

# A pie o en bici

PERSPECTIVAS



editores

BORJA RUIZ-APILÁNEZ

ELOY SOLÍS Y

EXPERIENCIAS



EN TORNO  
A LA

# movili dad activa

prólogo de JOSÉ FARIÑA  
epílogo de JOSÉ M<sup>a</sup> UREÑA



Ediciones de la Universidad  
de Castilla-La Mancha

**A pie o en bici.  
Perspectivas y experiencias  
en torno a la movilidad activa**

Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís (Eds.)

Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha

ISSN: 2697-0759

ISBN: 978-84-9044-439-9 (electrónico)

ISBN: 978-84-9044-470-2 (impreso)

[http://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.00](http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00)

Depósito legal: CU 89-2021

Dibujos de portada: Agustín Ferrer

Maquetación: Andrea Almaraz

Idea y diseño: Borja Ruiz-Apilánez



Esta obra se encuentra bajo una licencia internacional Creative Commons CC BY 4.0. Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra no incluida en la licencia Creative Commons CC BY 4.0 solo puede ser realizada con la autorización expresa de los titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Acceso al texto completo de la licencia en:

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>

La responsabilidad del contenido de los textos y del uso de las imágenes es de los autores de los correspondientes capítulos

Esta obra está financiada por el Proyecto de I+D+i del Ministerio de Ciencia e Innovación de España PID2020-119360RB-I00

CITACIÓN: Ruiz-Apilánez, B. y Solís, E. (Eds.) (2021). *A pie o en bici. Perspectivas y experiencias en torno a la movilidad activa*. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. [http://doi.org/10.18239/atenea\\_2021.25.00](http://doi.org/10.18239/atenea_2021.25.00)



<b>Presentación</b>	Hacia un nuevo modelo de movilidad urbana.....	11
	José Fariña	
<b>Introducción</b>	Movilidad activa: una visión integral e integradora.....	15
	Borja Ruiz-Apilánez y Eloy Solís	
<b>P01</b>	Salud y movilidad activa.....	25
	Carolyn Daher y Oriol Marquet	
<b>P02</b>	Medio ambiente y movilidad activa.....	35
	Josu Mezo	
<b>P03</b>	Diseño viario y movilidad activa.....	41
	Borja Ruiz-Apilánez	
<b>P04</b>	Forma urbana y movilidad activa.....	51
	Eloy Solís	
<b>P05</b>	Planeamiento y movilidad activa.....	61
	Lorena Perona	
<b>P06</b>	Gobernanza y movilidad activa.....	71
	Silvia Casorrán	
<b>P07</b>	Participación ciudadana y movilidad activa.....	79
	Iñaki Romero	
<b>P08</b>	Urbanismo táctico y movilidad activa.....	87
	Vicente Romero de Ávila	
<b>P09</b>	Comunicación y movilidad activa.....	99
	Juan Luis Manfredi, José María Herranz y Pablo Gómez	
<b>P10</b>	Nuevas fuentes de datos y movilidad activa.....	109
	Gustavo Romanillos	
<b>P11</b>	Áreas urbanas históricas y movilidad activa.....	119
	Ignacio González-Varas	

<b>E01</b>	Ámsterdam: el camino hacia la capitalidad ciclista mundial .....	129
	Inmaculada Mohíno	
<b>E02</b>	Barcelona: un cambio de paradigma hacia una movilidad activa .....	137
	Francesc Magrinyà	
<b>E03</b>	Copenhague: contextualizando la mejor ciudad ciclista del mundo .....	151
	Jonna M. Krarup	
<b>E04</b>	Estocolmo: la Ciudad de Un Minuto .....	159
	María Pía Fontana	
<b>E05</b>	París: la Ciudad de los 15 Minutos .....	167
	Miguel Mayorga	
<b>E06</b>	Pontevedra: reforma urbana, movilidad activa y salud .....	175
	Daniel Macenlle	
<b>E07</b>	Donostia / San Sebastián: la movilidad activa como vector de transformación urbana .....	185
	Iñaki Baro	
<b>E08</b>	Sant Cugat del Vallés: la movilidad sostenible en ciudades medias .....	193
	Serafi Martí	
<b>E09</b>	Sevilla: hacia una nueva movilidad .....	201
	José Carlos Vázquez-Hisado	
<b>E10</b>	Vic: una movilidad activa para una ciudad saludable .....	209
	Fabiana Palmero, Joana Rodríguez y Marta Rofín	
<b>E11</b>	Vitoria-Gasteiz: una movilidad activa para una ciudad saludable .....	217
	Itziar Aguado-Moralejo	
<b>Epilogo</b>	El diseño de calles como argumento docente: una experiencia innovadora .....	227
	José María de Ureña	
	Los autores .....	237



# Sevilla: hacia una nueva movilidad

José Carlos Vázquez-Hisado JCVAZQUEZH@GMAIL.COM ORCID 0000-0003-1802-2067

UNIVERSIDAD DE SEVILLA



El higienismo y la zonificación condicionaron el desarrollo del trazado urbano de Sevilla, desde el último tercio del s. XIX, de forma similar a lo sucedido en otras muchas ciudades europeas; pero con un factor ideológico de gran peso: el tradicionalismo. No obstante, la movilidad mecánica sedujo a los habitantes de la ciudad y a sus dirigentes, hasta adoptarla como algo esencial y prácticamente irrenunciable. En el centro histórico, el automóvil ocupó la mayor parte de la calle y el viandante quedó relegado, viéndose obligado a utilizar estrechas aceras, impracticables en muchas ocasiones, por su propia estrechez y por ser el lugar de colocación de los báculos de las señales de tráfico y las farolas, también de las papeleras, de los buzones, etcétera. Se hizo realidad lo indicado por Ildefonso Cerdá (1867):

...en la época que recientemente hemos alcanzado, la gran locomoción predomina a manera de una gran divinidad, y absorbe todas nuestras atenciones y cuidados; la vialidad rodada se ha llevado la mayor y

mejor parte de la calle, y la pedestre ha tenido que contentarse con lo menos y peor, y con nada en algunas calles (lib. III, p. 654).

El modelo de movilidad en Sevilla y su desarrollo urbano quedaron durante décadas muy influenciados por el Plan General de 1946; se intentaba mantener la identidad de la ciudad, pero pretendiendo transformarla en una ciudad metropolitana (Fernández Salinas, 1992, p. 99). Gracias a la entrada en vigor, en 1984, del Plan de Ordenación de la Circulación y del Estacionamiento comenzó a favorecerse el proceso de peatonalización (Reina Fernández, 1995, pp. 144 y 145). Hasta hoy, este ha sido muy lento y con planteamientos dirigidos fundamentalmente a la creación de una gran área comercial peatonal en el distrito Casco Antiguo.

El primer carril para la circulación de bicicletas se realizó en el año 1980, en la calle San Fernando, conectando el Prado de San Sebastián con la plaza Puerta de Jerez. La longitud total de aquel úni-

co carril existente era de, aproximadamente, trescientos ochenta metros. Con él llegaron fuertes polémicas que mezclaban consideraciones de tipo político con otras sobre la utilidad real del carril, también con trasnochados planteamientos de clase y con resultados de recuentos de usuarios; todo ello se manifestaba en vehementes artículos en los periódicos locales que, generalmente, calificaban de manera negativa aquella iniciativa municipal. Si bien ese primer intento fracasó, la realidad sobre el uso de la bicicleta en la ciudad superaba el contratiempo: en 1986 se estimó que diariamente circulaban 31.500 bicicletas y era la ciudad española con mayor uso de este medio de transporte (“Sevilla es la ciudad española en la que más se usa la bicicleta”, 1986). Pero, precisamente, la falta de carriles específicos para bicicletas y las circunstancias del tráfico de automóviles — fundamentalmente su intensidad y su inadecuada velocidad— hacían bastante peligrosos los desplazamientos en este tipo de vehículo.

## El éxito de la bicicleta

Sevilla tiene sus calles sensiblemente horizontales o con pendientes muy suaves. Por otro lado, el número medio anual de días con lluvias que igualen o superen una precipitación total de 1 mm (1l/m<sup>2</sup>) es de 50,5 (AEMET, 2015). Los dos aspectos anteriores son favorecedores de la movilidad activa; por el contrario, el calor y la fuerte radiación solar —situación que se da especialmente entre los meses de mayo y septiembre— constituyen inconvenientes importantes para los ciclistas. Sin embargo, estos no se han desalentado por tales impedimentos.

El empeño de la mayor parte de los gobiernos municipales en la promoción de la bicicleta como medio de transporte y la demanda social, representada durante años por la Asamblea Ciclista de Sevilla —esta asociación se creó en 1987 y continúa activa—, permitieron el desarrollo de la extensa red de carriles bici existente hoy. Estos carriles son utilizados actualmente no solo por bicicletas convencionales, sino también por otros vehículos clasificables como propios de la movilidad activa —bicicletas asistidas por motor, triciclos, patinetes sin motor, etcétera— y por vehículos eléctricos de baja potencia y uso individual —aquellos a los que se tiende a denominar vehículos de movilidad personal—.

En el ya mencionado año 1986, el Área de Seguridad Ciudadana, Tráfico y Transportes del Ayuntamiento de Sevilla realizó un estudio sobre la utili-

zación de los distintos medios de transporte y sobre la interacción en las calles de las bicicletas con los otros vehículos; pese a todo, en el año 2001 las vías ciclistas apenas suponían algo más de diez kilómetros. El 12 de mayo de 2005, el Consejo de Gobierno de la Gerencia de Urbanismo aprobó el documento *Bases y estrategias para la integración de la bicicleta en la movilidad urbana de Sevilla*. En él se hacía una justificación, en relación con el medio ambiente y la eficiencia en la movilidad, de los beneficios de la promoción de este vehículo como medio habitual de transporte. También se proponía la construcción de una red de carriles para bicicletas distribuida en ocho itinerarios que completarían una longitud de setenta y siete kilómetros. En el año 2006 se iniciaron las obras correspondientes a la denominada Red Básica, finalizando las obras de la Red Complementaria en 2010, con un total aproximado de ciento veinte kilómetros de carriles bidireccionales (Marqués Sillero, 2011, p.111).

Otro documento esencial en el desarrollo de la movilidad ciclista en la ciudad ha sido el *Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta en Sevilla 2007-2010*, este resultó de un acuerdo tomado por el Excelentísimo Ayuntamiento Pleno en febrero de 2003. Posteriormente, se intentó redactar otro plan para el periodo 2010-2020, pero el pretendido plan quedó en un programa de carácter continuista, el *Programa de la Bicicleta Sevilla 2020*, aprobado el 27 de diciembre de 2017 por el Excelentísimo Ayuntamiento Pleno. La importan-

te labor realizada, con la emisión de diversos informes, aprobación de normas, planes y programas, también con la redacción de los proyectos de ejecución, ha dado lugar a la existencia, actualmente, de una red de vías ciclistas con una longitud total de ciento ochenta y seis kilómetros (Fig. 1).

FIGURA 1  
Vías ciclistas de Sevilla  
Fuente: Ayuntamiento de Sevilla

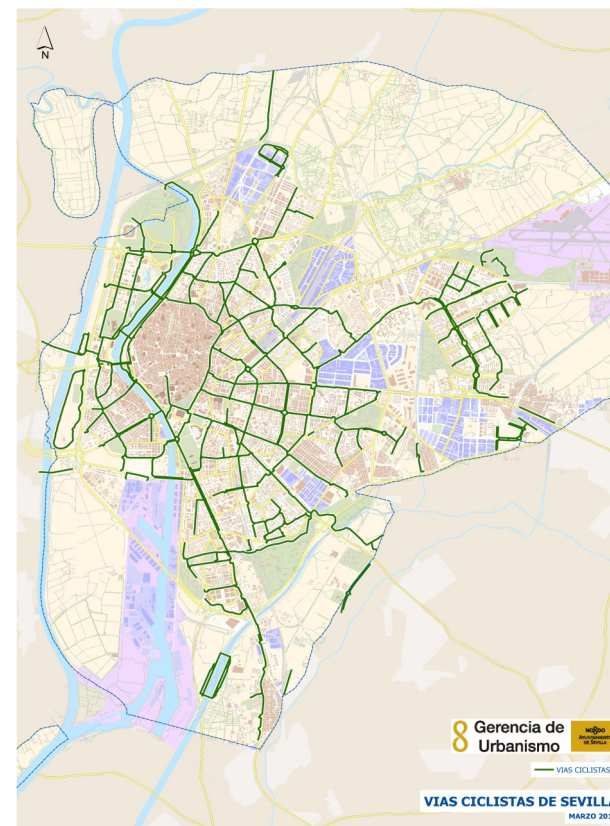




FIGURA 2  
Carril bici, protegido de la circulación  
de automóviles, en la calle San Jacinto  
Fuente: Elena Vázquez Tamajón

Es incuestionable que el desarrollo de la extensa red para bicicletas ha contribuido notablemente a su difusión como medio de transporte, también a que la circulación sea segura para sus usuarios en casi toda la ciudad (Fig. 2). Sin embargo, hay una zona singular, el centro histórico —constituido por el distrito Casco Antiguo y por el barrio Triana Casco Antiguo, perteneciente al distrito de Triana—, marcada por la casi inexistencia de infraestructura para los ciclistas; únicamente hay vías para bicicletas en el interior del centro histórico en la avenida de la Constitución, en la avenida de Roma y en la calle San Fernando. Precisamente, el punto 05.3 del *Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta en Sevilla 2007-2010* (Ayuntamiento de Sevilla, 2007, p. 45) establece la

estrategia para el fomento de la bicicleta en el centro histórico —que erróneamente identifica de forma exclusiva con el distrito Casco Antiguo— y dice:

La estrategia global que se plantea es pues de coexistencia con el resto de medios y con el peatón, en un contexto de pacificación del tráfico y de jerarquía de pasos y prioridades [...] para acoger a las bicicletas en su trama actual mediante su adaptación y mediante la expulsión de vehículos no compatibles.

¿Cuáles son los vehículos no compatibles? Pues el documento no los identifica ni define; realmente, lo que se hace es justificar la carencia de infraestructura apropiada —salvo en las dos avenidas y en la calle antes mencionadas— sin aportar ideas o planteamientos verdaderamente útiles. Las condiciones del tráfico actual resultan peligrosas para los ciclistas, que circulan compartiendo la calzada con autobuses, camiones de reparto, furgonetas, turismos, todocaminos, etc.

Un aspecto que sí menciona el referido plan es el riesgo intrínseco que supone circular en bicicleta sobre pavimentos realizados con adoquines de granito con caras irregulares, que son repuestos sistemáticamente en las obras de reurbanización, al ser considerado el adoquinado —popularmente— como un pavimento tradicional e histórico de la ciudad, pero cuyo uso realmente data de la segunda mitad del s. XIX (Marín de Terán y Pozo Serrano, 1986, p. 91). La pretensión de

reducir la velocidad de los automóviles que circulan por el centro histórico —como forma de compatibilización de estos con los peatones y con los ciclistas— mediante este tipo de pavimento conlleva, además del riesgo de caídas y la incomodidad del tránsito en bicicleta, riesgos para otros colectivos de usuarios que circulan a pie.

El éxito de la bicicleta no solo se debe al desarrollo de la red de vías específicas, es también fruto de la implantación de tres sistemas de bicicletas en alquiler o préstamo: Sevici, Bus+Bici y SIBUS.

Sevici es un sistema de alquiler de bicicletas mediante una concesión municipal, la contraprestación consiste en determinados derechos para la instalación de publicidad estática. Hay 260 estaciones, con 5 089 elementos para el anclaje de las bicicletas —*bornetas* en la terminología de Sevici— y el número de bicicletas disponibles es de 2 600. En julio de 2007 se inició el establecimiento del servicio y es prestado, desde entonces, por la compañía JCDecaux España S. L. U., con la marca registrada Sevici (JCDecaux, 2020).

Bus+Bici es un servicio prestado por el Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Sevilla. Pone a disposición de los usuarios del transporte público metropolitano un parque de 180 bicicletas. Es un servicio gratuito, con un periodo de utilización de un día —la bicicleta debe entregarse antes de las 12 de la noche del mismo día en que se recogió— y está disponible en la estación de autobu-

ses Plaza de Armas. Se inicia en 2006, cofinanciado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes y la Agencia Andaluza de la Energía (Consortio de Transporte Metropolitano Área de Sevilla, 2009).

SIBUS es el Sistema Integral de Bicicletas de la Universidad de Sevilla, un programa que gestiona el Servicio de Asistencia a la Comunidad Universitaria por iniciativa del Vicerrectorado de Infraestructuras (Universidad de Sevilla SACU, 2020). Se crea en 2008 para la gestión de los aparcamientos de bicicletas entonces existentes en los distintos campus. Las actividades que realiza son la planificación, creación y gestión de nuevos bicicleteros; el establecimiento de convenios con Sevici, permitiendo a los estudiantes acceder al servicio sin depósito ni tarjeta de crédito; el mantenimiento de un sistema de préstamo de larga duración para los estudiantes, con 200 bicicletas plegables disponibles en el curso 2019-2020; también a través de SIBUS se ha impartido una asignatura sobre movilidad sostenible y se han realizado trabajos de investigación e informes sobre el uso de la bicicleta.

Evidentemente, Sevici es el servicio más importante por el número de vehículos disponibles y de usuarios. Según la *Memoria anual Sevici 2017* (JCDecaux, 2017), última disponible actualmente, en ese año se efectuaron un total de 3.406.061 alquileres, siendo 2010 el año con mayor número, 6.125.397 en total —Marqués Sillero, Calvo Salazar y Hernández Herrador (2016) plantearon que

el descenso de alquileres se debió tanto a la adquisición de bicicletas privadas como al deficiente mantenimiento que las vías ciclistas tuvieron durante unos años, pero sin proceder a la verificación de dicha hipótesis—. Para contextualizar estos datos numéricos: la ciudad de Sevilla tenía una población, en 2017, de 689.434 habitantes —según el padrón municipal al día uno de enero—. El servicio Bus+Bici tuvo un total de 23.546 usuarios en 2019, casi todos procedentes del área metropolitana (Consortio de Transporte Metropolitano Área de Sevilla, 2020). Por otro lado, la Universidad de Sevilla contó en el curso 2019-2020 con algo más de 70.900 estudiantes matriculados (Universidad de Sevilla, 2020) que en un porcentaje relevante fueron usuarios de los distintos servicios de SIBUS, no solo agotando las bicicletas disponibles en préstamo de larga duración, sino accediendo también a Sevici y aparcando sus abundantes bicicletas privadas en los bicicleteros de los campus.

Según los resultados del conteo de bicicletas realizado para el informe *Análisis del uso de la vías ciclistas (carriles-bici) en la ciudad de Sevilla*, redactado por Hernández Herrador y Marqués Sillero (2019), se estimaban en 64.000 el número de desplazamientos diarios en bicicleta, en día laborable sin lluvia. Sus autores indican que los desplazamientos diarios en este medio de transporte fueron creciendo desde 2006 hasta llegar a un máximo aproximado de 70.000, para descender ligeramente a partir de 2011 y seguir después un lento pro-

ceso de recuperación. Con respecto al distrito Casco Antiguo, donde los ciclistas comparten la calzada con los vehículos motorizados, los últimos datos pormenorizados disponibles son los contenidos en el informe *Estaciones del servicio público de bicicletas Sevici - año 2013* (Ayuntamiento de Sevilla, 2014); a partir de ellos, se puede determinar que en una zona donde reside el 8,6% de la población de Sevilla y donde están instaladas el 17,3% de las estaciones de Sevici, con el 16,8% de elementos de anclaje, se realizaron el 27,2% del total de préstamos. Se puede inferir que, a pesar de las dificultades y riesgos que soportan los ciclistas, el distrito Casco Antiguo tiene un alto índice de movilidad en bicicleta, siendo también una zona importante como origen y destino de desplazamientos mediante este vehículo.

El éxito de la movilidad ciclista en Sevilla es fruto de la confluencia de cuatro factores: orografía apropiada, buenas condiciones climáticas, voluntad política y asociacionismo. Las dos últimas han sido imprescindibles para la promoción de la bicicleta como medio de transporte, para la creación de infraestructuras y para el establecimiento de servicios que facilitan el acceso a este tipo de movilidad activa.

### Sobre la movilidad peatonal

Los distintos planes y proyectos dirigidos a la ordenación y a la expansión de la estructura urbana de Sevilla, llevados a la práctica durante todo el s.



XX, han dado lugar a una ciudad zonificada y extensa. Es una ciudad pensada para la movilidad mecánica, caminable para las necesidades cotidianas únicamente en combinación con el transporte público. Con la movilidad a pie no ha sucedido lo mismo que con la movilidad ciclista; no se ha promocionado, no se han elaborado planes ni programas. Solo ha existido una estrategia para la creación de una red de calles peatonales de carácter predominantemente comercial. No es nada extraño, todo lo contrario, que las políticas municipales de peatonalización se dirijan, casi exclusivamente, a la creación de algunas zonas comerciales y turísticas (Sanz Alduán, 2009, p. 53). La red de calles peatonalizadas en el distrito Casco Antiguo,, que podríamos considerar un “centro comercial abierto”, se muestra en la figura 3. Además, se han realizado algunas peatonalizaciones inconexas como en la calle San Jacinto —distrito de Triana— y en la calle Asunción —distrito de Los Remedios—.

En el centro histórico hay un conocido barrio en el que muchas de sus calles se libraron de la circulación de automóviles, el barrio de Santa Cruz, pues carecen de la anchura mínima necesaria. Por él pasean los turistas y también pueden caminar con despreocupación sus vecinos. Sin embargo, la

FIGURA 3

Red de calles peatonales-comerciales del centro histórico

Fuente: Elaboración propia, sobre ortofotografía procedente del Ayuntamiento de Sevilla

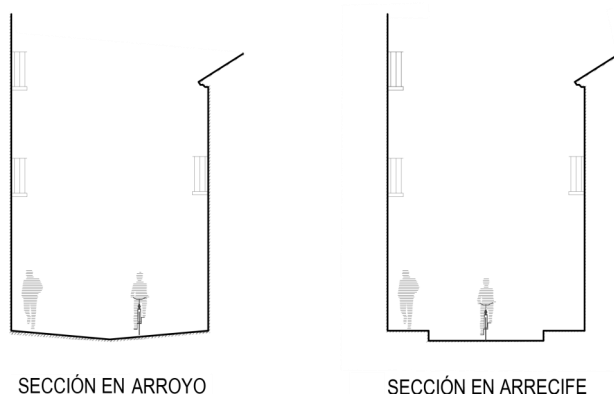


FIGURA 4  
Tipos de secciones transversales de calle  
Fuente: Elaboración propia

mayor parte del centro histórico se adaptó para el tránsito de automóviles, cambiando la sección del tipo denominado “en calle” o “en arroyo” a la sección “en arrecife” (Fig. 4), en las primeras décadas del s. XX (Marín de Terán y Pozo Serrano, 1986, p. 111). Los automovilistas tienen a su disposición el 63,8% del espacio público del centro histórico. A los viandantes no les queda el resto, muchas de las aceras apenas si permiten la circulación de una persona, llegando en algunos casos a ser una mera insinuación, un bordillo para delimitar la calzada; báculos, mobiliario público y mobiliario de establecimientos hosteleros culminan la degradación del espacio público reservado al peatón.

Desde hace algún tiempo, se están realizando obras de reurbanización con el objeto de revertir la sección de las calles, volviendo al modelo de un único nivel o plataforma única, con aceras insinua-

das por la pavimentación y una calzada de adoquines irregulares de granito —ya se mencionó anteriormente la existencia de riesgos en estas calzadas para los ciclistas y también para otros colectivos, como personas con discapacidad motora o visual—. La calle con plataforma única sería beneficiosa para la movilidad activa si no se acabase, en la mayoría de las calles reurbanizadas, colocando bolardos alineados para restituir al automóvil —en ancho disponible— el espacio perdido; los bolardos empeoran todavía más las condiciones para la movilidad peatonal y la accesibilidad universal.

La movilidad peatonal en Sevilla necesita ser potenciada. Los planteamientos de los procesos de peatonalización pueden considerarse errados, por no estar dirigidos preferentemente al incremento de la movilidad activa, sino más bien a la creación de una gran área comercial peatonal en el distrito Casco Antiguo y otra área comercial peatonal en el distrito Los Remedios. Los procesos de reurbanización de las calles del centro histórico, que deberían favorecer la movilidad activa y reducir drásticamente el uso del automóvil privado, son desvirtuados sistemáticamente —por las presiones de los automovilistas residentes— para acabar empeorando la situación preexistente. En el resto de la ciudad, es necesario fomentar medidas para retornar al comercio y los servicios de proximidad; también es necesario mejorar los sistemas de transporte público para combinar la movilidad en estos medios con una movilidad peatonal efectiva.

## Consideraciones finales

La movilidad ciclista en Sevilla ha sido exitosa gracias a la confluencia de factores ambientales —orografía apropiada y buenas condiciones climáticas— y sociopolíticos —voluntad política y asociacionismo—. La movilidad peatonal podría haberse desarrollado de una forma igualmente exitosa, pues los factores ambientales son, de la misma manera, favorables y también la demanda social se encauzó a través del asociacionismo —activo y reivindicativo—: falló la voluntad política, o más bien, la visión política. Los recursos disponibles se han dirigido a la realización de peatonalizaciones en zonas tradicionalmente comerciales, en vez de haberlos utilizado en la creación de una red peatonal general. Tal red, junto con un buen transporte público y también con el fomento del comercio y los servicios de proximidad favorecería la movilidad peatonal.

Cuando la ciudad es pensada para el peatón, esta adquiere niveles superiores de habitabilidad. El trasvase de usuarios del automóvil privado a la bicicleta mejora, doblemente, la salud de los nuevos ciclistas —combinando la movilidad activa con cierta reducción de la contaminación—, pero es la adecuación a la movilidad peatonal la que nos muestra la calidad del espacio urbano.

## Bibliografía

- AEMET (2015). <http://www.aemet.es/es/serviciosclimaticos/datosclimatologicos/valoresclimatologicos?l=5783&k>
- Ayuntamiento de Sevilla, G. U. (2007). *Plan Director para el Fomento del Transporte en Bicicleta en Sevilla 2007-2010*.
- Ayuntamiento de Sevilla, G. U. (2014). *Estaciones del servicio público de bicicletas Sevici - año 2013*.
- Ayuntamiento de Sevilla, G. U. (2017). *Programa de la bicicleta Sevilla 2020*.
- Ayuntamiento de Sevilla, G. U. (2017). *Red de Carril Bici*. <https://www.urbanismosevilla.org/areas/sostenibilidad-innovacion/sevilla-en-bici/red-de-carriles-bici-actual>
- Cerdá, I. (1867). *Teoría general de la urbanización, y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona*. Madrid: Imprenta Española.
- Consortio de Transporte Metropolitano Área de Sevilla (2009). *Servicio Bus+Bici*. <http://www.consorciotransportes-sevilla.com/pdf/bici/folleto.pdf>
- Consortio de Transporte Metropolitano Área de Sevilla (2020). *Servicio Bus+Bici*. [http://www.consorciotransportes-sevilla.com/contenido\\_ctas.php?contenido=206](http://www.consorciotransportes-sevilla.com/contenido_ctas.php?contenido=206)
- Fernández Salinas, V. (1992). *La reforma interior de Sevilla entre 1940 y 1959*. Sevilla: Universidad de Sevilla-Secretariado de Publicaciones.
- Hernández Herrador, V. y Marqués Sillero, R. (2019). *Análisis del uso de las vías ciclistas (carriles-bici) en la ciudad de Sevilla*. [http://www.acontramano.org/index.php?option=com\\_joomdoc&view=documents&path=conteos-e-informes-del-uso-de-la-bici-en-sevilla&Itemid=62](http://www.acontramano.org/index.php?option=com_joomdoc&view=documents&path=conteos-e-informes-del-uso-de-la-bici-en-sevilla&Itemid=62)
- JCDcaux España S. L. U. (2017). *Memoria anual Sevici 2017*. <https://www.urbanismosevilla.org/areas/sostenibilidad-innovacion/sevilla-en-bici/ficheros/informes-sevici/informe-anual-sevici-2017/view>
- JCDcaux España S. L. U. (2020). *Sevici*. <http://www.sevici.es>
- Marín de Terán, L. y Pozo Serrano, A. (1986). *Los pavimentos: un fragmento de la historia urbana de Sevilla*. Sevilla: Departamento de Publicaciones Ayuntamiento de Sevilla.
- Marqués Sillero, R. (2011). Sevilla: una experiencia exitosa de promoción de la movilidad en bicicleta en el Sur de Europa. *Hábitat y Sociedad*, (3), 107-130.
- Marqués Sillero, R., Calvo-Salazar, M. y Hernández Herrador, V. (2016). Análisis sobre la movilidad ciclista en Sevilla, año 2015. <http://bicicletas.us.es/Sevilla2015.pdf>
- Reina Fernández, J. C. (coordinador) (1995). *El conjunto histórico de Sevilla: avance del plan especial de protección*. Sevilla: Gerencia de Urbanismo - Ayuntamiento de Sevilla.
- Sanz Alduán, A. (2009). Viandantes y ciclistas: atravesando la Cortina de humo verde. *Ingeniería y Territorio*, (96), 50-57.
- Sevilla es la ciudad española en la que más se usa la bicicleta. (12 de agosto de 1986) *ABC Sevilla*, p. 29.
- Universidad de Sevilla (2020). *La US en cifras*. <https://www.us.es/laUS/la-us-en-cifras>
- Universidad de Sevilla, SACU (2020). *Sistema Integral de Bicicletas de la Universidad de Sevilla (SIBUS)*. <https://sacu.us.es/spp-servicios-sibus>