFEC tiene su programa [Mujeres en Bici](#) (desde 2018 y llegaron a identificarse 244 grupos en España). Y se dan otros encuentros locales como “Women Cycling Days” en la sierra de Albarracín (2022 y 20231014-15).

Bici y personas con capacidades diversas.

El tráfico a motor expulsa muchos usuarios y usos del espacio urbano. La bici contribuye a calmar el tráfico urbano, lo que beneficia a estas personas (niños, mayores, personas con movilidad reducida, turistas, familias con carritos, paseantes...). También las asociaciones de personas con discapacidad que buscan reforzar la autonomía personal precisa de entornos con accesibilidad universal, inclusivos y libres de tráfico.

La bici ofrece beneficios físicos, psíquicos y emocionales, y se han creado modelos para diferentes usos y usuarios: bicis recostadas, handbikes (impulsadas con las manos), triciclos adaptados (para personas con bajo equilibrio), tandems (que permiten compartir a personas ciegas), semibicis o carritos (para transporte de niños pequeños).

El programa “[bicis sin edad](#)” (dentro del movimiento internacional [Cycling Without Age](#)) proporciona triciclos adaptados, conducidos por voluntarios, con asientos delanteros para que personas mayores o con movilidad reducida puedan disfrutar de bicipaseos urbanos o al aire libre y mantener interacción social. En España se da en varias ciudades (Madrid, Barcelona, Torrent, Sevilla, Alicante, San Cristobal -Tenerife-...).

En la práctica deportiva existe el ciclismo adaptado [paraolímpico](#).

Entre las asociaciones de personas con discapacidad hay algunas iniciativas ciclistas: por ejemplo, [Aspaym](#) (asociación de discapacitados físicos) cuenta con el [club 3 rodes](#). (n.<2010s?), la ONCE contaba con tamdens para poder pasear con personas ciegas, o la fundación [Caser](#) (2017) proponía excursiones con carros bici, y aunque escasas, hay alguna experiencia de cicloturismo adaptado ([Área adaptada](#), 2016).

Bici y solidaridad/cooperación: Combinar bicis y desarrollo.

La bici por sus características (barata, fácil manejo y reparación, cómoda, segura, poco pesada, impulsada por energía humana...) es propicia para grupos desfavorecidos y/o lugares de difícil acceso en auto por su orografía o tras desastres naturales.

En iniciativas de cooperación al desarrollo se ha aportado bicis a grupos necesitados para favorecer el acceso a centros educativos, sanitarios, y laborales, para impulsar negocios o empleo local, incluidos el cicloturismo, o crear herramientas (bici-azadas, [bici-bombas de agua](#), [bicimáquinas](#)). Además de ofrecer bicis, se han hecho cursillos para enseñarles su manejo y un mantenimiento básico. En esta cooperación en ocasiones ha participado algún grupo ciclista ([Cantabria en Bici](#) lo tiene en sus estatutos), y también ayuntamientos ([Elx,2021](#)), o universidades ([Pozos y Bicicletas](#)).

Esta cooperación también se da con el cuarto mundo: suele consistir en recuperar bicis y ofrecerlas a colectivos necesitados, generalmente inmigrantes o de escasos recursos, que viven en la España: Por ej. [Bicisparalavida](#) (2023), "[Bicis para todas](#)" (Soterranya>2015 +), [Espai Tàndem](#) para la inserción socio-laboral de personas sin hogar (València) o el proyecto [Recicletas](#) por parte de un Centro de Educación Especial (Ciudad Real,2017)

Movimientos ciclistas, educativos y de promoción de la infancia.

Una ciudad apta para la infancia es apta para todos, solía decir Tonucci. No cabe duda que un buen indicador de ciudad amable sería un niño yendo sólo en su bicicleta por su barrio.

Varios grupos ciclistas tienen biciescuelas y/o colaboran en programas educativos en las escuelas, Algunas han dado el paso para profesionalizarse, parte de ellas están agrupadas en “[Factoria de ciclistas](#)” (13 empresas y asociaciones en 2023) que sigue el método [1Bici+](#),

Desde el ámbito escolar, docentes y AMPAS impulsan iniciativas como el [Bicibus](#) escolar, programa [Stars](#), [camino escolar](#) (DGT), etc.

Pero sobre todo queremos resaltar, por su intento de provocar cambios en el entorno, iniciativas como [revuelta escolar](#), la [ciudad de los niños](#), [calles abiertas para la infancia](#), [kidicalmass](#), [entornos escolares](#), o el seminario [Movilidad e infancia](#). Además, la UNICEF tiene un programa de “[Ciudades amigas de al infancia](#)” y hay iniciativas locales de Consejos de la infancia, que hasta el momento apenas han planteado el tema de la movilidad autónoma infantil.

Hay un gran potencial en las alianzas de los movimientos educativos (incluidas las AMPAS), de infancia y ciclistas, en beneficio mutuo: La infancia y los centros escolares son un buen motivo por donde empezar a cambiar la ciudad.

Bici y Economía solidaria y de proximidad.

El interés económico del sector empresarial ciclista puede ayudar a incluir la bici en las políticas municipales. Además se ha demostrado que el ciclista cotidiano favorece al comercio de barrio. No cabe duda que el ciclismo vehicular supone un importante ahorro para el usuario, tanto en tiempo como en dinero.

La actividad económica ciclista comprende una variedad de actividades: a) fábrica, tienda, taller, alquiler -algunas asociadas a [AMBE](#)- y que suelen ser espacios de sociabilidad para grupos ciclistas y promoción de la bici. b) servicios de ciclogística/bicimensajería (en España 51 asociadas a la [ECLF](#), European Cycle Logistic Federation, n.2014), c) cicloturismo, animación/formación, consultoría..., d) [Bicitaxi \(+\)](#) se han dado en Barcelona (2003-2022), Zaragoza, San Sebastián ([Txita](#)), Málaga ([Tricosol](#)), Vitoria ([Guiartu](#)), Ibiza. Valencia ([Tuk-Tuk](#)).

Muchas de estas iniciativas empresariales, se debe a pequeñas empresas, que contribuyen al desarrollo económico local, y cuentan con unos “valores” por lo que predominan las de economía social, en

ocasiones salidas del propio movimiento ciclista, por ej.: [Biciclot](#) (Barcelona), [La Cicería](#) (Zaragoza), Santa Tecla (Sevilla.2012-2020?). [Ciclolab](#) (Pamplona), Alikindoi ([Málaga](#)). También [Orbea](#) tiene forma de cooperativa.

Mención aparte cabe dar a las **Bicis públicas** -en 2015 había 65- (muchas fueron “ofrecidas” a los ayuntamientos en los contratos de la publicidad urbana, caso de las multinacionales [JCDecaux](#) muchas ciudades, o [Clear Chanel](#) -Zaragoza-. Otras son empresas municipales: [Bicing](#) de Barcelona, o pequeñas empresas locales: [MiBisiValència](#),). (Ver [OBPE](#))

El **cicloturismo** tiene una parte informal, autoorganizada o social como los [Encuentros cicloturistas](#) bienales de Conbici desde 1985 y otros regionales o familiares. Aquí entraría la red social “[WarmShowers](#)”, de anfitriones que ofrecen alojamiento a ciclistas viajeros. Otra parte, la oferta empresarial, de gran potencial en España, y que si se hace con sensibilidad puede apoyar el desarrollo local/rural y animar a hacer los pueblos más atractivos también para sus moradores. Sería deseable que en el desarrollo de este sector primara, dentro de la viabilidad económica, los “valores” ciclistas que los de rentabilidad económica.

Ciclismo vehicular y ciclismo deportivo.

En los orígenes de ConBici hubo cierta relación con el ciclismo federado (algunos grupos locales estaban en ambas entidades) principalmente a través de sus secciones de cicloturismo. Finalmente el principal punto de encuentro ha sido para reclamar la seguridad vial en carretera, si bien, en la constitución de la mesa estatal de la bici coincidieron ambas entidades y le dieron impulso a la [EEB](#), Estrategia estatal de la bici. También ambos están representados en la comisión de seguridad vial a través de un representante de la ACP (asociación de ciclistas profesionales) único miembro del ciclismo que hay en dicha comisión. Por otro lado, desde la federación de ciclistas deportivos (caso de la Fed de València) se han realizado programas de educación vial ciclista (web [bicieducavial](#), 2004-2010?) y actualmente lleva el aula ciclista dentro de la Conselleria de educación. También recordar el programa de mujeres en bicicleta de la Federación Española de Ciclismo.

Es decir, las Federaciones de ciclismo están dando pasos hacia enfoques no sólo deportivos y es una buena oportunidad para sumar esfuerzos.

Movimientos vecinal, ecologista, peatonal, juvenil, de salud, sociocultural...

Ecologismo. El movimiento ciclista nació en muchas localidades de grupos locales ecologistas y luego se hicieron autónomos con una orientación más centrada en la bici que en cambiar el sistema socioeconómico, aunque nunca han dejado la dimensión ambiental y de salud. Dentro del ecologismo, la bici y el transporte ha ido aumentando su importancia y suele haber comisiones de transporte y movilidad dentro de estos grupos. Algunos grupos ciclistas siguen dentro de asociaciones ecologistas o comparten espacios. ConBici y Ecologistas en Acción colaboran en proyectos como #Movilidad Sostenible ni un Paso Atrás, #Espacio para respirar, y coinciden en la Alianza Ibérica por el Ferrocarril, el Fondo Social por el Clima, o Clean Cities y otros. Qué duda cabe que hay intereses comunes que interesa reforzar.

Vecinal. Con el movimiento vecinal la situación ha sido otra. Es cierto que las asociaciones de vecinos han utilizado las bicifestaciones en algunas de sus reivindicaciones, y que la preocupación por el tráfico ha sido un interés común para ambos movimientos, sin embargo, en ocasiones, ha habido conflictos por la invasión de los ciclistas de los escasos espacios peatonales o cuando asociaciones de vecinos defendían propuestas pro-coches (aparcamientos, fluidez). Con todo, el movimiento vecinal también es diverso y cabe avanzar en una defensa conjunta por la ciudad amable, donde sí hay coincidencia.

Peatonal. Algo parecido podría plantearse con los grupos de andando, sin embargo, en 2013 ConBici suscribió el manifiesto sobre "[la acera es peatonal](#)" ([ver](#)) y es que si bien, muchos ciclistas inseguros utilizaban las aceras para circular, y los grupos ciclistas aceptaban las aceras bicis, la posición fue evolucionando a pedir una ampliación de las zonas peatonales en la ciudad por dónde la bici pudiera circular a paso humano, salvo por las aceras, y respetando la prioridad peatonal. Qué duda cabe que el movimiento peatonal defiende un modelo de ciudad a escala humana muy favorable también para

el ciclista y que la apuesta común es sacar mucho tráfico de la ciudad para devolver a las calles el papel de espacios de convivencia.

El **movimiento juvenil, de tiempo libre y sociocultural** ocasionalmente ha utilizado la bici para algunas de sus actividades, también los usuarios de la bici tienden a ser jóvenes (aunque no tanto los del movimiento ciclista) y utilizan la bici también para actividades culturales y de ocio. Ahora bien, nos da la impresión que las entidades juveniles no tienen como prioridad las cuestiones sobre sus opciones y modos de desplazarse. Algo similar pasa con las asociaciones de **jubilados** y pensionistas. Está pendiente hacer acciones conjuntas para celebrar o reclamar la autonomía y seguridad en los desplazamientos activos y la recuperación de la calle como espacio de estancia y convivencia, asuntos que son de mutuo interés.

La salud. Desde el campo sanitario se defiende la movilidad activa y desde el movimiento ciclista se justifica su promoción por motivos de salud. Son motivos para acciones conjuntas. ConBici lanzó la campaña “[receta-bicicleta](#)” en 2020 y en 2022-2023 ha trabajado en el programa [Cycling with Clean Air](#). Además cuenta con un Grupo de trabajo bici y salud.

En resumen, la bici presenta intereses comunes con una diversidad de actores sociales no-ciclistas que pueden redundar en beneficio mutuo, sumar fuerzas y ayudar a los cambios urgentes en nuestras pautas de desplazamiento motorizado insostenibles y la necesidad de encontrar alternativas en la planificación territorial, el diseño urbano, los modos de transporte, etc. Las mesas de movilidad locales suelen reunir sólo a una parte de estos actores y agentes, pero no suelen ser espacios para el diseño de acciones conjuntas. Sería deseable una mesa estatal de la movilidad amable que integrara todos estos -y otros- movimientos.

5. ConBici, ¿una entidad atípica?.

En un artículo sobre el movimiento pro-ciclista en España no puede faltar una referencia a ConBici, como organización que le da continuidad y estabilidad al movimiento o a parte del mismo.

ConBici nació en los años 1980s como coordinadora de grupos locales en defensa de la bici, la mayoría pequeños. En 1990 se aprobó un manifiesto constituyente y empezó a funcionar. Su registro

formal como asociación fue en 19940518. A través de sus biciencuentros, asambleas y congresos, animó a la constitución de nuevos grupos locales (algunos tomaron el nombre de su localidad y “con bici”), y fue creciendo en número de socios: en 2023 contaba con 71 entidades. El crecimiento de socios y sobre todo una mayor atención social e institucional a la bici reclamaba mucha más dedicación de la que se podía hacer desde el voluntariado pero la falta de recursos propios siempre ha sido un limitante a la profesionalización, que se intentó en 2011, y no ha sido hasta 2022 en que se tiene un incipiente equipo básico, alimentada principalmente por proyectos financiados por administraciones o fundaciones. En sus orígenes (hasta 2002) contó con la revista [Sin Prisas](#) como órgano de comunicación, actualmente tiene una [web](#) y diversas redes sociales.

Forma organizativa (desde 2018), según sus [estatutos](#), cuenta con:

- a) una Comisión de coordinación formada por las áreas de coordinación general, tesorería, organización, equidad y comunicación, así como portavoces de los grupos de trabajo. Sus miembros pueden serlo por 3 años con una renovación. En la práctica se viene reuniendo (virtualmente) una o dos veces al mes, y los acuerdos tienden a tomarse por consenso.
- b) una oficina permanente para tareas administrativas ahora profesionalizado.
- c) la asamblea de grupos, dos al año, una más de carácter decisivo y otra de intercambio de experiencias y debates. Las decisiones por consenso y el quorum requiere un mínimo de 1/4 de las entidades socias.
- d) Grupos de trabajo: legislación, cicloturismo, movilidad, formación, o salud y medioambiente... además de otras que puedan crearse con carácter temporal.

Actuaciones. Tres actividades se han mantenido desde hace años: los [Encuentros](#) cicloturistas y de ciclistas urbanos (desde 1985, organizados cada dos años por un grupo local en su región), el congreso “[bici y ciudad](#)” (desde 1996 que se celebra alternativamente en Portugal y España) y los premios “[ConBici a la movilidad sostenible](#)” (desde 2002). También ofrece un seguro de responsabilidad civil. Algunas de sus acciones, entre muchas otras, han sido: Campaña mejor con bici (200611). “Con bici al cole” (2007, subv. MMA). Plan estratégico interno 2011-2016. Campaña anti casco obligatorio (2013). Renovación de su funcionamiento (2018). Campaña ConBici ni un paso atrás (202307).

Impulsó la EEB y siempre que ha habido una reforma de la ley de tráfico o su reglamento, ha intentado mejoras en la consideración de la bici con desigual resultado.

[ConBici](#) mantiene contactos con diversas entidades, algunas de ellas son:

- la Red de Ciudades por la bicicleta [RCxB](#) (n.2009),
- el [Grupo interparlamentario de la bici](#) (n. 2015 impulsado por ConBici),
- la [Mesa española de la bicicleta](#) (n..2014 En 201805 ConBici dejó de pertenecer)
- [Ciclojuristas](#) (n.2012).
- la [DGT](#) (en temas de seguridad y educación vial, legislación...), el GT44 de seguridad vial ciclista (dentro del Consejo Superior de Seguridad Vial),
- la [FEMP](#) (área de movilidad y propuesta de ordenanza tipo de tráfico), y
- diversos ministerios (Transporte -que coordina la [EEB](#), Estrategia estatal de la bici-, Medio ambiente, Igualdad...),
- [Ecologistas en Acción](#), [CONAMA](#), Alianza Ibérica por el Ferrocarril, el Fondo Social por el Clima, Clean Cities y diversos sindicatos.
- [Factoría de ciclistas](#).
- [30 días en bici](#)
- Ha intervenido en el Congreso de Diputados ([20210318](#)) en la ponencia para elaborar el plan estratégico de seguridad vial 2021-2030.
- Forma parte de la [ECF](#) (Federación de ciclistas europeos).

ConBici a través de su organización central y de las acciones de sus grupos locales ha influido en la imagen social de la bici que tiene la ciudadanía y sobre todo las administraciones públicas.

6. Invitación a un aporte desde la animación sociocultural.

Las escasas evaluaciones que se han dado (fuera de España, aquí ninguna conocida) sobre los efectos de la participación en el campo del transporte han mostrado que no se han dado los frutos esperados. Los métodos implementados en los años 1977 se consideraban rudimentarios y a menudo ineficaces por ello se procedió a la formación y los manuales de participación ciudadana en el transporte y, sin

embargo, 20 años después, la capacidad de influencia de la población en sus opciones de transporte seguía siendo marginal. (Steelman y Ascher,1997). No cabe duda de la necesidad de implementar políticas y procesos participativos de calidad y que la Animación sociocultural podría aportar metodologías.

La promoción ciclista tiene que ver con temas de identidad y representaciones sociales. Se requiere: “revertir el estigma ciclista, generar sentimiento de pertenencia y redes de apoyo mutuo y una relación diferente con el espacio público y el concepto de ciudad” ([Bicipart,2015:15](#)). Para que la bici alcance su potencial debe darse una transformación del espacio urbano pero lo importante no es promocionar la bici sino el recuperar el derecho de las personas a la ciudad.

La consecución de una ciudad amable (de proximidad, saludable, feminista, inclusiva, accesible, sostenible...) pensamos que es un objetivo compartido con diversos movimientos sociales y con el de la animación sociocultural y que hay motivos para trabajar juntos. ¿Cómo lo hacemos?

7. Bibliografía.

Anaya, E. y Gorostiza, S. (2022) La historiografía de la movilidad ciclista en la España del siglo XX. Journals New York - Oxford. <https://doi.org/10.3167/mih.2014.050104> (+)

Català, A, Calahorro, B, y Anaya, E y Salvo, S. (202209) [Perspectivas de futuro e impacto de la movilidad ciclista](#). Ed. GVA. ([Català et al, 2022](#))

BACC (201107). Estudio sobre las estrategias de promoción de la bici como medio de transporte en las ciudades españolas. (Pdf)

Bicipart-Red Cimas (2015). Procesos de participación ciudadana en la implementación de sistemas de movilidad urbana sostenible ([bicipart](#)). Informe final. Mº Economía.

https://ciclopert.redcimas.org/wp-content/uploads/2012/08/Informe-FINAL_BICIPART.pdf

ConBici (200701) [Bases para una estrategia estatal de la bicicleta](#).

Cox, P. (2018). Repensando las historias de la bicicleta. En Tiina Männistö Funk & Timo Myllyntaus (Eds.) Invisible Bicycle: Parallel Histories and Different Timelines. Leiden, Países Bajos: Brill <http://hdl.handle.net/10034/621530> (+)

- García Jimenez, A. (20200630) El encanto de la bicicleta ante los ojos asombrados de los españoles del siglo XIX. <https://www.bne.es/es/blog/blog-bne/el-encanto-de-la-bicicleta>
- Gorostiza, S., Sillero, A, y Cebollada, A. (202012) «I per què no?» El retorn de la bicicleta a Barcelona. (+) (1977-1997). Ed. Fundació Maragall Catalunya-Europa. https://www.catalunyaeuropa.net/admin/assets/uploads/files/631c6-wp_i-per-que-no_el-retorn-de-la-bicicleta-a-barcelona_1977_1997_vf.pdf
- Gorostiza, S. (2016). Hacia una ecología política de la bicicleta. *Antropología Experimental*, (16).(Reseña del libro de LOnghurst, J (2015) Bike Battles. <https://doi.org/10.17561/rae.v0i16.3033>
- Juárez Barber, M. (202011). Políticas de uso de la bicicleta en València. (en trayectos escolares). TFG. ETSA.
- Llopez, T. (200?). “Hacia un transporte sostenible en la ciudad de Valencia: en bici y algo más” <https://valenciaenbici.org/memoria-1990-1997/>
- Merallo, J. (2015). Historia de ConBici. Inédito.
- Merallo, J. (Coord. 201506) Crónica de los primeros pasos en la historia de ConBici. <https://www.dropbox.com/s/syfuapz48p19d8l/HISTORIA%20OFICIAL%20DE%20CONBICI.pdf?dl=0>
- Ortega, D. (2018). ConBici: un gigante con pies de barro. Diagnóstico participativo de ConBici. Inédito.
- Portet, J.(2017). Movimientos de movilidad en Valencia. XIV Congreso de Antropología. Valencia 2017
- Sanz, A et al (1999) La bicicleta en la ciudad. Manual de políticas y diseño para fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte. Ed. Ministerio de Fomento (+)
- Sanz, A. (2014) Kalapie 25 años pedaleando para cambiar la ciudad 1989-2014 Donostia / San Sebastián
- Yagüe Romo, A.: El Movimiento de Defensa de la Bicicleta en España (1980-1995). Dirección: Elena Hernández Sandoica. TFM- UCM 2014-15

Hernández-Ramírez, M y Jordi Sánchez, M. (2020). Entre infraestructuras y culturas. Discursos y prácticas en torno a la movilidad urbana en Andalucía. Rev. Hábitat y Sociedad, nº13, 202011:11-28

COMO CITAR ESTE ARTÍCULO: Portet Tiebas, Jaume J. (2024); Apuntess sobre el Movimiento Ciclista en España; En: <http://quadernsanimacio.net> nº 39; Enero de 2024; ISSN: 1698-4404